



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele.

Læs mere om fordele og sponsorat her:

<https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>



PREBEN HOLCK

CORT ADELER



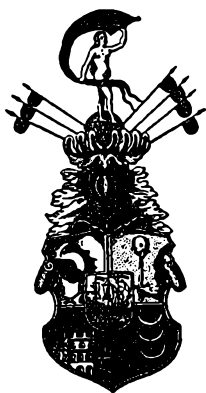
GYLDENDALSKE BOGHANDELT



CORT ADELÉR,

Ridder af Dannebrog, Sanct Marco og Dogeordenen, venetiansk Viceadmiral, H. Kongel. Majs til Danmark og Norge højbetroede General-Admiral, Herre til Bradsbjerg og Gjemse Kloster, født i Brevik i Norge den 16. December 1622, død i København den 5. November 1675. (Maleri paa Dragsholm). En Kopi af Maleriet findes paa Søkrigsskolen i Horten.

PREBEN HOLCK
CORT ADELER



UDGIVET
MED UNDERSTØTTELSE AF
CARLSBERGFONDET

GYLDENDALSKE BOGHANDEL · NORDISK
FORLAG · KØBENHAVN · MCMXXXIV

**COPYRIGHT 1934 BY GYLDENDALSKE
BOGHANDEL NORDISK FORLAG - COPENHAGEN**

—
OPLAG: 1500 EKSEMPLARER

—
**<LICHERNE TIL ILLUSTRATIONER OG OMSLAG
JDFØRT AF NORDISK REPRODUKTIONSANSTALT**

—
**PRINTED IN DENMARK
GYLDENDALS FORLAGSTRYKKERI
KØBENHAVN**

INDHOLD

	Side
Forord	7
CORT ADELER I VENETIANSK ORLOGSTJENESTE	
Indledning	17
Corts venetianske Tjeneste 1645—1653	27
Dardanellerkampen 1654	39
Corts venetianske Tjeneste 1655—1659	48
Corts Deltagelse som venetiansk Viceadmiral i Ekspeditionen til Kreta 1660	57
Corts Kamp med „Ibrahim Pasha“	65
Corts venetianske Udmærkelsestegn	72
Cort forlader Venedig og antager Navnet Adelaer	82
CORT ADELER I DANSK-NORSK ORLOGSTJENESTE	
Cort Adellers Udnævnelse til dansk Admiral	89
Den danske Flaades Tilstand omkring 1663	106
Cort Adeler og dansk Skibsbygning:	
A. Galejbygning	113
B. Orlogsskibene	122
C. Karakteristik af Cort Adellers Orlogsskibe	141
Cort Adellers Sendelser til Holland i 1666 og 1669	150
Cort Adeler og de danske Admiraler	159
Cort Adeler og dansk Handelsvirksomhed	164
Cort Adeler som Ejendomsbesidder	180
Cort Adellers sidste Leveaar	185
Cort Adellers Personlighed	193
Bilag	203
Navne- og Sagregister	215

BILLEDFORTEGNELSE

Over for Side

Cort Adellers Vaaben paa Titelblad	
Frontespicen: Cort Adeler	
Kort over det ægæiske Hav	17
Søslaget ved Dünerne 1639. — Venetiansk Galeazza og tyrkisk Galej. — Fæstningen Vollo. — Tyrkisk Saich	24
Kort over Kreta. — Fæstningerne Candia, Suda og Paleo	25
Søslaget mellem Paros og Naxos 1651	32
Den venetianske Slagorden i samme Slag	33
Strædet ved Dardanellerne 1651. — Søslaget ved Dardanellerne 1654. — Admiral Lazaro Mocenico	40
Søslaget mellem Dardanellerne og Tenedos 1657	41
Blokadestyrken ved Dardanellerne 1658	64
Corts Attest som Tenente Generale 1660	65
Cort Adellers Krigstrofær. — Cort Adeler som venetiansk Markus-Ridder. — St. Markus Ordenens Ordenstegn	72
Generaladmiral Francesco Morosini som Doge	73
Orlogsskibet „Frederik“	96
Orlogsskibet „Norske Løve“	97
Dansk Galej 1654	112
Dansk Galej 1666	113
Affæren i Bergen Havn 1665	128
Undsætning af Uddevalla Fæstning 1679	129
Orlogsskibet „Tre Løver“	144
Orlogsskibet „Prins Christian“, senere „Christianus Quintus“	145
Dansk Fregat 1664	160
Orlogsskibet „Anna Sophia“	161
Orlogsskibet „Gyldenløve“	176
Cort Adeler	177
Søslaget i Køge Bugt 1677	202

FORORD

Ved Kirkehøjtideligheden i Anledning af Cort Adeliers Bisættelse i Holmens Kirkes Kor d. 4. Februar 1676 oplæstes fra Prædikestolen en Levnedbeskrivelse, det saakaldte Testament,¹⁾ og samme Dag udgav Rektor Ole Bork i Universitetets Navn et Sørgeprogram, rimeligvis forfattet af Sekretæren Willum Worm.²⁾ De er begge affattede paa Latin og maa antages at være udarbejdede paa Grundlag af Oplysninger fra den nærmeste Familie, og for den venetianske Periode støttet paa de Diplomer og Attester, som Adeler hjembragte fra Venedig. I Indholdet adskiller de sig i det væsentlige kun ved en Forskel i Stilen og derved, at Testamentet omtaler Adeliers Sygdom og Død, medens Programmet slutter med nogle smukke Linier om Adeler som Menneske.

Den første paa Dansk affattede Biografi fremkom i 1740, da Landsdommer P. Mylius udgav sit Skrift: „Cort Sivertsøn Adeliers Liv og Levnets Beskrivelse“, hvortil han foruden førnævnte Dokumenter, særlig de bevarede Diplomer og Attester, ogsaa har benyttet andre Kilder. Selve Biografien er imidlertid saavel for den venetianske som for den dansk-norske Periode holdt i en meget knap Form og indeholder, udover hvad der kan uddrages af de meddelte Dokumenter, kun lidet Nyt. Hvad der derimod giver Bogen en betydelig Værdi er, at Mylius med stor Flid har samlet disse Aktstykker og ladet dem aftrykke som Noter eller Bilag, heraf de venetianske tillige i dansk Oversættelse. Bogens sidste Del er saaledes den betydeligste, og her findes desuden: det danske Adelspatent, nogle Æresdigte, en Beretning om Ceremoniellet ved Bisættelsen, Gravskriften, Stamtavler og Universitetsprogrammet.

Mylius' Værk, der allerede inden det kom i Trykken blev benyttet af Holberg til „Danmarks Riges Historie“ 1735, fremtræder som

¹⁾ Trykt hos Chr. Bruun: Curt Sivertsen Adelaer p. 349—352 efter et Haandskrift, som formenes at være en Afskrift efter Originalen.

²⁾ Optrykt i Mylius' Biografi af Cort Adeler p. 149—174.

et udpræget Helte-Skrift, hvor alt er samlet for at fremhæve det Ry, Adeler vandt i Krigen mod Tyrken, og det har faaet en Udstyrelse, der svarer dertil. Vel har Mylius ogsaa søgt Oplysninger i den italienske Historieskriver Nanis Værk: „Historia della Repubblica Veneta“ 1679, men hans Bestræbelser er i det væsentlige gaaet ud paa at opregne Adellers Bedrifter uden at give nogen egentlig Orientering angaaende de Begivenheder, der danner Baggrunden for Adellers Virke i det Fremmede.

En saadan Skrivemaade rummer imidlertid den Fare, at Læseren, for hvem Krigsbegivenhederne i Middelhavet staar fjernt, og som har Vanskelighed ved at skaffe sig fornødent Kendskab til Datidens Forhold, maa faa Indtrykket af, at Cort Adeler indtog en helt anden Stilling i Venedig, end Tilfældet var, saa meget mere som Mylius skriver, at „Venetianerne næst Gud skyldte Adeler deres Conservation“. Det er derfor ikke mærkeligt, at der i den paafølgende historiske Litteratur i stigende Grad tillægges Adeler Heltery og Fortjenester som den, der under Krigen fik de mest betroede Hverv, og som til sidst i Egenskab af Admiral førte hele den venetianske Flaade til Sejr.

Denne Overvurdering var eneraadende i mere end hundrede Aar, indtil der i Danske Samlinger V. 1869—70, p. 196—207 offentliggjordes en Afhandling af da nys afdøde Professor T. A. Becker, hvori der tages kraftigt til Orde mod den traditionelle Opfattelse. Forfatteren søger at bevise, at den Plads, som Cort Adeler indtog ved Siden af Peder Skram, Niels Juel og Tordenskjold, i Virkeligheden ikke tilkom ham, og hævder, at alt, hvad der vides om Adellers berømmelige Gerninger næsten udelukkende beror paa hans egne Beretninger, og at han tilegnede sig Æren for enhver venetiansk Sejr. Afhandlingen former sig som en Kæde af Insinuationer, for hvilke der ikke føres ringeste Bevis, og som danner Grundlaget for, at ogsaa Adellers Virksomhed i dansk Tjeneste søges undergravet, og den er saa ulogisk i sin Opbygning, at man forgæves maa lede efter Motivering for de store Udmærkelser, Adeler modtog, og som Forfatteren ogsaa maa indrømme ham.

Afhandlingen, der delvis var udarbejdet med Assistance af da-værende Bibliotekar ved det kgl. Bibliotek Chr. Bruun og paa dennes Foranledning optaget i Danske Samlinger, vakte berettiget Indignation og blev imødegaaet af Historikeren, cand. mag. H. C. A. Lund i Fædrelandet 1870, Nr. 60, af Balletmester A. Bournonville i Illustreret Tidende XI, Nr. 546, og af cand. jur. Th. Hindenburg i Dansk

Tidsskrift 1870, p. 269—91, hvilket bevirkede, at Bibliotekar Bruun tog hele Spørgsmaalet op til indgaaende Undersøgelse og meddelte sit Resultat i Bogen: „Curt Sivertsen Adelaer“, der udkom 1871.

Dette omfangsrige Arbejde er langt det vægtigste Indlæg og har sin store Styrke i de talrige meddelte Dokumenter, men en kritisk Undersøgelse viser, at Bruun ikke har benyttet disse paa rette Maade, og at adskillige Slutninger for den venetianske Perodes Vedkommende er draget paa Basis af mindre paalidelige Efterretninger fra Datidens historiske Værker, Avisskrivning m. m., medens adskillige originale venetianske Flaaderapporter er ubenyttede, og Bruun gør sig saaledes skyldig i samme Fremgangsmaade, som han saa stærkt bebrejder tidligere Skribenter. En Del af sin Viden har han fra en omfattende Korrespondance med Direktør ved Archivio generale di Venezia, T. Gar, men den er desværre kun sparsomt citeret og findes, saavidt vides, ikke deponeret til offentlig Afbenyttelse.

Som Haandbog er Bruuns Bog fortræffelig, Forfatteren er meget grundig i Udredningen af den historiske Litteratur og andre Kildeskrifter, han gengiver Ekstrakten af nærlig Alt, hvad mere kendte Skribenter ved forskellige Lejligheder har sagt om Cort Adeler, og han yder et ikke ringe Bidrag til vor Flaades Historie, men den samlede Fremstilling lider af Mangel paa maritimt Kendskab, og meget gentages desværre med alle Urigtigheder, hvor dette Tidsafsnit behandles i den senere Litteratur.

I Biografien af Cort Adeler kommer Bruun til det Resultat, at T. Becker i alt væsentlig har haft Ret, og han hævder, at Adeler i Venedig kun har gjort Tjeneste som hyret Skipper, der vel gjorde fortrinlig Fyldest som saadan, men ikke havde Kommandoen over sit Skib, lige saa lidt som det blev ham betroet at lede selvstændige Opgaver, og at Efterretningerne om, at han til sidst opnaaede Viceadmiralscharge, maa bero paa en Misforstaaelse, som delvis skyldes, at Adeler selv søgte at give det Udseende heraf. Han indrømmer, at Adeler opnaaede forskellige Udmærkelser — dog ikke saa mange som man hidtil har troet — og forklarer, at det var den Maade, hvorpaa Venetianerne søgte at sikre sig de udenlandske Skipperes Medvirken. Han formener, at Adeler opnaaede sin høje Stilling i Danmark ved at prale med sine Bedrifter og de Udmærkelser, der var bleven ham til Del, at han ikke grundlagde Galejbygningen i Norge, men kun tilsaa en enkelt Galejs Færdigbyggelse, og at der ikke kan tillægges Adeler større Andel i Flaadens Opkomst, da han ikke havde

teknisk Uddannelse som Skibskonstruktør. Han dadler Adeler for, at han benyttede enhver Lejlighed til at opnaa pekuniære Fordele, og at han drev en omfattende, privat Handelsvirksomhed, der ikke sømmede sig for en dansk Admiral, og gaar endog saa vidt, at han laster Adeler for de Overdrivelser, som senere historiske Forfattere har gjort sig skyldige i.

Fem Aar efter Bogens Udgivelse maatte Bruun imidlertid i Danske Samlinger 1876, 2 R. V. p. 1—23, revidere sin Redegørelse paa et ikke uvæsentligt Punkt, idet daværende Assistent ved det kgl. Gehejmearchiv F. Krarup havde fremdraget et Par Dokumenter, der kastede et langt fordelagtigere Lys over Adellers Forhold til Venedig og hans Kaldelse til Danmark, og derved svækkedes hele hans tilsyneladende velunderbyggede Arbejde.

Bruuns Bog mødte ingen synderlig Kritik, væsentlig fordi han havde garderet sig derimod ved at fremhæve, at hans Undersøgelser hvilede paa de sikreste Kilder, og at han ikke vilde bøje sig for en Kritik, der støttede sig paa Adellers tidligere Biografer alene, men kun, saafremt det skulde lykkes at fremdrage Dokumenter, der viste, at han var paa Vildspor.

Bruuns Monografi blev dog ikke eneraadende. I Professor J. A. Fridericias velskrevne Biografi til Brickas Dansk Biografisk Lexikon 1887 tages bestemt Afstand fra flere af de fremsatte Paastande og fremhæves, at Adellers tapre Bedrifter i Middelhavet ikke lader sig bortforklare, og i Bogen „Kong Frederik den Tredies Sømagt“ omtaler Lind p. 240 Adeler som „Marinens store Kraft“, dog uden at dokumentere dette. I Personalhistorisk Tidsskrift 5 R. 4, 1907, p. 197—235, imødegaar Arkivsekretær G. L. Grove meget overbevisende flere af Bruuns Udtalelser og giver gennem Meddelelsen af en Række Privatbreve fra Adeler til Admiral de Ruyter et tiltalende Billede af Adellers Karakteregenskaber, og senest har Dr. Louis Bobé i Bogen „Moritz Hartmann“ 1933, p. 78—80, saglig paavist, at Bruuns Redegørelse for Markus Ordenen og Chargen „Tenente Generale“ (venetiansk Viceadmiral) er ganske uholdbar.

Det vil saaledes ses, at den senere Historieskrivning har givet Adeler Oprejsning for mange af de fremsatte Sigtelser, og det maa vel siges, at Nutidens Historikere ogsaa stiller sig meget skeptiske over for Resten af det af Becker og Bruun opstillede Bevismateriale, men nogen sikker Vurdering af Cort Adeler og hans Betydning i venetiansk og dansk-norsk Orlogstjeneste har det hidtil ikke været muligt at fastslaa, særlig fordi Angrebene har efterladt en ikke ringe

Mistillid til hans Værdighed og uplettede Navn, hvilket jeg har faaet bekræftet, naar som helst hans Navn blev bragt paa Bane.

Selv har jeg ogsaa delt denne Anskuelse, men da jeg for 5 Aar siden begyndte mine Arkivundersøgelser for at studere dansk Orlogsskibsbygning, stødte jeg Gang paa Gang paa Forhold, der ikke kunde forliges med den nugældende Fremstilling, men som kun kunde tilskrives Cort Adellers Indsats. Dette ansporede mig til at udvide mine Undersøgelser til ogsaa at omfatte den venetianske Periode med det tilfredsstillende Resultat, at det virkelig viste sig muligt at paavise, at den oprindelige Bedømmelse af Cort Adeler hviler paa et langt solidere Grundlag end formodet.

Ved Udarbejdelsen af denne Afhandling har det været mit Hovedformaal at fremdrage og benytte de endnu bevarede, samtidige, autentiske Dokumenter, der giver eksakte Oplysninger om Cort Adellers Forhold i den venetianske og dansk-norske Orlogstjeneste, og ved Citater eller Henvisninger at understrege disse Dokumenters Beviskraft. Hvor Huller i Dokumentrækken har umuliggjort denne Fremgangsmaade, har jeg, hvor det har været muligt, søgt at tilvejebringe de positive Oplysninger, der er nødvendige for at drage logiske Slutninger, og af Fremstillingsmaaden kan Læseren formentlig aldrig være i Tvivl om, hvad der hviler paa dokumentfaste Kendsgerninger, og hvad der hviler paa indirekte Bevisførelse.

Med dette stærkt begrænsede Materiale har det selvfølgelig været umuligt at give en fuldstændig og afrundet Fremstilling af Cort Adellers Løbebane, særlig da der savnes fornødent Kendskab til de tidligste Aar, hvor Adeler endnu var ung og ikke havde haft Lejlighed til at gøre sig særlig bemærket, men de uoplyste Punkter er heldigvis saa faa, at Helhedsbilledet ikke forrykkes.

Da denne Biografi paa flere Punkter adskiller sig væsentlig fra, hvad der tidligere er fremsat, har det været nødvendigt ogsaa at give en kortere Fremstilling af hidtil gældende Synspunkter, og der er da for at undgaa idelige Henvisninger til et stort Antal Forfattere valgt Citater fra Mylius' og Bruuns Værker som værende de egentlige Kilder, og som hver for sig repræsenterer en yderliggaaende Retningslinie. Enkelte Dokumenter er i Uddrag citeret i selve Teksten, fordi de synes af for stor Vigtighed til kun at refereres, og endskønt den særprægede Skrivemaade kun harmonerer mindre godt med almindelig Ordbrug, er den bibeholdt, da den giver det bedste Billede af Tid og Forhold. Endvidere er som Bilag optaget de venetianske Attester

i den danske Oversættelse, hvori de forelaa, da Mylius benyttede dem, fordi den snørklede Stil vanskeligt lader sig gengive paa moderne Dansk.

Den historiske Litteratur har været vejledende. For den venetianske Periode er benyttet Nani: „*Historia delle Republica Veneta*“ 1679, hvor Adeler (Curtio Siuersen) nævnes med stor Hæder efter Dardanellerkampen i 1654, og Brusoni: „*Historia d'Italia dall'anno 1625 sino al 1660*“, der allerede udkom i Venedig 1661 og derfor behandler langt flere Enkeltepisoder, end der sædvanlig findes i tilsvarende historiske Værker. Denne Forfatter giver en udførlig Fremstilling af Begivenhederne ved Dardanellerne 1659, om hvilke der kun findes meget lidt i Venedigs Arkiver, og han omtaler her Cort Adeler (Cauliere Curt) som den, der løste flere betroede Opgaver. Beretningerne er nøje sammenholdt med og korrigeret efter de endnu bevarede, originale Flaaderapporter. For den dansk-norske Periodes Vedkommende er der fra Rigsarkivets Marineafdeling fremdraget hidtil ukendte Oplysninger om Datidens Forhold, særlig angaaende vor Flaades Udviklingshistorie, der danner den egentlige Baggrund for Adalers Virke. Der er anvendt stor Omhu paa at udskille, hvad senere Tider har tillagt Cort Adeler, hvor dette ikke kan dokumenteres, saaledes at kun det Materiale, der forelaa i Adalers Levetid betragtes som fuldt ud autentisk, hvorved mulige Vildskud paa Forskningens Omraade skulde være undgaaede.

Mine Undersøgelser har været begunstigede derved, at den ansete engelske Marinehistoriker Mr. R. C. Anderson med stor Beredvillighed har tilladt mig at benytte et af ham paa Grundlag af indgaaende Studier udarbejdet Manuscript om den venetiansk-tyrkiske Krig og stillet et meget stort Antal Afskrifter efter de originale venetianske Rapporter til min Raadighed.

Mine Henvendelser til Archivio generale di Venezia, Biblioteca Nazionale Marciana, Venedig, og Archivio di Stato in Modena er blevet besvaret med stor Imødekommenhed, og en Række udenlandske Studiefæller, Capitano di Corvetta G. C. Speciale i Rom, Capitaine Bruhier i Paris, Direktør for Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum W. Voorbeytel Cannenburg i Amsterdam og Kaptajn Börjesson i Stockholm har foruden andre ydet mig værdifuld Støtte ved Arkivundersøgelser og Besvarelse af Spørgsmaal.

Ligeledes skylder jeg vore hjemlige Arkiver, Biblioteker, Museer og Samlinger en Tak for den Hjælpsomhed, jeg har mødt under mine Studier.

Endvidere retter jeg en Tak til Hr. stud. mag. Mikael Rode, der har været mig behjælpelig med Gennemgangen og Oversættelsen af det omfattende venetianske Rapportmateriale, og til kgl. italiensk Handelsattaché R. Luzi og Translatør Wriborg for Fortolkning af særligt vanskelige Passager, samt til Hr. Professor Østrup, for Oversættelse fra det tyrkiske Sprog.

En særlig Tak bringes Direktionen for Carlsbergfondet, der har ydet et betydeligt Bidrag til dette Arbejdes Udgivelse.

København, Februar 1934.

P. Holck.

CORT ADELER I VENETIANSK
ORLOGSTJENESTE



Kort over det ægæiske Hav. (P. Coronelli: Atlante Venete. 1690–96).

FØRSTE KAPITEL

INDLEDNING

Cort Adeler, der var født og opdraget i den norske Havnestad Brevik, fik allerede i en tidlig Alder Lyst til Sølivet. Sin egentlige maritime Uddannelse fik han i Holland, hvorefter han paa et hollandsk armeret Handelsskib gjorde Tjeneste under Republiken Venedig, og det blev saaledes i fremmed Orlogstjeneste, at han hentede sin første Berømmelse. Den Krig, hvortil hans Navn blev knyttet, drejede sig om Øen Kreta, den sidste større Besiddelse, som Republiken Venedig, efter Tabet af Cypern i 1573, besad i det østlige Middelhav, en Ø der ved sin fortrinlige strategiske Beliggenhed beherskede det ægæiske Hav og afgav en Række Havne og Støttesteder for Handelen paa Grækenland, Lilleasien, Syrien og det fjerne Østen.

Tyrkiet, for hvem Tilstedeværelsen af en stærk venetiansk Flaade saa nær Konstantinopel var en stadig Trusel, ønskede at besidde Øen, og efter at Situationen i nogle Aar havde tilspidset sig ved gensidige Kapringer af Handelsskibe, traf Tyrkiet i Løbet af Vinteren 1644—45 større Krigsforberedelser, uden at man dog i Europa vidste, hvad Maalet var, men mente, at det drejede sig om en Straffeekspedition mod Malteserridderne, der i September 1644 ved Rodos havde overfaldet en Del tyrkiske Skibe og taget en tyrkisk Prins til Fange.

Krigssituationen.

Den tyrkiske Landgang, der uden forudgaaende Krigserklæring fandt Sted ved Gogna paa Kreta d. 24. Juni 1645 med en Hærstyrke paa 60,000 Mand overført af 348 Krigs- og Transportfartøjer, kom derfor i nogen Grad overraskende, og i Løbet af kort Tid lykkedes det Tyrkerne at sætte sig i Besiddelse af største Delen af Øen og den vigtige Fæstning Canea, hvorved de sikrede sig en fortrinlig Havn for Ud- og Indskibning, hvorefter Belejringen af den paa en lille Ø beliggende Fæstning, Suda, paabegyndtes.

Cort Adeler

2

Det lykkedes imidlertid Venetianerne at undsætte Fæstningen fra Søsiden, medens stærke Storme forhindrede den venetianske Admiral Morosini i at angribe den tyrkiske Flaade ved Canea.

Venedig, der straks paakaldte det kristne Europas Støtte, fik Hjælp fra Pavestaten, Toscana, Malta og Neapel, men inden de tilsgatte Styrker var samlet, var Caneas Skæbne beseglet. Senere ydede ogsaa Frankrig og Spanien Hjælp, det var alle de Stater, som Krigen i Middelhavet direkte vilde berøre, men i Sammenligning med de tyrkiske Resourcer var Kontingenterne for smaa til at faa afgørende Indflydelse paa Krigsførelsen. Nogen virkelig Hjælp ydede Stormagterne ikke før Krigens sidste Aar, dertil var den indbyrdes Spænding og Interesses modsætningerne for store, og selve Sømagterne Holland og England havde ingen Interesse i at opretholde den tidligere saa dominerende Handelsrepublik.

Da Vinteren nærmede sig, maatte det stort anlagte Felttog stilles i Bero, og det lykkedes den tyrkiske Flaade at naa uantastet tilbage til Konstantinopel. Paa Kreta forblev kun en Styrke paa ca. 10,000 Mand til Øens Besættelse og Belejringens Fortsættelse, og dermed antog Krigen den Karakter, der prægede de paafølgende Aars Krigsførelse.

De tyrkiske Bestræbelser gik ud paa saa tidligt som muligt paa Foraaret at have Kampflaaden udrustet og Troppestykkerne samlet ved Bosporus, saaledes at en Troppeoverførsel til Kreta kunde finde Sted ved første gunstige Lejlighed, medens Venetianerne søgte at forhindre dette ved at iværksætte Blokade af Dardanellerstrædet.

Opretholdelsen af en effektiv Blokadestyrke ved Dardanellerne voldte Venedig uhyre Vanskeligheder, den tvang Republiken til at dele Flaaden, og udsatte i Tilfælde af et energisk Angreb Blokadestyrken, der ikke havde nogen sikker Basis at falde tilbage paa, for total Ødelæggelse, saafremt Hovedflaaden paa Grund af andre Operationer ikke var i Stand til at naa rettidigt frem til Understøttelse. Lange Tidens opslidende Blokadetjeneste og stadig Aarvaagenhed i det meget vanskelige Farvand satte Personnellets Udholdenhed og Trofasthed paa en haard Prøve, og de lange Forbindelseslinier¹⁾ stillede store Krav til en aldrig svigtende Forsyningstjeneste.

For Tyrkerne var denne Blokade yderst generende, idet Fortsættelsen af Felttoget paa Kreta hvert Aar krævede betydelige Over-

¹⁾ Distancen fra Venedig til Dardanellerne andrager c. 1100 Sømil, svarende til Distancen Hanstholm—Finisterre, og Sejladsen fra Skutari, rundt Grækenland, til Krigsskuepladsen maatte foretages langs fjendtlig Kyst med talrige Smuthuller, hvorfra Angreb kunde befrygtes.

førsler af Tropper og Krigsfornødenheder og tvang Flaaden til at medføre en stor og yderst saarbar Transportflaade.

Den tyrkiske Flaade søgte at iværksætte disse Overførsler, naar langvarige Storme eller andre Forhold havde tvunget Venetianerne bort, idet den unddrog sig afgørende Kamp, hvis dette lod sig gøre; men mindre Overførsler fandt dog ogsaa hyppigt Sted fra de mange Havne paa Lilleasiens og Grækenlands Kyster. Efter udførte Overførsler foretog Flaaden derimod Krydstogter og Brandskatning af Øerne i Ægæerhavet, og herunder kom det ofte til alvorlige Sammenstød mellem Flaadeafdelinger, hvor der kæmpedes med stor Tapperhed paa begge Sider.

Paa Kreta lykkedes det efterhaanden Tyrkerne at fravryste Venetianerne det ene befæstede Punkt efter det andet, men Krigen førtes med meget varierende Styrker paa Øen, og til Tider havde Tyrkerne saa svage Styrker, at de maatte opgive Belejringen af Hovedfæstningen Candia og selv forskanse sig i Ny Candia.

Skibene.

Begge de krigsførende Magters Hovedflaader bestod af Fartøjer af Galejtypen, en Fartøjstype der allerede i Oldtiden var almindelig i Middelhavet, og som nu stod paa et højt Udviklingstrin. Det var de særlige Forhold i Middelhavet, der begünstigede Anvendelsen af Galejen; lange Perioder med forholdsvis svage Vindstyrker nødvendiggjorde mekanisk Fremdrivning, og i det store Antal Slaver og Straffefanger, som man i de inhumane Tider forstod at skaffe sig, havde man en billig Arbejdskraft, der udnyttedes med stor Hensynsløshed.

Disse Fartøjer, der skulde forene Lethed med Styrke og give Plads for et stort Antal Roere og Soldater, var meget kunstfærdigt og omhyggeligt byggede. Det elegante Skrog var langt og smalt, havde et ringe Dybgaende og et lavt Fribord.

Det midterste Parti var optaget af Roerbænkene, og for at udnytte Fartøjets fulde Bredde og give Plads til det størst mulige Antal Roere hvilede Aarerne i en Aaregang, der var bygget paa Vinger paa hver Side af Galejen, hvorved man kunde anvende op til 50 Fod lange Aarer og opnaa en betydelig Trækkekraft.

Paa Bænkene var der alt efter Galejens Størrelse anbragt 3—7 Galejsslaver paa hver Side, og disse var, saa længe Togtet stod paa, fastlænket til deres Pladser og kun beskyttet mod Sol og Vejr af udspændte Teltduge. De meget svære Aarer, der afbalanceredes af Bly-

vægte, var forsynet med Haandtag eller Greb til hver Roer, og Roningen foregik paa Kommando. Slaverne trak i staaende Stilling, idet de traadte op paa et Trin, og derefter op paa Toften agtenfor, og med hele Legemets Vægt tvang de Aarebladet gennem Vandet og afsluttede Taget ved at kaste sig tilbage paa Roerbænken.

For og agter havde Galejen store Platfórmer, der var forbundet med en svær kasseformet Drager, „Corsia“ (Korker), der dels gav Galejen fornøden langskibs Styrke, dels tjente som Manøvredek. Paa den forreste Platform var anbragt et Kastel, der afgav Plads for Hovedarmeringen, og agter en højtliggende Skanse, der var overbygget med et lettere Karosseri, ofte beklædt med kostbare Silke-stoffer.

Artilleriet var hovedsagelig opstillet som Stævnskyts, med en svær Jagerkanon i Diametralplanet og lettere Skyts paa Fløjene og tværskibs ud, og anbragt i Forkastellet, hvis svære Frontvæg tillige tjente til at beskytte Mandskab og Roere under Beskydning. Mindre Artilleri var placeret agter og Falkonetter paa Vingerne, der ofte over Aaregangen bar et lettere Brodek, hvor Soldaterne med deres Musketteri var opstillet under Kamp.

For at kunne udnytte gunstige Vindforhold var Galejen forsynet med to store Latinersejl, der førtes paa Master, der var indrettet til at lægge ned, men nogen større Sejlevne havde Galejen ikke, idet den med Vinden tværs, med det ringe Dybgaende, havde betydelig Afdrift. Den besad kun ringe Sødygtighed; opkommende Sø generede hurtigt Roningen, og under Krængning tog Vingerne let Vandet. Dette tvang Galejen til at holde sig under Land, hvor den hurtigt kunde søge Læ, og ofte gjordes lange Omveje for at følge Kystlinien og undgaa at sejle over aabent Farvand, hvilket selvfølgelig forlængede Sejlruta betydeligt.

En særlig stor og stærk Galejtype var Galeasen (Venedig: Galeazza, Tyrkiet: Mahon); den adskilte sig væsentlig fra Galejen derved, at den var overbygget med et Dæk med Lønning, havde fast Bak og Skanse og var kraftigere armeret. Den besad større Sødygtighed, havde tre faste Master, men var betydelig langsommere i Sejladsen end Galejen.

Venedig ejede ingen egentlige Sejlkrigsskibe (Orlogsskibe) og var af Hensyn til Blokadetenesten og de lange Transportveje nødsaget til at hyre dertil egnede armerede Handelsskibe, hvilket ikke frembød nogen større Vanskelighed, da de fleste hollandske Rederier byggede deres Skibe med Orlogstjeneste for Øje, ligesom alle større

Handelsskibe, der gik i oversøisk Fart, var kraftigt armerede til Værn mod Sørøvere og Kapere og havde Besætninger, der var velindøvet i Skytsets Betjening og Brug af Haandvaaben.

Ogsaa Tyrkiet, der vel raadede over armerede Sejlskibe, og som desuden fik Forstærkninger fra de krigsvante sydlige Middelhavstater Ægypten og Barbareskerne, kompletterede Flaaden med hyrede Handelsskibe. Ved diplomatiske Forhandlinger lykkedes det efterhaanden Venedig at formaa de kristne Lande til at udstede Forbud mod, at deres Skibe og Undersaatter tog tyrkisk Tjeneste, et Forhold, der tvang Tyrkiet til i 1651 at paabegynde Bygningen af egentlige Orlogsskibe, men der fandtes dog stadig fremmede Skibe i dets Flaade, dels hyrede paa gunstige Vilkaar, dels pressede eller erobrede.

De større Søslag fremviser derfor den Ejendommelighed, at der paa begge Sider optræder engelske, hollandske og franske Skibe, der kæmpede mod hverandre, medens til Gengæld hollandske og engelske Skibe under den engelsk-hollandske Krig 1652—54 kæmpede Side om Side i bedste Forstaaelse.

Det voldte begge de krigsførende Lande store Vanskeligheder at tilvejebringe Samarbejde mellem de uensartede Typer; thi medens Galejen krævede rolige Vejrforhold og snævre Farvande, maatte Orlogsskibene have Kuling og aabent Vand. Dette forklarer da ogsaa Aarsagen til, at den tyrkiske Flaade ofte kunde ligge sejlklar i Maaneder, før den forsøgte Udfald fra Dardanellerne, ligesom adskillige tilsyneladende gunstige Lejligheder til Slag forpasses, idet der krævedes ganske særlige Vejrforhold for at bringe saavel Galejer som Orlogsskibe i Angreb samtidig.

Ogsaa i taktisk Henseende arbejdede de forskelligartede Typer daarligt sammen. Galejflaadens naturlige Angrebsorden var en bred Frontformation, nærmest af Form som en Halvmaane, med de svære Galeaser i Centrum og som Regel noget fremme for at optage det første Stød, medens man med Fløjene søgte at omfatte Modstanderen, hvorved man kunde udnytte Stævnarmeringen og hurtigt opnaa den tilsigtede Nærkamp og nedkæmpe Fjenden ved Vædring eller Entring. Orlogsskibenes Kampmetode var derimod baseret paa ved Artillerikamp at gøre Modstanderen ukampdygtig og moden til Entring, hvorfor der maatte vælges den for Bredsidearmeringens Udnyttelse mere hensigtsmæssige Kølvandsformation.

Kommandoforhold og Personel.

Den øverste Flaadechef i den venetianske Marine førte Titlen Capitano Generale, han var altid Adelsmand og udnævntes af Senatet med en Funktionstid af indtil tre Aar og var forlenet med næsten diktatorisk Myndighed. Foruden at føre selve Hovedflaaden (Galejer og Galeaser) havde han Kommandoen over detacherede og selvstændigt opererende Flaadestyrker, herunder Dardanellereskadren (de hyrede Orlogsskibe med tilhørende Galejer og Galeaser). Hans Kommandoomraade indskrænkede sig ikke alene til Flaaden, men omfattede tillige selve Krigsoperationerne paa Kreta, ligesom de mange ægæiske Øer med Forter, Havneanlæg og Flaadeetablissementer var ham underlagt, hvorimod Forsyningstjenesten dirigeredes fra Venedig.

De forskellige Skibsgrupper kommanderedes af Admiraler, hvoraf de vigtigste var: Admiralen over Galeaserne, Capitano delle Galeazza; Admiralen over Galejerne, Capitano delle Galere; og Admiralen over Skibseskadren, Capitano delle Navi.

De øverste Kommandoposter i Flaaden var ligeledes forbeholdt venetianske Adelsmænd og tildeltes altid for en vis Periode eller et enkelt Togt, hvorefter Titlen bortfaldt. Det betragtedes som en stor Ære at tjene ved Flaaden, og Gagespørgsmaalet spillede en underordnet Rolle; ofte afholdt de velstillede Patricierfamilier alle Udgifter ved Ekviperingen af de enkelte Galejer, og de unge Adelsmænd, som var opøvet i Vaabenbrug og gennem Generationer fortrolige med Sølivet, opnaaede allerede i en tidlig Alder Officersposter, først ved de mindre Galejer, senere ved de store Galeaser.

I Krigstid, hvor der krævedes en øget Tilgang til de øverste Kommandoposter, fik de dygtigste deres specielle Stabsuddannelse som Governatori eller Sopra-Comiti paa de større Galejer, Galeaser og de hyrede Orlogsskibe, hvor de havde den militære Kommando direkte under Admiralen.

Cort Adelters Stilling.

Cort Sivertsen eller Cort, som han vil blive kaldt i det følgende, da Navnet Adelaer først blev antaget i 1662,¹⁾ gjorde Tjeneste som Kaptajn paa det hyrede hollandske Skib „Groote St. Joris“, der i

¹⁾ Cort Sivertsen, der var født i Brevik i Norge d. 16. December 1622, var Søn af tidligere Foged i Vembe Skibrede, Byfoged i Skien og Skriver ved Langesund Saltværk, Trælasthanler Søren Jensen og Dorthe Nielsdatter.

Rapporterne nævnes som „San Zorzi Grande“ eller „San Giorgio Grande“ og maa anses at have været det største eller i hvert Fald et af de største og bedst armerede Skibe, da det fortrinsvis blev benyttet som Admiralskib (Flagskib). Skibet gjorde oftest Tjeneste ved Dardanellereskadren, hvor det var underlagt Capitano delle Navi, men var til Tider indlemmet i selve Hovedflaaden, og enkelte Aar var det stationeret ved Kreta, hvor det synes at have haft selvstændige Opgaver ved Troppetransporter og Forsyningstjenesten. Det tilhørte antagelig ved Krigens Begyndelse et større hollandsk Rederi, men i de sidste Krigsaar var det Corts Ejendom.

Bruun har ment, at Corts Stilling svarede til en Skippers, men dette er en Misforstaaelse. Cort var som de øvrige Skibskaptajner sømilitært uddannet, hvilket var en Betingelse for at opnaa Stillingen som Kaptajn paa et større armeret Skib, der tillige var bygget med Orlogstjeneste for Øje. Han havde gennemgaaet en meget grundig og alsidig Uddannelse; allerede i Femtenaarsalderen sendtes han til Hoorn i Holland for at lære Navigation og Matematik og optoges kort efter som Adelsbors (Søkadet) i den hollandske Marine,¹⁾ hvor han lærte Søkrigstjeneste og deltog i det berømte Søslag mellem Hollænderne og Spanierne ved Dünerne (the Downs) ^{21/10} 1639 under Marten Harpertszoon Tromp, i hvilket Slag den senere danske Rigsadmiral Henrik Bjelke deltog som Kaptajn. Derefter var han fra 1640 til 1645 forhyret som Konstabel (Batterikommandør) paa et hollandsk armeret Skib, der sejlede paa Middelhavet og en Tid lang var fragtet af Venedig, blev forfremmet til Løjtnant (Næstkommanderende) og overtog kort efter ved Kaptajnens Død Kommandoen over Skibet.

Med denne Uddannelse stod Vejen aaben for Cort til at indtræde i den hollandske Marine som Kaptajn, thi selv i de største Mariner kendtes endnu ingen speciel Søofficersuddannelse gennem Kadetskole og fortsat Tjeneste i Orlogsmarinen. Det var almindelig Skik, at de unge Mænd efter at have gennemgaaet en Navigations-skole dygtiggjorde sig i Handelsmarinen eller i fremmed Krigstjeneste enten til Lands eller til Søs, og Springet fra Landofficer til Søofficer og omvendt var almindelig. Ganske tilsvarende Forhold

¹⁾ Den tilsvarende Grad Adel(s)burs var kendt i den danske Flaade omkring 1600-Tallet. ^{4/4} 1583 udstedtes Ordre, at de Adelsbursere, der skulde tjene til Skibs, skulde have Underhold paa Københavns Slot. Sjøall. Tegn. 15, 207.

²⁾ ^{1/2} 1620 mistede Admiral Gjedde paa den ostindiske Rejse en Adelsburs, der under Vandhentning druknede i Brændingen paa den afrikanske Kyst; og i Skibsartiklerne af ^{8/6} 1625 findes Bestemmelse om Adelsbursernes Andel i Krigsbyttet. Secher, Forordninger og Recesser IV, 280.

herskede i den danske Orlogsmarine, hvor de kongelige Skibskaptajner udvalgte blandt dygtige Borgerkaptajner, der maatte dokumentere deres Kvalifikationer ved Fremlæggelse af Attester og Pasbort, i hvilken Anledning den danske Søret af $\frac{9}{5}$ 1561 i Kap. 34 bestemte, at alle Styrmand og Baadsmænd ved Afmønstring skulde tage Pasbort, og at ingen Skipper kunde formene dem et saadant Vidnesbyrd.¹⁾

I Analogi hermed var de af Cort hjembragte Attester (Bilag 1—9) fra den venetianske Krigstjeneste officielle Vidnesbyrd, der tjente til Underretning for Redere og Forhyringsagenter ved fremtidigt Lejemaal, men desuden var de officielle Dokumenter i international Betydning, idet de forsynede med de venetianske Myndigheders Segl og Admiralernes Underskrift legitimerede hans Kvalifikationer og Anseelse, hvor som helst han maatte komme hen, og det er derfor urigtigt, naar Bruun p. 35 vil reducere deres Betydning og tilraader at tage Indholdet med Varsomhed, fordi de er skrevet i et rigt sydlandsk Sprog. En nøje Prøvelse af Attesterne viser da ogsaa, at den fortællende Fremstilling refererer til bestemte historiske Begivenheder, og at de anvendte Udtryk er velvalgte og rammende.

Det er ligeledes urigtigt, naar Bruun vil hævde, at Cort kun havde den navigatoriske Ledelse af sit Skib, thi det var en international Regel, at alle om Bord under Fægtning deltog i Angreb og Forsvar.²⁾ Som Kaptajn havde han Ansvar for Skibets Navigering og modtog sine Ordre fra Admiralen, enten direkte eller gennem en Governatore, men han havde den militære Kommando over Skibets egen Besætning og dets Armering, hvorimod eventuelle Soldater kommanderedes af en Officer. Derfor førte han Titlen Capitano og ikke Maestro eller Padrone — Skipper paa henholdsvis et Krigsskib og et Koffardiskib.

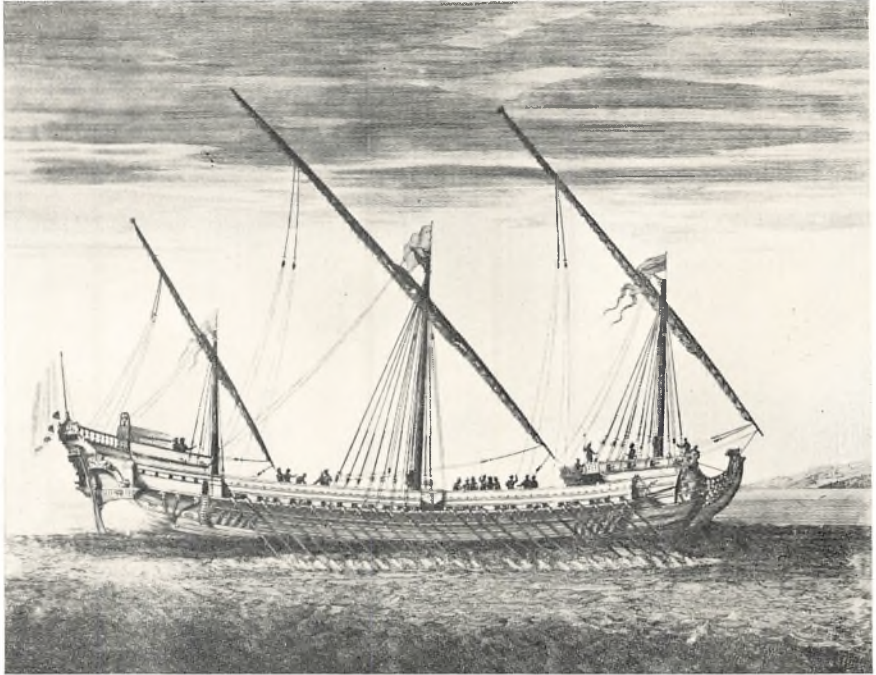
Naar Venedig tilkommanderede Governatori om Bord paa Hireskibene, var det ikke, fordi man betvivlede Kaptajnernes Dygtighed som Søkrigere, men i første Række fordi man ønskede at give egne Søofficerer en grundig Uddannelse i den for dem saa fremmedartede Sejlskibstaktik, og dernæst fordi det ofte var nødvendigt at have indfødte Søofficerer om Bord til Lettelse af Ordregivning, Signal-tjeneste, Besejling, hvor Lokalkendskab krævedes, samt Udførelse af særlige Ekspeditioner. Det var derfor oftest om Bord paa de bedste

¹⁾ Secher, Forordninger og Recesser I, 138. — ²⁾ 1611 udstedtes Skibsartikler for 28 antagne Borgerkaptajner. Sjæll. Reg. 15, 399.

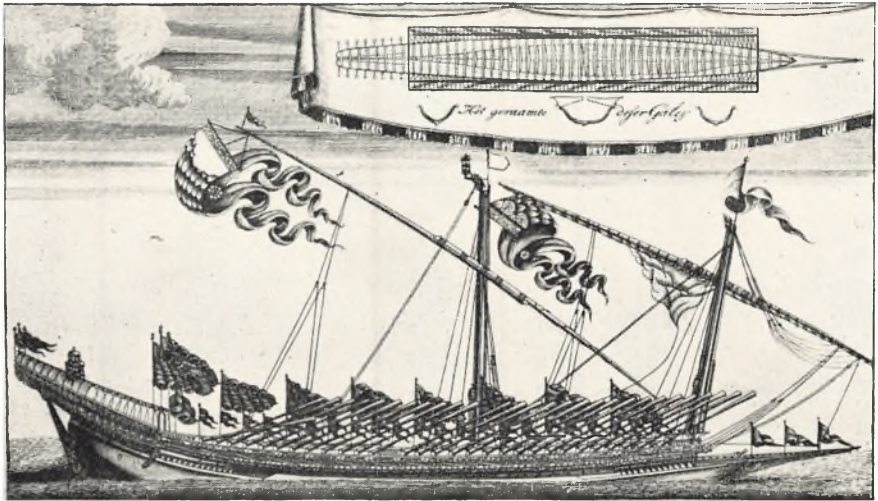
³⁾ En Række danske Skibsartikler paabyder, at alle inden Skibsborde under Livsstraf „skal være villige og rede at mangle og indfalde (entre) udi andet Skib“, og ved Vægring „straks ihjelstinges som en Fjende“.



Maleri fra Malerisamlingen paa Gaunø af Pieter Cross. Formenes at forestille en Episode fra Søslaget ved Dünerne 21. Oktober 1639, hvor Cort Adeler deltog som Adalborst.



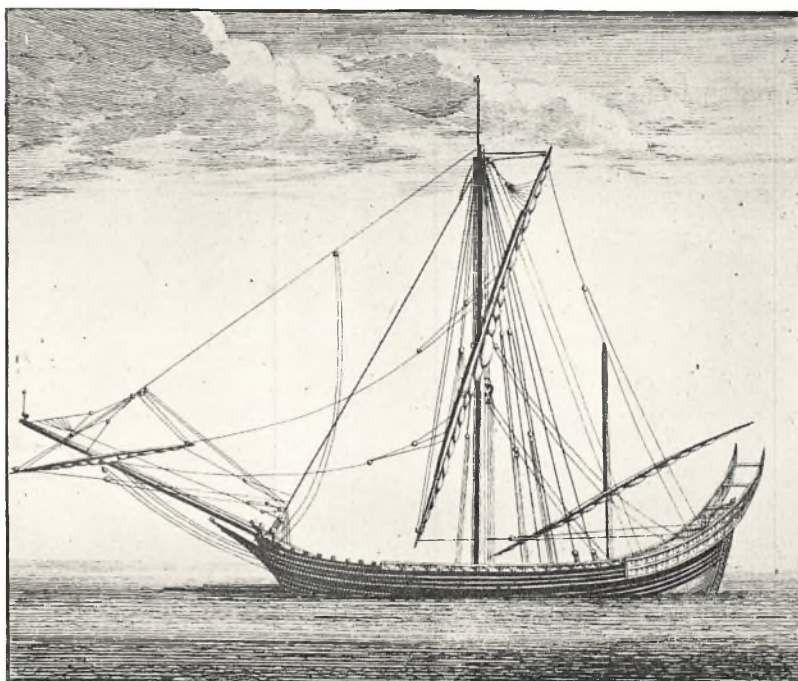
Venetiansk Galeazza. (Neptune François, 1683).



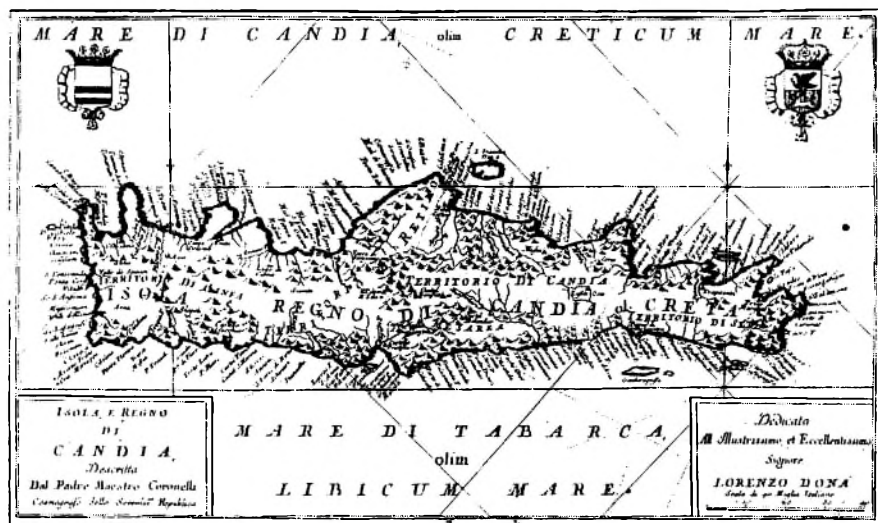
Tyrkisk Galej fra det 17. Aarhundrede (efter Witsen, Mr. R. C. Andersons Saml.).



Billede af Fæstningen Vollo. (P. Coronelli: Morea 1667).



Billede af en tyrkisk Saich. (Mr. R. C. Andersons Samling).



Kort over Kreta. (P. Coronelli: Atlante Venete. 1690—96).



Candia, Suda og Paleo. (Neptune François 1683).

Skibe og hos de dygtigste Kaptajner, at der var tilkommanderet Governatori, medens de ringere Skibe sejlede uden.

Naar Bruun ikke vil tillægge Cort eller de andre Kaptajner nogen større Indflydelse paa Søkrigsførelsen eller nogen væsentlig personlig Andel i de opnaaede Resultater, er dette heller ikke rigtigt. Kaptajnerne havde en betydelig Erfaring saavel sømandsmæssig som krigsmæssig og havde ved Vurderingen af en taktisk Situation oftest bedre Forudsætninger end de venetianske Søofficerer, der var uddannet i Galejkrigstjeneste. Kaptajnerne deltog i Krigsraadet, og Beslutninger kunde ikke tages uden deres Tilsagn, og det vil ses, at Cort ofte i de senere Krigsaar var Mellemmand mellem Admiralerne og Skibskaptajnerne. Det er ligeledes indlysende, at Cort efter adskillige Aars Blokadetjeneste ved Dardanellerne havde indhøstet en betydelig Erfaring, som en nyankommet Admiral ikke kunde sidde inde med. Derfor blev hans Skib fortrinsvis valgt til Flagskib, og Admiralerne, der ofte var jævnaldrende eller yngre, har betragtet ham som en værdifuld Raadgiver.

Naar Corts Attester, foruden at indeholde en uforbeholden Ros for hans Virksomhed og Fortjenester, er holdt i en Tone, der i Varme og venskabelig Bevaagenhed skiller sig ud fra, hvad man sædvanlig venter at finde i formelle Dokumenter, skyldes det, at han ved Siden af at være en dygtig Skibskaptajn ogsaa besad Egenskaber, der gjorde ham særlig egnet til den betroede Post som Fører af Admiralsskibet (Flagkaptajn), thi her fik Admiralerne Lejlighed til personlig at erkende hans Dygtighed og Erfarenhed som Sømand, hans Tapperhed som Søkriger og hans Evner som Taktiker, Egenskaber der maatte sætte ham højt i deres Omdømme, og som ogsaa medførte, at der betroedes ham større og større selvstændige Opgaver, indtil han i det sidste Tjenestear opnaaede en Admiralspost. Foruden at Cort ved sin Nidkærlighed i Tjenesten forstod at skaffe sig respekteret, gjorde han sig ved sin personlige Charme, sin Aabenhed og Loyalitet almindelig afholdt, og derfor sporer man stadig den varme Understrøm, der vidner om, hvor stor Pris man satte paa ham som Menneske.

Hvor omfangsrigt det bevarede Rapportmateriale end er, er det dog utilstrækkeligt til at belyse Krigsoperationerne i Enkelthederne. De vigtigste Rapporter er udfærdiget af Capitano Generale som Generalrapporter over længere Tidsperioder, suppleret med Særrapporter for de større Træfninger; de omhandler væsentlig Hovedflaadens (Galejflaadens) Bevægelser og kun ganske periferisk Dardanellereskadren, hvor der henvises til Specialrapporter, der kun undtagelses-

vis er bevaret. Det er derfor vanskeligt om ikke umuligt nu at skaffe detaillerede Oplysninger om mange af de Begivenheder, hvor Cort ifølge Attesterne har udmærket sig, særlig fordi Operationerne omtales i deres Helhed uden nærmere Redegørelse for taktiske Enkelt-heder.

Som alle Datidens Rapporter opfylder de ikke Nutidens Krav til en koncis Rapportform. Vigtige Oplysninger om Styrkeforhold, Tids- og Stedsbestemmelser, Vejrforhold, Operationsplaner m. m. er forbi-gaaet, ofte med Hensigt for ikke at risikere, at saadanne Oplysninger skulde falde i Fjendens Hænder paa den lange og usikre Vej fra Flaaden til Bestemmelsesstedet. De venetianske Skibschefer, som udmærkede sig, er nævnt, men oftest uden Angivelse af Skibets Navn, ja end ikke Flagskibets Navn opgives, idet det som Regel betegnes ved Navn „Capitana“, og i Mangel af Styrkelister er det derfor ikke altid muligt at konstatere, hvilke Skibe der har deltaget. De fremmede Skibskaptajner nævnes meget sjældent og kun, naar de havde udmærket sig i særlig Grad, og det Forhold, at Corts Tapperhed og Dygtig-hed er fremhævet hyppigere end nogen andens, og at han flere Gange er omtalt med en Berømmelse, som end ikke blev de venetianske Sø-officerer til Del, viser, at han var en Mand, som nød stor Anseelse hos de venetianske Admiraler.

Naar Bruun hælder til den Anskuelse, at de venetianske Historie-skriveres Tavshed om Cort maa tages som et Bevis paa, at han ikke har indlagt sig de Fortjenester, som hans Biograf Mylius har tillagt ham, kan der ikke gives ham Medhold heri. Den venetianske Historie-skrivning var selvfølgelig nationalt præget, det var Venedigs store Navne, der fremhævedes; det var de venetianske Admiraler, der førte Venedigs Stolthed — Galejflaaden — til Kamp, som høstede Æren for Sejrene, og det kan ikke med Billighed forventes, at der i en Skil-dring af en Stormagtskrig, der strakte sig over et kvart Aarhundrede, skal rummes Plads for Enkeltmandsbedrifter udførte af en fremmed Skibskaptajn paa et lejet Skib, og dog indlagde Cort sig saa store Fortjenester, at de to samtidige venetianske Historieskrivere Nani og Brusoni nævner ham med Hæder.

Paa Grundlag af de officielle venetianske Rapporter og Attester vides der alligevel mere om Corts Bedrifter i det Fremmede, end der i danske Arkiver kan skaffes oplyst om samtidige danske Admiraler, der har indskrevet deres Navne i vor Søkrigshistorie, thi de danske Rapporter er ikke righoldige paa Enkeltheder, og selv fra det berøm-melige Søslag i Køge Bugt er Efterretningerne yderst sparsomme, skønt Kanontordenen rullede ind over selve Hovedstaden.

ANDET KAPITEL

CORTS VENETIANSKE TJENESTE 1645—1653

Den første Periode af Corts venetianske Tjeneste er ganske ukendt, de venetianske Attester, som vides at have eksisteret, er gaaet tabt, og de venetianske Rapporter og Skibslisters fra Krigens første Aar er saa ufuldstændige, at der ikke heraf med Bestemthed kan udledes noget om Corts Virksomhed.

Ifølge Mylius (p. 5) gjorde Cort allerede inden Krigens Udbrud Tjeneste som Løjtnant paa et hollandsk, armeret Skib, der var hyret af Venedig, og hvis Kaptajn hed Johan Rejersen. Bruun mener (p. 30), at der næppe er Tvivl om, at denne er identisk med den hollandske Skipper Claes Reyersz paa „Abrahams Offerande“, og henholder sig her til en hollandsk Skibsliste dateret $2\frac{1}{8}$ 1646, men da Mylius udtrykkelig meddeler, at Johan Rejersen døde i 1645, kan Bruuns Formodning ikke være rigtig. Derimod er det sandsynligt, at Cort har været om Bord paa det hollandske Skib „St. Joris“, der førtes af Harmen Reyersen, her passer saavel Skibets som Kaptajns Navn, og det vides, at dette Skib sejlede paa Middelhavet i de Aar, som Mylius opgiver.¹⁾

Mylius fortæller, at Rejersen inden sin Død anbefalede Cort som sin Efterfølger, og at Venedig, trods det at Cort nylig var blevet Løjtnant, betroede ham Posten som Kaptajn. Bruun bestrider Rigtigheden heraf, idet han gør gældende, at dette ikke tilkom Republiken men derimod Skibets Ejer. Bortset fra at det af praktiske Grunde var ugørligt at indhente Rederiets Bestemmelse desangaaende og lade Skibet ligge stille, indtil der indløb Svar, er Bruuns Indvending fejlagtig. De hollandske Skibe var hyrede af Republiken, men det stod ikke Rederne frit for at besætte Kaptajnsposten med hvem, de lystede;

¹⁾ Ifølge Wätjen: Die Niederländer im Mittelmeer Gebiet, Berlin 1906, p. 393, blev det hollandske Skib „St. Joris“ i 1643 opbragt af Franskmændene, men dette udelukker ikke, at det senere kan være blevet frigivet.

der krævedes ved Lejemaalets Indgaaelse, at Kaptajnerne skulde være dygtige og erfarne, og Rederne maatte dokumentere dette, og det var netop med dette Formaal for Øje, at Venedig udstedte de Attester, som kendes fra Cort's Krigstjeneste. Naar det særlig anføres, at Venedig konfererede Cort Kaptajnsposten, skyldes det, at Cort paa Grund af sin Alder endnu ikke opfyldte Betingelserne for at blive selvstændig Kaptajn.

Reglerne for Forfremmelse var meget strenge. For at opnaa Styrmandsbevis krævedes Sejlads og Uddannelse som Konstabel og endvidere en Prøve i følgende Fag: Sømandskunst, Farvandskendskab, Skibsartikler og Søret. Til Kaptajn kunde dygtige Styr mænd efter opnaaet 25 Aars Alder og med mindst 5 Aars Sejlads som Underbefalingsmand forfremmes efter aflagt Prøve over for to ældre Kaptajner i Overværelse af en Ekvipagemester eller dertil af Admiralitetet udsete Officerer. Cort havde som Adelbors faaet en grundig sømandsmæssig og militær Uddannelse, han havde sejlet 4 Aar som Konstabel og var nylig blevet Løjtnant, men han manglede endnu $2\frac{1}{2}$ Aar i den foreskrevne Alder, og i hans tidlige Forfremmelse til Kaptajn maa man derfor se et Bevis for, at Venedig allerede dengang ansaa ham for en moden og erfaren Mand.

Efter den normale Lejetids Udløb sejlede han til Holland, og det maa formodes, at han her paa Grund af sin unge Alder ikke kunde faa fornyet Paamønstring som Kaptajn, thi Mylius meddeler, at han i Foraaret 1646 rejste til Norge for at besøge sine Forældre, derefter vendte han tilbage til Holland, hvor han $\frac{1}{6}$ indgik Ægteskab med Engeltje (Angelica Sophronia).¹⁾ Med Opnaaelsen af 25 Aars Alderen blev han Kaptajn paa Skibet „Groote St. Joris“ (San Giorgio Grande) og gjorde nu fortsat venetiansk Krigstjeneste 1648—1660.

Cort's Virksomhed i de første Aar, han gjorde venetiansk Orlogstjeneste, maa udledes af de ældste af Mylius meddelte Attester, og det er naturligt at behandle de tre første — Bilag 1, 2 og 3 — under eet, da de forløber hinanden. Den udaterede Attest, Bilag 2, er sandsynligvis udfærdiget i April 1652, de andre er dateret $\frac{25}{3}$ 1651 og $\frac{22}{11}$ 1652.²⁾

¹⁾ I dette Ægteskab fødtes to Sønner. Sivart Adeler, født i Hoorn 1647, kom 1663 til Danmark, hvor han i 1667 blev Kaptajn, var Chef for Fregatten „Færø“ paa Togt til Trankebar 1668—69, Schoutbynacht 1670, udnævntes til Kommandant paa Dansborg 1672 og døde 1683 om Bord paa Fregatten „Den flyvende Ulv“ ved det gode Haabs Forbjerg. Johannes Adeler døde i en spød Alder.

²⁾ I det venetianske Kalenderaar var Marts Aarets første Maaned, saaledes at Venetianerne i Januar og Februar var 1 Aar tilbage for dansk Tidsregning. Ved Datoangivelse fulgtes ny Stil, der var 10 Dage forud for dansk Datering.

Af disse Attester fremgaar det:

1) at Cort har gjort Tjeneste ved Dardanellerne i en Periode, hvor der forefaldt alvorlige Fægtninger med Batterier i Land. Han blev her „liggende med sit Skib ved Pynten af Grækenland, og bængstet af Fjendens Kanoner til største Skade baade paa Skib og Folk; havde dog ingenlunde forladt sin Post, om han ikke havde faaet Befaling dertil“. Dette viser, at Cort var en modig og pligtopfyldende Mand, der ikke ænsede Faren, men blev paa sin Post, og tillige, at han — modsat Bruuns Opfattelse — havde selvstændig militær Kommando over sit Skib. Denne Affaire fandt Sted i Foraarsmaanederne 1649, hvor den tyrkiske Admiral havde ladet opkaste Batterier paa den europæiske Side af Dardanellerne for at holde den venetianske Blokadestyrke paa Afstand og tiltvinge sig Passage. Den tyrkiske Flaade benyttede sig af en rolig Vejrperiode og stod $\frac{1}{2}$ 1649 ud af Strædet under Batteriernes Kanoner og undgik Kamp, da de venetianske Orlogsskibe ikke havde Vind til at forcere frem.

2) at Cort var med ved Affæren ved Vollo i 1650, hvor 5 Saicher blev venetiansk Bytte.

3) at Corts Skib „San Giorgio Grande“ i flere Maaneder var Admiral Rivas Flagskib, rimeligvis fra Sommeren 1650, da Riva begyndte at faa Vanskeligheder med Hyreskibene, hvilket gav Anledning til Kommandoskifte ved Dardanellereskadren i Oktober 1650.

4) at „San Giorgio“ indgik i den Eskadre, der forblev under Admiral Rivas Kommando og fik Station ved Kreta.

5) at „San Giorgio“ i Marts 1651 blev indlemmet i Hovedflaaden under Admiral Mocenigo og deltog i Slaget mellem Paros og Naxos $\frac{10}{7}$ 1651. Det fremføres i Attesten, Bilag 2, at Corts tapre Optræden ses af de Attester, der blev givet ham i samme Anledning. Disse Attester er ikke bevaret og kendtes ikke af Mylius.

6) at „San Giorgio“ var Admiral Rivas Flagskib i Foraaret 1652, og at Cort indlagde sig Fortjeneste ved under en Storm at redde en højtstaaende venetiansk Embedsmand fra Druknedøden, da dennes Skib forliste paa Argenterræ Red.

7) at Cort undsatte Fæstningen Suda i Sommeren 1652 og konvojerede venetianske Tropper til Kreta.

Mylius fortæller (p. 9), at Cort deltog i Slaget ved Fochies $\frac{12}{5}$ 1649, og at han var fremmest i Spidsen, men dette kan, som Bruun ogsaa anfører (p. 39), ikke være rigtigt; havde det været Tilfældet, maatte de tre Attester, der ogsaa omfatter dette Aar, have indeholdt

noget herom. Desuden vides det fra de venetianske Rapporter, at Corts Skib ikke var med, idet Navnene paa de 18 Skibe, der deltog i Aktionen, kendes.

Da det maa antages, at Mylius har haft et Holdepunkt for, at Cort virkelig har deltaget i en Aktion i 1649, og har henført denne til Slaget ved Fochies, fordi han ikke hos Historikeren Nani har fundet nogen anden Begivenhed omtalt, maa det undersøges, om Cort kan have indlagt sig Fortjeneste ved en anden Lejlighed dette Aar.

1649.

Naar det af Attesten fremgaar, at Cort i Foraaret 1649 har gjort Tjeneste ved Dardanellereskadren, og af Admiral Rivas Rapport, at han ikke deltog i Slaget ved Fochies, saa skyldes dette rimeligvis, at Admiralen straks efter den tyrkiske Flaades Udbrud fra Dardanellerne $\frac{1}{2}$ har afsendt Cort med Meddelelse herom til Hovedflaaden, der under Admiral Mocenigo laa ved Standia. Hertil krævedes en paa-lidelig og dristig Kaptajn og et stærkt og velsejlende Skib, og det er sandsynligt, at Riva, som satte stor Pris paa Cort og stolede paa ham, netop har valgt ham til at overbringe denne vigtige Meddelelse. Admiral Mocenigo afsejlede straks til Fochies, og da han fandt, at den tyrkiske Flaade ikke havde lidt saa store Tab, som straks antaget, efterlod han en mindre Blokade- og Observationsstyrke og sejlede med den øvrige kombinerede Flaade til Candia for at forsvare denne Fæstning.

Det lykkedes ham ikke at forhindre den meget overlegne tyrkiske Flaade, der havde optaget Kontingenter fra Ægypten og Barbareskerne, i at gaa til Canea, men $\frac{18}{7}$ 1649 kom det til en Fægning mellem Candia og Cerigo. Admiral Riva, der nu havde alle Orlogsskibene under sig, gik i Angreb, der udveksledes nogle Lag paa lang Afstand, og da Tyrkerne mistede Luven, flygtede de, skarpt forfulgt af de venetianske Skibe. Da Admiral Mocenigo ønskede at holde Hovedflaaden — Galejflaaden — og Skibsflaaden samlet og ikke vilde svække sin gunstige luv Position ved at sejle sig ad Læ til, gav han Signal til at standse Forfølgelsen. Denne Affære kom saaledes ikke til at spille nogen Rolle og er derfor ikke omtalt af Historikerne, men man tør gaa ud fra, at Cort, der altid var dristig i Angrebet, med sit velsejlende Skib har været blandt de forreste under Forfølgelsen.

Uagtet Cort saaledes ikke var med ved Angrebet paa Fochies, skal dette Slag dog ikke forbigaaes her, da en Attest til Georg Scot er af Interesse.

Efter Udbrudet fra Dardanellerne havde den tyrkiske Flaade søgt Tilflugt i den befæstede Havn ved Fochies, og det venetianske Angreb blev ført med stor Kraft mod de 10 Mahoner, som Tyrkerne yderligere havde lagt tværs over Indløbet til Redens Forsvar. Blandt de største Skibe, der gik i Spidsen, var Georg Scots Skib „James“, ogsaa kaldet „Scozzese“, det blev hurtigt indviklet i en voldsom Kamp og entret af en af Mahonerne, da Admiral Riva kom til Undsætning med Flagskibet „Rotta Fortuna“. I Admiral Rivas Rapport hedder det, at Scot udviste al den Tapperhed og Pligtfølelse, som man kunde ønske, idet han engagerede Fjendens Flaade og efter en haard Kamp, hvor hans Skib led betydelig Skade paa Skrog og Rigning, erobrede en Galease. Efter Kampen var Skibet fuldstændig afmastet og savnede ethvert Middel til at navigere med; det var dertil ilde tilredt af Fjendens Ild og havde adskillige Grundskud, der medførte, at Skibet sank ved Andros. Da Admiral Riva inden Kampen havde tilsagt Kaptajnerne, at al Skade skulde blive erstattet, henstillede Admiral Mocenigo til Senatet, at Skibet, som var fuldstændig nyt og paa sin første Rejse, maatte blive erstattet Scot med Værdien 35,000 Realer.

I Anledning af Scots tapre Optræden udstedte Admiral Riva følgende Attest, der i engelsk Oversættelse lyder:¹⁾

„Certificate that George Scot of the scottish ship James in the fight at Fochies carried off a galeasse. His ship was very roughly handled by the ennemies, and on the night of the 23th ult. after it had proceeded with the whole squadron of the fleet to the waters of Andros by cruel ill fortune it filled with water and sank.

The ship off Franschia the 16th Juni 1649 n. s.

Giacomo di Riva.”

Sammenholdes denne Attest med Corts, vil det ses, at den er paa-faldende kort og savner det personlige Præg, som kendetegner alle Corts Attester. Der kan ikke næres Tvivl om, at Scot var en tapper og dristig Søkriger. Han var ikke, som anført af Bruun, den første, der gik i Angreb, dette var „Orso Negro“, men han var blandt de første, der bordede de fjendtlige Mahoner. Under den voldsomme Nærkamp blev hans Skib i yderste Øjeblik reddet fra at falde i Fjendehaand ved, at Admiral Riva kom til Undsætning, og Scot gjorde sig derefter til Herre over Mahonen. Skønt hans Skib om

¹⁾ Calendar of State Papers and Manuscripts, Venice, p. 107.

Natten drev hjælpeløst om og blev anset for tabt, lykkedes det ham med stor Sømandsdygtighed at bringe det ind til Andros.

Bruuns Paastand om, at Attesterne maa tages med Varsomhed og ikke umiddelbart kan bruges som historisk Bevismateriale, maa derfor paa det skarpeste afvises, hverken Admiral Riva eller de andre venetianske Admiraler ødslede med tomme Fraser. De udstedte Attester var officielle Dokumenter, der kun omhandlede Kendsgerninger, og det, at Corts Attester er af saa rosende Indhold, vidner om, at han var en Mand, som udfyldte sin Stilling i ganske udpræget Grad.

Ligeledes viser denne Affære, hvor adskillige Kaptajner udmærkede sig, at en Belønning i Form af en Guldkæde var en sjælden Udmærkelse, thi kun 5 Skibskaptajner nævnes i Admiral Mocenigos Indstilling til dette Ærestegn, hverken Scot, Harman Fonne eller Gevers (Bruun p. 40) er nævnt.

I Forbindelse med Omtalen af Slaget ved Fochies understreger Bruun (p. 41—43), hvor afhængige Venetianerne var af de hyrede Skibe, idet Admiral Riva forinden Angrebet havde visse Vanskeligheder med Kaptajnerne, der først indvilgede i at følge Planen, efter at der var tilsagt dem Garanti for fuld Erstatning for lidte Tab m. m. Dette er til en vis Grad rigtigt, men da det i nogen Maade giver et ufordelagtigt Billede af Forholdet mellem Venetianerne og Hyreskibene, skal dette Spørgsmaal uddybes nærmere.

Ifølge den indgaaede Kapitulation var Hyreskibene forpligtede til at forrette Krigstjeneste paa egen Risiko mod en vis maanedlig Betingelse, hvortil kom en nærmere bestemt Andel i Krigsbyttet, der skulde ansøre deres Kampiver, men dette forudsatte tillige, at der bestod et vist Forhold mellem Risiko og Udbytte. Da Tyrkerne gennemgaaende afholdt sig fra at indlade sig i Kamp, men ventede paa et belejligt Øjeblik til at sætte deres Forehavende an, resulterede dette i, at Chancen for Krigsbytte ikke stod i et rimeligt Forhold til den opslidende Blokadetjeneste.

At Hyreskibene ikke skulde vise den fornødne Iver til at indlade sig i Kamp, forlyder der — paa enkelte Undtagelser nær — intet om. Det var snarere Utilfredsheden med, at de ikke ved alle Lejligheder fik Lov til at engagere, der skabte Uoverensstemmelser, og dette kommer til Orde lige fra Krigens Begyndelse. $\frac{1}{11}$ 1645 fik Dogen saaledes forelagt et Brev, hvori de engelske Kaptajner beklagede sig over, at de og de hollandske Kaptajner blev afvist, da de tilbød at angribe

700 4260



- A Capitan Dania
- B Hvide Eder Ring Gade hant
- C Mars V
- D Galde Sels V
- E Mars Fries
- F Mars Inden Admiration
- G Mars del Prinsesse Admiration
- H Mars del Admiration
- I Mars V Fries
- K Mars V Fries
- L Mars del Fries



- A Mars Inden Admiration
- B Mars del Prinsesse Admiration
- C Mars del Admiration
- D Mars V Fries
- E Mars V Fries
- F Mars del Fries
- G Mars del Fries
- H Mars del Fries
- I Mars del Fries
- K Mars del Fries
- L Mars del Fries
- M Mars del Fries
- N Mars del Fries
- O Mars del Fries
- P Mars del Fries
- Q Mars del Fries
- R Mars del Fries
- S Mars del Fries
- T Mars del Fries
- U Mars del Fries
- V Mars del Fries
- W Mars del Fries
- X Mars del Fries
- Y Mars del Fries
- Z Mars del Fries



Søslaget mellem Paros og Naxos 10. Oktober 1651.



Den venetianske Slagorden for Søslaget mellem Paros og Naxos 10. Juli 1651. (Fra Biblioteca Marciana i Venedig).

Tyrkerne i den Hensigt ikke at tillade en eneste Galej at vende tilbage til Konstantinopel.¹⁾

De følgende Aars ret passive Blokadeteneste gav ej heller den forventede Gevinst, og det er da ret naturligt, at Kaptajnerne inden Kampen ved Fochies, hvor de blev opfordret til at medvirke ved et Angreb paa den tyrkiske Flaade, der laa paa en beskyttet Red, hvortil Indløbet var forsvaret af permanente Befæstningsanlæg, gjorde Indsigelse mod at udsætte deres Skibe for en saa uforholdsmæssig Risiko, med mindre Republiken vilde garantere dem fuld Erstatning for Tab af Skibe, Mandskab og Officerer, samt Underhold for de lemlæstede, uanset de indgaaede Kapitulationsbestemmelser. Admiral Riva bøjede sig da ogsaa overfor dette berettigede Krav, og Angrebet blev sat ind med stor Kraft og Tapperhed, der tjener saavel Kaptajner som Mandskab til Ros, thi Foretagendet var yderst dristigt og kunde meget vel have kostet betydelige Tab, men at denne Affære i egentlig Forstand kan tages til Indtægt for, at Venetianerne var i saa høj Grad afhængige af Hyreskibene, at disse kunde diktere den Kommanderende „ydmygende“ Betingelser, er uberettiget. Det var den stedse voksende Utilfredshed med, at Republiken paa Grund af Pengemangel ikke var i Stand til at præstere den tilsagte Hyre, der næste Aar 1650 skabte et Modsætningsforhold mellem Hyreskibene og Admiral Riva og bevirkede, at denne i Oktober Maaned blev erstattet med Admiral Barbaro, men Riva stod stadig i høj Anseelse og fik straks overdraget den betroede Post som Kommanderende over Flaadestyrken ved Suda og Leder af Forsyningstjenesten til Kreta. Admiral Riva havde med stor Dygtighed løst de vanskelige Opgaver ved Blokaden af Dardanellerstrædet (1648—50), hans Optræden var altid præget af Fasthed, og alt tyder paa, at han var sig denne ansvarsfulde Stilling fuldt bevidst. Hans strategiske og taktiske Beslutninger maatte selvfølgelig være dikteret af et højere Formaal end at skaffe de enkelte Skibe Lejlighed til at erhverve Krigsbytte, thi af Blokadens Effektivitet afgang Operationerne paa Kreta, og en enkelt Blottelse eller mulig Svækkelse af den ikke overdrevent stærke Flaadestyrke kunde blive skæbnesvanger.

Det fremgaar af alle Vidnesbyrd, at Cort altid udviste en udpræget Loyalitet overfor sine Overordnede, og det er sikkert ikke uberettiget at tillægge Cort en ikke helt almindelig Forstaaelse af de Vanskeligheder, Republiken havde at overvinde, og de strategiske For-

¹⁾ Calendar of State Papers and Manuscripts, Venice, p. 219.

hold, der maatte være bestemmende for Admiralernes Beslutninger. Det er sikkert dette Forhold, der har været medvirkende til, at Admiral Riva i 1650 udsaa „San Giorgio“ til Flagskib og beholdt dette Skib hos sig, da han forlagde sin Virksomhed til Kreta. Det er ej heller blot en sydlandsk Talemaade, men det hviler paa Realiteter, naar Riva i Attesten skriver: „at han ikke har vidst, hvad han kunde ønske bedre, idet Cort ved alle Lejligheder af al Magt søgte at udføre, hvad Admiralen ved allermindste Vink gav til Kende“.

1650.

Aaret 1650 kan ikke opvise større Krigsbegivenheder paa Søen. Det tyrkiske Batteri ved Dardanellerne er formentlig blevet erobret og ødelagt af Venetianerne, thi det omtales ikke, og Kapudan Pasha, der viste sig i Strødet i Maj med 42 Galejer og 2 Mahoner, gjorde intet Forsøg paa at bryde Blokaden, derimod sendte han Tropper over Land til Lilleasiens Havne, hvor de indskibedes i Beyens Galejer.

For at forhindre Tyrkerne i at trække Forstærkninger og Forsyninger fra de vigtige Udskibningshavne paa Grækenlands Kyst gik Admiral Riva med 16 Skibe til Fæstningen Vollo, hvor han ødelagde 5 Saicher ladede med Proviant til Candia. Ved denne Lejlighed udmærkede Cort sig, uden at der formentlig kan tillægges ham større Andel i dette Foretagende, men Attestens Ordlyd udelukker ikke, at han med sit Skib har været detacheret og foretaget en selvstændig Operation, idet Skibet i saa Tilfælde stadig stod under Admirals Kommando.

Saadanne Detacheringer var ikke ualmindelige, thi det gjaldt om i kortest mulig Tid at foretage Razziaer til et stort Antal Havne og Øer. Under en saadan Operation mødte det af Admiral Riva detacherede engelske Skib „Elisabeth Mary“ 18 af Beyens Galejer, som dog blev afvist efter en haard Kamp. Skibet førtes af Kaptajn Thomas Middleton, der $\frac{1}{4}$ 1653 af Senatet fik tildelt en Guldkæde til 150 Dukaters Værdi for fortsat god Tjeneste i 3 Aar, hvor han havde deltaget i alle Aktioner og aflagt Bevis for stort personligt Mod og i Særdeleshed, fordi han havde overgivet Nadolin Burlan's Person til General da Mar.

1651.

²¹/₆ 1651 forlod den tyrkiske Flaade for første Gang efter Kampen ved Fochies Dardanellerne, og Admiral Mocenigo, der da laa ved Cerigo, afsejlede straks for at opsøge den. Flaaderne kom først

i Kontakt med hinanden $\frac{7}{7}$ ved Øen Santorin, men Venetianerne, der ikke havde Galej- og Skibsstyrken samlet, turde ikke angribe, og først næste Dag fandt en mindre Træfning Sted, medens Hovedslaget udkæmpedes $\frac{10}{7}$ mellem Paros og Naxos, hvor Venetianerne vandt en afgjort Sejr.

Kampen begyndte med et Fremstød af to Galeaser paa højre Fløj under Brødrene Mocenigo (de yngre). De blev straks angrebet af Kapudan Pasha med dennes 6 Mahoner og nogle Galejer, Thomas Mocenigo blev dræbt og Lazaro Mocenigo saaret, og begge Galeaser var lige ved at blive erobrede, da Admiralen kom til Undsætning. Samtidig avancerede den venetianske højre Vinge, hvorpaa de tyrkiske Galejer tog Flugten efterladende Orlogsskibene uden Understøttelse. I den efterfølgende Kamp, hvor Skibene søgte at frelse sig ind mellem Øerne, faldt 11 i Hænderne paa Venetianerne, medens 5 sattes paa Land og opbrændtes.

Fra en Tegning i Marciana Biblioteket i Venedig (se Illustration) vides, at „San Giorgio“ var med. Skibet var placeret midt i højre Fløj, og da det navnlig var denne Del af Flaaden, der var i Aktion, har Cort været med, hvor det gik haardest til. Dette fremgaar ligeledes af Admiral Rivas Attest, hvor det hedder: *„saaledes forrettede han og i den Træfning, som sidst blev holdt med Fjenden, sit Embede som en tapper og værdig Kaptajn, hvilket ses af hans Attester.“* Disse Attester er som allerede tidligere nævnt gaet tabt.

. 1652.

Situationen paa Kreta var i 1652 meget utilfredsstillende; den langvarige og snævre Belejring, som Tyrkerne havde iværksat overfor Venetianernes befæstede Støttepunkter, havde undergravet Disciplinen i de relativt svage Garnisoner, og der herskede Uenighed mellem de Kommanderende, hvorfor Republiken besluttede sig til at sende en myndig Mand som Inkvisitor til Øen for at undersøge Forholdene og træffe de nødvendige Beslutninger. Dertil var udset Senatoren Geronomi Bragadin. En Flaadeafdeling afsejlede fra Venedig i Marts Maaned, Admiral Riva var om Bord paa Corts Skib, medens Bragadin var paa Skibet „Gallo d'oro“. Rejsen forsinkedes af hyppige Storme, og under et Ophold i Argenterræ Havn, hvor Skibene laa til Ankers, opkom en voldsom Storm af Sydøst, hvor „Gallo d'oro“ sprængte Kabeltovene og kom i Drift mod Klipperne. Der blev affyret Nødskud, og med sømandsmæssig Snarraadig-

hed kastede Cort sig i en i Hast bemanded Storbaad og naaede „Gallo d'oro“ umiddelbart før det knustes mod Klipperne, hvorved det lykkedes ham at redde Bragadin og 40 Mand af Besætningen, medens Resten gik ned med Skibet.

I Attesten hedder det, at Cort al Fare uagtet, og endskønt hans eget Skib var meget udsat, med stort Vovemod kastede sig i Sluppen og med Guds Bistand paa mirakuløs Maade reddede hans Excellence, hvilket næppe var sket, før Skibet knustes i tusinde Stykker, i hvilken Anledning han blev regaleret med en Guldkæde.

Det anføres endvidere, at Cort med Flid og Fyrighed undsatte Garnisonen i Suda, der var i sin største Angst og Nød, og fuldførte andre Rejser samt konvojerede Soldater til andre Steder paa Øen.

Mylius fortæller, at Riva eragtede Cort som den habileste til at betro Ledelsen af den Ekspedition, der skulde bringe Forsyninger til den nødstedte Suda Fæstning, og at Cort, efter at Senatet havde udset ham dertil, straks med Iver paatog sig denne Opgave og løste den til alles Tilfredshed, hvorimod Bruun hævder, at dette er et Fantasibillede, men at det er sandsynligt, at hans Skib har været brugt som Transportskib.

Det er selvfølgelig umuligt nu at bevise, at Mylius' Fremstilling er den rigtige, men meget taler derfor. Senator Bragadin var sendt til Kreta med diktatorisk Myndighed for at ordne Garnisonsforholdene, og Admiral Riva, der havde den militære Kommandomyndighed, var tillige Bragadins Raadgiver og skulde udføre hans Ordre. Begge havde Hovedkvarter i Fæstningen Candia, og til deres Raadighed havde de, saavidt vides, kun Corts Skib „San Giorgio“. Dette Skib er selvfølgelig ret snart blevet sendt til Venedig med de første Rekvisitioner og Rapporter. Her har Cort aflagt mundtlig Rapport og i Krigsraadet udviklet de Muligheder, der var for ad Søvejen at tilføre den indesluttede Fæstning Suda de nødvendige Forsyninger, og det synes overmaade sandsynligt, at Riva, der havde stor Tillid til Corts Dygtighed, har anbefalet Venedig at overdrage denne Ekspedition til hans Ledelse.

Republiken var dette Aar meget svag til Søs, de store Sønationer England og Holland laa i Krig med hinanden og havde lagt Beslag paa alle hjemmeværende armerede Skibe, og det pavelige Galejkontingent var udeblevet, Galejerne, der vel var blevet udrustet, var kommet sent af Sted og fandt ved Ankomsten til Messina, at de maltesiske Galejer allerede var afsejlet, hvorfor de vendte hjem, da de paa

Grund af Venedigs Underlegenhed til Søs ikke turde krydse det ægæiske Hav for at støde til Flaaden.

Den tyrkiske Flaade paa 35—40 Galejer og 5 Mahoner havde vist sig ved Dardanellerne, og tyrkiske Troppestykker indskibedes i 25 af Beyens Galejer i Havnene paa Lilleasien udfor Tenedos, og et Udfald kunde ventes hvert Øjeblik. Den meget underlegne venetianske Hovedflaade under Admiral Foscolo var stationeret paa Højden af Tenedos for at forhindre de tyrkiske Troppeoverførsler og maatte være forberedt paa et samtidigt Udfald fra Dardanellerne og Lilleasien, en meget vanskelig Opgave, da Tyrkerne kunde afvente en gunstig Lejlighed, medens den venetianske Flaade stedse maatte holdes sejlklar for at kunne gribe rettidigt ind.

Paa Kreta var Forholdene ikke væsentlig bedre, Garnisonerne var svage, og de foregaaende Aars Krigsførelse havde vist, at en sejrrig Søkamp ikke var tilstrækkelig til at forhindre selv ret store Troppeoverførsler, idet tyrkiske Galejer hyppigt kunde finde en Chance til uantastet at naa fra Lilleasien til Canea, og en væsentlig Forøgelse af den tyrkiske Belejringsstyrke paa Øen kunde let blive skæbnesvanger for den i Forvejen haardt betrængte Suda Fæstning.

Selve Ekspeditionen, som kun lige nævnes af de ældre Historie-skrivere, var ingenlunde let at gennemføre. Fæstningen Suda laa paa en lille Ø i den snævre Suda Bugt og var tæt indesluttet af tyrkiske Belejringsstropper, der havde opkastet Batterier, som beherskede Indsejlingen til Bugten. Desuden besad Tyrkerne de vigtige befæstede Havne Canea Vest for og Rettino Øst for, hvor der til Stadighed var stationeret ret store Galejstyrker, hvorfor der krævedes baade Held og Dristighed for med en mindre Styrke at tiltvinge sig Adgang til Fæstningen fra Søsiden.

For ikke at passere lige forbi de af Fjenden besatte Havne maatte en Ekspedition sættes ind nordfra, tværs paa Kysten, men da denne er meget høj, udsatte man sig for at blive observeret saa betids, at de fjendtlige Galejer kunde naa frem til Forsvar af selve Indsejlingen, medens man udefra først meget sent kunde observere Galejerne mod det høje Bagland. Med de lunefulde Vindforhold løb man altid Fare for med pludselig Vindstille at blive udsat for de yderst farlige Galejangreb. Det er derfor ikke overdrevet, naar Mylius fortæller, at det lykkedes Cort ved kostelig Snildhed at bringe Undsætning af Folk, Ammunition, Penge og Levnedsmidler til Suda, inden Tyrkerne fik Nys om Ankomsten, thi uagtet denne Ekspedition kun omtales af den italienske Historieskriver Valiero, der meddeler, at en

landsat Tropestyrke nedkæmpede et tyrkisk Batteri, og ikke nævner Corts Navn, tilkommer der ham stor Ære for denne smukke Sømandspræstation.

1653.

I 1653 forefaldt ikke større Begivenheder til Søs, idet det lykkedes Kapudan Pasha Mehemed med 40 Galejer, 5 Mahoner og 34 Orlogsskibe at komme til Søs, inden Venetianerne, der maatte vente paa Forsyninger, naaede at etablere Blokade ved Dardanellerne. Admiral Foscolo optog straks Forfølgelsen, men kunde ikke forhindre den tyrkiske Flaade i at naa uantastet til den befæstede Havn paa Rodos.

Venetianerne forsøgte flere Gange at tilbyde Slag, men selv et kraftigt Bombardement med paafølgende Landgang formaaede ikke at tvinge den langt overlegne Fjende til Søs. Tilsidst maatte Foscolo paa Grund af Vandmangel søge Piscopia, og Tyrkerne benyttede sig heraf til at sende 60 Galejer til et to Dages Angreb paa Schiro, hvorefter de gik til Suda og derpaa til Canea, hvor Tropperne udskibedes og sendtes over Land til Schiro. Admiral Foscolo, der først fik Meddelelse herom 12 Dage efter Afsejlingen, gik straks til Kreta, men da var Schiro allerede faldet og Tyrkerne i Sikkerhed i Canea Havn.

Corts Skib „San Giorgio“ var dette Aar Admiral Delfinos Flag-skib, og i Attesten af ¹⁰/₁₀ 1654 udtaler Admiralen sig meget rosende om Cort, der „*under Rhodi Mure, hvor han tvende Gange hjalp til at beængste Fjenden i Havnen, har ladet se en besynderlig Courage*“.

TREDIE KAPITEL

DARDANELLERKAMPEN 1654

Den Kamp, hvor Cort hentede sin første Berømmelse som Søhelt, fandt Sted ved Dardanellerne den 16. Maj 1654 og udkæmpedes under saa usædvanlige Omstændigheder, at den trods Nederlaget staa indskrevet som et glørværdigt Mindesmærke i Venedigs Søkrigshistorie.

Tyrkerne, som det foregaaende Aar havde tilkæmpet sig betydelige Fordele paa Kreta og iværksat en snæver Belejring af Candia, satte alt ind paa at udnytte deres Held ved at udruste en betydelig Flaadestyrke, der straks paa Foraaret skulde overføre nødvendige Troppestyrker og Krigsfornødenheder til Krigens Fortsættelse, medens Venetianerne var lige saa ivrige efter at komme dem i Forløbet ved at etablere en tidlig Blokade og dermed forhindre en Gentagelse af de uheldige Krigsbegivenheder fra 1653.

Admiral Delfino (Capitano delle Navi) afsejlede derfor, saa tidligt Forholdene tillod det, med en Styrke paa 19 Skibe, 2 Galeaser og 8 Galejer til Dardanellerne, men Eskadrens Kampværdi var kun ringe, idet Krigstilstanden mellem England og Holland lagde Hindringer i Vejen for at skaffe Auxiliærskibe. De fleste af Skibene var smaa og gamle og ganske uegnede til egentlig Krigstjeneste, og Delfino havde allerede paa Opvejen det Uheld, at 3 af Skibene under en Storm forliste med Mand og Mus.

Blokaden fandt Sted i den yderste Trediedel af det smalle Dardanellerstræde, idet en videre Indtrængen forhindredes af de stærke tyrkiske Fæstningsværker: Castel della Grecia og Castel d'Anatholia. Farvandets ringe Bredde og den overvejende udløbende Strøm fra Sortehavets højere Vandstands niveau giver det en stor Lighed med en bred Flod; den europæiske Bred er en ret stejl Klippekystr, hvor der kun findes lav Forstrand i de mindre Bugter, den var ubeboet og vanskelig tilgængelig, og de enkelte Batterier, som Tyrkerne fra

Tid til anden opkastede her, kunde ikke holdes, naar Venetianerne afbrød den søværts Forbindelse; den asiatiske Side er lavere og sandet. Strømforholdene er meget lunefulde; medens der i selve Sejlløbet næsten altid løber en udgaaende Strøm, findes der langs Siderne en meget kraftig Ide (modgaaende Strøm), der under forskellige Vindforhold sætter en krap Strømsø.

De venetianske Orlogsskibe, der skulde etablere Blokade, ankrede midtfarvands paa meget dybt Vand i et Par Kilometers Afstand fra de tyrkiske Kasteller, saaledes at de var udenfor effektiv Skudafstand fra disse og mulige Strandbatterier, og de bragtes frem ved Bugsering af Galejerne, saafremt disse havdes til Raadighed, ellers benyttede de sig af den indløbende Ide og lod deres Baade slæbe sig tværs ud i Farvandet. Galejerne var som Regel fortøjede agter i Skibene, da de ikke havde Ankergrejer til selv at opankre i det dybe Strømfarvand, de benyttedes til Rekognoscering, Forpost- og Forsyningstjeneste og var idelig beskæftigede med Vandhentning.

I de første Krigsaar havde Venetianerne hentet Vand fra de mindre Vandløb, der falder ud tæt sønden for Strædet, men efter at Tyrkerne havde opkastet Batterier her, maatte disse enten nedkæmpes, eller Vandet maatte hentes langvejs fra, og nogen sikker Basis i Nærheden var det ikke lykkedes Venetianerne at skaffe sig, efter at Angrebet paa Øen Tenedos var slaaet fejl i 1646. Under denne Vandforsyningstjeneste var Galejerne ofte understøttet af Orlogsskibe, da det var af yderste Vigtighed for Sundhedstilstanden i det varme Klima at skaffe rigelig frisk Vand.

Vejrliget voldte ogsaa store Vanskeligheder for Blokadestyrken, særlig var Foraars- og Efteraarsmaanederne meget stormfulde, men ogsaa om Sommeren optraadte stærke og ret langvarige Storme, der gjorde Opholdet i Strædet farefuldt og tvang Galejerne til at søge Læ under nærliggende Øer, saaledes at den regelmæssige Vandforsyning glippede og nødte Venetianerne til midlertidig at ophæve Blokaden, for at hele Styrken kunde forsyne sig med Vand.

I Konstantinopel havde man faaet Underretning om, at den venetianske Hovedflaade under Admiral Foscolo var under Opsejling, og Kapudan Pasha Murad fik kejserlig Ordre til ufortøvet at staa til Søs. Den 14. Maj viste den tyrkiske Hovedflaade sig ved Kastellerne bestaaende af 40 Galejer, 6 Mahoner, 30 Orlogsskibe og 6 Transport-skibe, og samtidig ankom sydfra 22 tyrkiske Galejer fra Archipelagos (Beylererne), der posterede sig ved Pynnten af Grækenland, og 14 Skibe



Strædet ved Dardanellerne 1651 (set sydfra). Giovanni Sagredo: Ottomannische Pforte.



Slaget ved Dardanellerne 16. Maj 1654.



Lazaro Mocenico, Admiral over Skibseskadren 1655, deltog derefter som frivillig paa Skibet „S. Marco“, hvor han i Slaget 26. Juni 1656 mistede højre Øje. Generaladmiral i 1657 og dræbtes i Slaget ved Tenedos 19. Juli 1657.



Soslaget mellem Dardanellerne og Tenedos 17. Juli 1657.

fra Berberiet (Barbareskerne), der tog Stilling ved Pynten af Troya. Admiral Delfino havde saaledes norden for sig den langt overlegne tyrkiske Hovedflaade, og sønden for sig betydelige fjendtlige Styrker, der truede hans Tilbagetog, medens det var uvist, naar den venetianske Hovedflaade kunde naa frem til Undsætning.

I et afholdt Krigsraad blev det besluttet at optage Kampen i selve Strædet, hvor Orlogsskibene skulde forblive til Ankers, indtil den tyrkiske Tête havde passeret, for derefter at kappe og falde over den lettere Flaade (Galejstyrken) og tilføje denne de størst mulige Tab. De venetianske Galejer og Galeaser skulde da indtil Kapningen ligge fortøjet agter i hver sit Skib for at være under Beskyttelse længst muligt.

Tanken med denne Taktik var at benytte sig af Farvandets særlige Karakter til at udmanøvrere den farligste fjendtlige Gruppe, Orlogsskibene, og beholde en luv Position under den paafølgende Kamp. Den fjendtlige Marchorden var paa Forhaand givet som en tætsluttet Formation af ringe Bredde, men af meget betydelig Dybde, med de svære Orlogsskibe i Spidsen for at fremtvinge Passage. Med stærkt udgaaende Vande og frisk Agtervind vilde der da blot blive Tale om en kortvarig Passagekamp med Orlogsskibene, og Faren for et alvorligt Angreb af de efterfølgende Mahoner og Galejer var mindre foruroligende, saa længe Blokadestyrken forblev til Ankers eller opholdt sig i selve Strædet.

Mahonerne og Galejerne, der havde deres Hovedarmering som Stævnskyts, kunde kun i meget kort Tid lade dette bære; de forreste maskerede Ilden for de efterfølgende, og efter Passagen var de næste Galejers Ild nærlig lige farlig for Ven som for Fjende, idet ethvert Skud, der ikke netop var en Træffer, meget let kunde ramme de Fartøjer, der allerede var passeret. Om Entringsforsøg mod de venetianske Skibe kunde der ikke godt være Tale; et Sammenstød vilde blive af altfor voldsom Karakter. Galejen, der af Vind og Strøm førtes ned mod det for Anker liggende Skib, vilde næppe kunde undgaa at faa Stævn, Aarer og Vinger knust mod den stærkere Skibside og risikere Kæntring, hvis den blev hængende for Boven, ligesom det maatte anses for næsten ugørligt ved en langskibs Tillægning at tørne op med de i Hast anvendte Entredræg.

Muligheden for at foretage en stor omgaaende Manøvre med Galejerne og ro disse angrebsvis op mod de opankrede Skibes Laaring var udelukket af flere Grunde. For det første tillod Farvandets ringe Bredde ikke nogen større Bevægelsesfrihed til Siderne, dernæst

vilde Galejerne under en saadan Manøvre udsætte sig for en ødelæggende Bredsideild uden at være i Stand til at besvare denne effektivt, og endelig vilde Nærmingshastigheden op mod Vind og Strøm være saa ringe, at Galejerne ikke kunde vente at komme blot nogenlunde uskadt op, og sidst men ikke mindst vilde saadanne omfattende Manøvrer forhindre, at Sejlløbet blev frit for den efterfølgende Styrke, der ikke kunde stoppe op.

Delfinos Taktik maatte derfor, hvis den blev udført som planlagt, medføre et voldsomt Méléé i det snævre Farvand, hvor Tyrkerne ikke kunde udfolde deres Magtoverlegenhed, og Venetianerne havde den størst mulige Chance for at tilføje Galej- og Transportflaaden saa følelige Tab, at Ekspeditionen maatte opgives, men Indsatsen maatte antagelig tillige blive hele Blokadestyrkens totale Ødelæggelse, naar Strømmen førte de kæmpende ud i det aabne Farvand, hvor Tyrkerne kunde sætte deres overlegne Styrker af ganske friske Orlogsskibe ind, med mindre den venetianske Hovedflaade maatte naa frem forinden, eller Venetianerne med den luv Position kunde unddrage sig Kamp.

Det tyrkiske Udfald fandt Sted den 16. Maj om Morgenen, og til Uheld for Admiral Delfino blev hans Direktiver ikke fulgt. De to forreste Skibe kappede for tidligt og blev straks indviklet i en voldsom Kamp, der efter et helt modigt Forsvar endte med deres Ødelæggelse, ligesom en venetiansk Galej, der ikke havde naaet at søge Beskyttelse ved et af Orlogsskibene, blev erobret. Disse Tildragelser spredte straks en vis Nervøsitet blandt Skibscheferne, der kappede, satte Sejl og med Galejerne paa Slæb søgte ud af Strædet uden at blive skarpere forfulgt af Fjenden, der antagelig har haft Ordre til kun at fremtvinge Passage og ikke indlade sig i Kamp, for at hele Styrken saavidt muligt kunde holdes intakt med en eventuel Kamp med den venetianske Hovedstyrke for Øje.

Det eneste Skib, der foruden Flagskibet efterkom Admiralens Ordre, var „Margherita“, der havde en Galease fortøjet paa hver Side, det forsvarede sig med stor Kraft og slap med et Tab af 6 dræbte og 14 saarede ud af Strædet, et Bevis paa, at Slaget vilde have faaet et for Venetianerne langt gunstigere Resultat, saafremt ogsaa de øvrige Skibe havde fulgt det givne Direktiv.

Ene tilbage blev Corts Skib „San Giorgio Grande“, hvorfra Admiral Delfinos Flag vajede, og som agter havde Admiral Morosinis Flaggalej. Efter Kapningen af Ankertovet lykkedes det ikke Galejen at manøvrere klar af Admiralskibet, det lette Fartøj blev af Vinden

presset op mod dettes Agterstævn og hindrede dets Bevægelsesfrihed. Straks efter bordede et tyrkisk Admiralskib „San Giorgio“, medens to Sultanaer angreb Galejen, der fyldtes med Vand og blev stukket i Brand, hvorefter i alt 4 tyrkiske Skibe lagde paa Siden af Corts Skib, og under den paafølgende Kamp kom alle Skibe ind i Strømiden paa den europæiske Side og førtes nu langs Land ind i Strædet mod det tyrkiske Kastel, medens Vinden tvang dem op ad Landgrunden.

For at undgaa Grundstødning lod Admiral Delfino et Anker falde og blev nu ogsaa angrebet af alle de Galejer, der kunde komme til. Efter en 6 Timers forbitret Kamp var Skibet i den Grad sønder-skudt, at det blev anset for fortabt, da Admiralen som et sidste Forsøg lod Ankertovet kappe. Samtidig kom en frisk Brise fra Land, og i Mangel af Sejlene, der dels var sønderflængede, dels brændte, fangede man Vinden med udspændte Lagener og Kapper og stod under stadig Skydning ud gennem den fjendtlige Flaade. Det tyrkiske Flagskib, der ogsaa havde lidt betydelig Skade, blev erobret og taget paa Slæb, men maatte atter opgives, da 14 Barbareskskibe gik i Angreb.

Bruun har p. 52—57 aftrykt et Øjensvidnes Brev, der giver et fortræffeligt Billede af den heltemodige Kamp, men han har ikke meddelt Admiral Delfinos Rapport til Dogen af ²⁷/₁₀ 1654, hvori der om selve Slagets Gang berettes følgende:

„Henimod den sekstende om Morgenen viste der sig paa Anatholiens og Grækenlands Kyster, strækkende sig fra Højdedragene ned til Havet, en saa stor Mængde Tyrker, at de vel maa anslaaes til tredive Tusind Mand, og efter hvad man kunde skønne alle kommanderet af en og samme Vezir. Lidt efter blev Skibene slæbt ud fra de to Forter og stod ned mod os, begunstiget af en let Nordenvind. Efter dem fulgte, ganske langsomt roende, den lette Flaade under Capitano Bassa ledsaget af et stort Antal Karikker, Barker og Brigantiner, og samtidig nærmede Beylererne sig for at slutte sig til dem. Saaledes var Situationen, da Slaget tog sin Begyndelse.

Signore Daniel Morosini var af mig gjort til Admiral (Almirante) over „Aquila d'oro“, der førtes af Capitano Rafaele, en for-tjenstfuld og tapper Underordnet. Dette Skib, der laa forrest, blev angrebet af en Sultana, og i en hidsig Nærkamp stredes de to Skibe ved gentagne Angreb om Sejren.

Det er umuligt for mig over for Verden at beskrive den glimrende Optræden, der herunder udvist af denne Fædrelandets gode Borger og hans trofaste Underordnede, som jeg ovenfor har omtalt,

for hvilke det lykkedes at bemægtige sig Sultanaen. Da dette var blevet opdaget, sejlede fire fjendtlige Skibe straks til Hjælp, men da de saa, at de ikke kunde fravryste vore Byttet, aabnede de fra alle Sider Ilden mod vort Skib og Sultanaen, der brændte helt op, idet vore Mænd gik over i Døden viende sig til Kristenhedens evige Hæder og Ære.

I nogen Afstand herfra henimod Anatholiens Kyst blev „Orsola Bonaventura“ angrebet af to fjendtlige Skibe, og skønt det var lille og daarligt, indlagde det sig megen Fortjeneste. Governatore Molino og dets engelske Kaptajn bed godt fra sig, men da Fjenden skød paa det fra alle Sider, brændte Skibet uden at have overgivet sig.

Skibene „Apollo“, „Catarina“, „Aquila Coronata“, „S. Zorzi Bonera“, „Anna Bonaventura“, „Genovese Grande“ og „Casa Nassau“, der var opankret i Slagorden over mod den græske Kyst, kappede Tovene mod mine Ordre, der var meddelt hver især mundtligt og skriftligt, og som gik ud paa, at de skulde kæmpe til Ankers, indtil i det mindste Halvdelen af Fjenden var passeret, og derpaa kappe. I Stedet for at komme deres egne til Hjælp, benyttede de sig nu alle af den gunstige Vind til en ilsom Flugt.

„Concordia“, „Pinco“, „Tre Martiri“, „Conte S-drin“, „Spirito Santo“ og „San Giovanni“ var ringe Skibe og uegnede til Krigstjeneste. Det forbavsede mig derfor ikke, at de flygtede af alle Kræfter sammen med de andre og søgte Sikkerhed for sig selv.

Galeaserne „Pesaro“ og „Gabrielle“ samt Skibet „Margherita“ under Kommando af Signor Angelo Zen modtog tappert de første Angreb, men efter at Tovene var kappet blev de første, der var tunge og vanskelige at manøvrere i den urolige Strømsø, stadigt kæmpende ført ud af Strædet, og Skibet fortsatte Kampen saa længe som muligt.

De lette Galejer, der hele Tiden holdt sig ved de Skibe, der var bestemt til deres Forsvar, reddede sig med disse, kun „Padova“, der af en ulykkelig Skæbne var blevet skilt fra de andre, faldt imellem Fjenderne. Jeg ved ikke, om Galejen, der kæmpede og forsvarede sig haardnakket, blev erobret eller boret i Sænk.

Jeg begræd dette sørgelige Skue med Taarer af Blod og blev selv, just som jeg havde kappet Ankertovet, voldsomt angrebet af det fjendtlige Admiralskib paa Styrbord Side, og af to Sultanaer fra den anden Side, som til at begynde med faldt over Capitano di Golfo Morosinis Galej og søgte at bore den i Sænk. Denne var fortøjet agter i mit Skib, da Morosini ikke vilde følge de andre. Selv blev

han dræbt af et Bøsseskud, og hans Folk omkom i Bølgerne eller paa anden Maade, kun hundrede Soldater og Folk ved Aarerne reddede sig om Bord paa mit Skib. Galejen blev forsvaret med utrættelig Iver, og det var trods mange Forsøg og Anstrengelser umuligt at frigøre den fra mit Skib. Da den til sidst fyldtes med Vand, lod jeg den stikke i Brand, for at den ikke skulde blive Fjendens Bytte.

Under alt dette var jeg alene tilbage i Strædet, forladt af alle, men bistaaet af den almægtige Gud, hvis allerhelligste Sag jeg forsvarede med glødende Iver. Med Sværdet i Haanden, hele Tiden paa Dækket, ustandselig udsat for Bøsse- og Kanonskud, med blottet Bryst afgav jeg et Eksempel for Mandskabet, idet jeg gik omkring og opmuntrede dette, bragte Orden tilveje og med høj Røst paakaldte alles Troskab mod Gud, Fyrsten og deres egen Frihed.

Under dette vort haardnakkede Forsvar, bordet og omsluttet af fire Skibe, tilføjede de os forfærdelig Skade overalt med Kanoner, Bøsser og blanke Vaaben, og medens Kampen blev stadig mere forbitret, bemærkede jeg, at baade Tyrkernes Skibe og mit af Strømmen var blevet ført næsten helt ind til Land.

Denne truende Fare afværgede jeg ved at lade et Anker falde. Da nu Fjenden saa mig alene nær ved Land og midt imellem deres egne, lagde alle Skibene til for at entre mig. Kapudan Bassa med Galejerne, Galeaserne og Beylererne angreb mig agterfra, andre Skibe forfra og paa Siderne, idet de seks Timer i Træk uophørligt beskød mig for at ødelægge mig, og naar Fjenden fra Land saa, at der var Mangel paa Folk i deres Skibe, Galejer og Galeaser, kom de til Hjælp med alle deres Baade og Brigantiner, der ustandselig bragte nye Folk til at udfylde Hullerne og afløse de udmattede.

Paa dette Tidspunkt indgød jeg nyt Mod i Mandskabets Sjæle, og de belavede sig paa at forsvare sig med Desperation og gøre al den Skade, de kunde. Nu var nemlig Mærsene skudt sønder og faldet ned, Stormasten ødelagt og ved at falde, Ræerne splintrede, Fokke- og Mesanmast beskadigede, Roret og Pumperne havarerede, Vanter, Barduner og Stag, der skal støtte Masterne, revet over, Sejlene brændte eller flængede i smaa Stykker, adskillige Kanoner væltede, Skibssiden revet op overalt, og Skroget selv blev rystet af Kanonskudene, jeg fik Melding om adskillige Grundskud under Vandlinien, og da Pumperne ikke kunde bruges, maatte Skibet redningsløst gaa ned.

Jeg blev dog ikke forfærdet over dette sørgelige Budskab, men bad om den Højestes Hjælp for alles Skæbner, og idet jeg utvivlsomt handlede efter en guddommelig Tilskyndelse, lod jeg, skønt vi ikke

havde noget Ror at styre med og syntes uden noget menneskeligt Haab om Frelse, pludselig Ankertovet kappe som et sidste fortvivlet Forsøg. Nu skete der dette, at Skibet under den velsignede Guds Førelse vendte Forstavnen fra Land og løb midt ind mellem den tunge og lette Flaade, saaledes at jeg, idet jeg ustandselig lod Artilleriet beskyde dem fra Stævnene og Siderne, banede mig Vej. Da Sultanaerne derefter opgav Angrebet og sejlede bort, blev Admiralskibet, der var blevet ukampdygtigt, tilbage uden Understøttelse, og efter at det havde strøget Flaget, blev det taget paa Slæb.

Da dette blev observeret af de 14 Skibe ved Troya, lod de mig først falde af for Vinden, hvorefter de agterfra faldt over mig med et voldsomt Bombardement. Efter at have entret det tyrkiske Admiralskib og bemægtiget sig dette trak de sig dog tilbage til den øvrige Flaade uden at foretage sig yderligere. Det var af alle blevet bemærket, at en af deres Galejer og et Barbareskskib var gaaet til Bunds, og at en Galease var drevet paa Land.

For at raade Bod paa Skaderne under Vandlinien blev Skibssiden fortømt med Brædder, men da Vandet alligevel strømmede ind, saa at der var Fare for, at Skibet skulde synke, blev Skaderne udbedret, saa godt det lod sig gøre, med Assistance fra de andre Skibe.

Vor Flaade, der var flygtet langt bort, stod nu for fulde Sejl ned mod Bugten under en ny Kommandoledelse, da de efter saa mange Timers Forløb havde anset mig for fortabt. Da de saa mig dukke op, satte de Kurs imod mig, og efter at de havde forenet sig med mig, holdt vi gaaende for at se, om Fjenden havde til Hensigt at genoptage Kampen, men da hans Beslutning var en anden, maa man gaa ud fra, at han havde lidt meget betydelige Tab. Jeg vilde med største Glæde have sat efter ham og angrebet ham til Ankers, hvis mit Skib havde kunnet bære et Sejl, og hvis Nordenvinden havde tilladt det.

Da Folkene fra Skibene, Galejerne og Galeaserne imidlertid var kommet til for at assistere med Reparationerne, taltes der paa Skibet over hundrede Soldater døde, lemlæstede eller dødeligt saarede, medens jeg dog havde lige saa mange omkring mig til at staa mig bi, med hvad der kunde forefalde.

Min egen Tilstand var alvorlig, idet jeg var saaret i Armen, Hænderne og Laaret, men som ved et Mirakel bevarede jeg Livet.

Da Mørket nu var faldet paa, og Nordenvinden tog voldsomt fat, tog jeg Vejen til Tine, ikke uden alvorlig Fare for at lide Skibbrud, for at opsøge Capitano Generale og forene mig med Hovedflaaden, idet jeg havde mistet baade Brigantiner og Baade, hvormed jeg i

denne vanskelige Situation kunde have sendt Bud til ham og opfordret ham til uopholdelig at forene sig med mig.“

Admiral Delfino slutter denne Del af sin Rapport med følgende smigrende Udtalelse om Cort (Bruun p. 63): „Den prisværdige Uforfærdethed, som Kaptajnen paa dette Skib, Curt Sivertsen har vist, zirer ham med al Glans og Fortjeneste; thi ved sin Sømandsdygtighed har han udført Gerninger, som skulle erindres, og han har i denne Kamp vist en prisværdig Trofasthed mod Eders Højhed. Hans Skib har lidt et Tab paa 10,000 Dukater eller endnu mere, og han, *der nyder saa stor Hæder*, er fuldelig værdig til, at den offentlige Taknemlighed yder ham Erstatning.“

Ogsaa den venetianske Krigskommissær Francesco Morosini roser Corts Tapperhed, han skriver (i Attesten, Bilag 6), at da „San Giorgio“ blev omringet af de fjendtlige Galejer, fægtede Cort med stor Mandighed og satte Mod i sin Besætning ved altid at være forrest der, hvor det gik haardest til.

Corts Skib var saa medtaget, at det ikke kunde fortsætte sin Tjeneste, men maatte afgaa for Reparation, vistnok ved Galejværfet paa Skio, og Admiral Delfino udtaler i den Anledning (Bruun p. 64): „Det vil bedrøve mig at forlade Kaptajnen paa dette Skib, som har vist sig tro mod Fyrsten og saa tapper. I denne Kamp har han lidt et Tab af mere end 10,000 Dukater, hvorfor han fortjener, at det Offentlige giver ham en Æres- og Pengebelønning.“

Efterretningen om den glørværdige Kamp blev modtaget med stor Begejstring i Venedig, der blev afsunget Te Deum og uddelt Belønning, „særlig til Capitano Curtius“, der foruden med to Guldkæder blev hædret med en aarlig Pension paa 300 Dukater og anden Udmærkelse, som senere skal blive omtalt.

Skønt „San Giorgio“ havde lidt saa megen Skade i Kampen, at Admiral Delfino betvivlede, at det atter kunde blive kampdygtigt, lykkedes det Cort med sædvanlig Energi at fremskynde Udbedringen, saaledes at Skibet hen paa Sommeren atter indgik i Flaaden som Delfinos Flagskib, et Forhold der, som Morosini skriver, viser hvor stor Ære Cort satte i at tjene Republiken. (Attesten Bilag 6).

Den kun 32-aarige Admiral Delfino viede Resten af sit Liv til Kirkens Tjeneste. Efter Hjemkomsten til Venedig trak han i Præstekjolen og indfriede vistnok derved som rettroende Katolik et stille Løfte, han havde givet, da han under Slaget anraabte Gud om Frelse for sig og sine, men hans Helbred havde faaet et Knæk, og allerede 1657 døde han.

FJERDE KAPITEL

CORTS VENETIANSKE TJENESTE 1655—1659.

De følgende to Aar 1655 og 1656 nævnes Corts Navn ikke i de venetianske Rapporter, og hans Skib indgik hverken i Dardanellereskadren eller i Hovedflaaden, hvor alle Skibenes Navne kendes, ej heller er der bevaret Attester fra disse Aar, der kunde give Oplysning om hans Tjeneste. Der er dog al Sandsynlighed for, at han stadig var i venetiansk Tjeneste, thi anderledes kan Ordene i Markus Diplommet, hvor der anføres (Bilag 11), at han fast den ganske Orlogstid har tjent udi Flaaden, ikke opfattes, hvilket da ogsaa stemmer med alle Overleveringer om, at han gjorde 15—16 Aars Tjeneste under Venedig.

Spørgsmaalet bliver da, i hvilken Tjeneste blev han benyttet?

Disse to Aar adskiller sig, hvad Krigsførelsen angaar, væsentligt fra de foregaaende Aar, idet man i Venedig var kommet til Erkendelse af, at Blokadestyrken ved Dardanellerne ikke var i Stand til at forhindre et Udbrud og i saadant Tilfælde var udsat for at lide betydelige Tab, saafremt den ikke havde Galejflaaden i Ryggen. Bestræbelserne gik derfor ud paa at sende den samlede Flaade til Dardanellerne, saa tidligt det var muligt.

1655—1656.

Allerede i Marts 1655 gik Capitano Generale Morosini med den samlede Flaadestyrke nordpaa. Paa Vejen angreb han de tyrkiske Anlæg paa Aegina, en Ø Sydvest for Athen, hvorfra Tyrkerne lejlighedsvis havde overført Undsættelsestropper til Kreta, ødelagde Kastelet og brændte adskillige Skibe. Derfra sendte han Skibseskadren til Dardanellerne og gik selv til Vollo, hvor han om Aftenen ²³/₃ landsatte sine Styrker, erobrede og ødelagde Fortet, hvorved 27 store Kanoner faldt i hans Hænder foruden en enorm Mængde Bisquits be-

stemt for den tyrkiske Flaade, og først i April ankom han til Dardanellerne.

I 1656 samledes Flaadestyrkerne ved Andros $\frac{5}{8}$, hvorfra de samlet under Capitano Generale Lorenzo Marcellos Kommando gik til Dardanellerne, hvor Venetianerne $\frac{20}{8}$ tilføjede Tyrkerne et afgørende Nederlag og erobrede den længe attraaede Ø Tenedos.

De ændrede Dispositioner tillod ikke Hovedflaaden at løse Forsyningstjenesten til Kreta og de mange Smaaøer i det ægæiske Hav paa samme Maade som tidligere, hvor denne fandt Sted samtidig med Opsejlingen til Dardanellerne.

Den overordentlig vigtige og vanskelige Forsyningsopgave maatte derfor løses paa anden Maade, thi uden tilstrækkelige Forsyninger vilde Krigsoperationerne paa Kreta gaa i Staa, og de mindre Garnisoner paa Øerne blive et let Bytte for Tyrkerne. Til Overførslerne kunde kun anvendes gode og velarmede Skibe, der var i Stand til at afvise mulige Angreb fra de Styrker, som Fjenden til Stadighed raadede over dels paa Kreta dels i de mange Havne paa Lilleasiens Kyst samt de sædvanlige Kontingenter fra Ægypten og Barbareskerne, og det vides med Bestemthed, at Venedig raadede over flere armede Skibe end de, der indgik i de to Flaadestyrker, medens der herskede stor Mangel paa Galejer.

Bruun hævder, at der ikke findes nogen Mulighed for, at Cort skulde have haft Lejlighed til at føre selvstændig Kommando, men han har sikkert ikke Ret. Der er en overvejende Sandsynlighed for, at Venedig netop har betroet en Del af disse Ekspeditioner til Cort, som faa Aar i Forvejen havde løst lignende Opgaver med overlegen Dygtighed, og som ved Dardanellerne havde aflagt Bevis paa Mod og Dristighed, og heri har man den naturlige Forklaring paa, at Cort ikke har hjembragt Attester fra disse Aar, hvor han da har staaet direkte under Administrationen i Venedig og ikke som tidligere har været underlagt en af Admiralerne.

1657.

Efter det sejrige Søslag og Erobringen af Tenedos i 1656 indskrænkede Venetianerne sig til kun at holde Dardanellerstrædet under Observation, men det viste sig snart, at man havde overvurderet de tyrkiske Tab, thi i Løbet af Vinteren havde Tyrkerne bragt deres Flaade op til en betydelig Størrelse, og $\frac{19}{8}$ stod en Styrke paa 32 Ga-

lejer til Søs for at generobre Tenedos, men da Angrebet ikke kom overraskende, blev det opgivet.

Den venetianske Flaade, der medio April var koncentreret ved Delos under Admiral Mocenigo, optog Forfølgelsen, og $\frac{30}{4}$ var Flaaderne i Sigte af hinanden ved Samos, men under en stærk sydlig Storm undslap Fjenden, medens det dog lykkedes Venetianerne at afskære en Hjelpestyrke fra Barbareskerne paa 9 Skibe, hvoraf de 3 blev erobrede, 5 sat paa Land og ødelagt, medens det sidste undslap. Derefter etableredes Blokade af Dardanellerne, og da man fik at vide, at Tyrkerne forberedte et nyt Angreb paa Tenedos, besluttede man sig til at gøre et Forsøg paa at forcere Strædet og angribe Flaaden ved Konstantinopel.

Da det ikke var muligt for Galejerne at skaffe Vand fra de nærmeste Vandløb, maatte Blokadestyrken forinden søge Vand andetsteds og var ikke vendt tilbage, da den tyrkiske Flaade paa 18 Skibe, 10 Mahoner og 30 Galejer foruden et stort Antal Transportfartøjer viste sig i Strædet $\frac{3}{7}$. I Hastværket for at naa rettidig tilbage og genoptage Blokaden var der kun blevet Tid til at indtage en ringe Vandforsyning, og $\frac{7}{7}$ tvang Vandmangelen Venetianerne til at sende Galejerne bort for at hente nye Forsyninger, saaledes at Skibene og Galeaserne blev alene tilbage. Da det derefter blæste op til en Østenstorm, var det umuligt for Galejerne at komme tilbage, men $\frac{10}{7}$ lykkedes det Antonio Barbaro at naa fra Imbros til Dardanellerne med 4 Galejer og forsyne Skibene, netop som de var i Færd med at hæve Blokaden for selv at søge Vand, de øvrige Galejer kunde derimod først komme af Sted den næste Dag og naaede ikke længer end til Chrysea.

Samme Dag $\frac{17}{7}$ stod den tyrkiske Flaade for en frisk Kuling ud af Strædet, og til at møde den raadede Venetianerne kun over 19 Skibe, 7 Galeaser og 4 Galejer. Der opstod en voldsom Kamp, hvorunder Flaaderne af Vind og Strøm førtes sydpaa til tværs af Tenedos. Da den venetianske Galejstyrke nu kom op, tog Tyrkerne med Tabet af et erobret Skib: „Principessa Picolo“ og et sænket, Flugten og søgte Beskyttelse under Landbatterierne, hvor tre Skibe, herunder Flagskibet, maatte sættes paa Land og opbrændes af Besætningen i Nærheden af Troya.

Den næste Dag var Vejret for blæsende til at genoptage Kampen, men da Vinden $\frac{19}{7}$ løjede af, gik Capitano Generale Lazaro Mocenigo i Angreb. Straks ved Kampens Begyndelse blev hans Flaggalej imidlertid ramt af en fjendtlig Kugle i Krudtmagasinet, og Fartøjet

sprang i Luften, hvorved Admiralen blev dræbt, og med Tabet af denne dygtige Flaadefører gik Angrebet i Staa.

De pavelige og maltesiske Galejer, der ikke vilde staa under Kommando af Mocenigos Efterfølger Barbaro Badoaro, der var yngre i Anciennitet, forlod Flaaden ^{23/7}, og saaledes svækket turde Venetianerne ikke forblive paa den udsatte Post ved Tenedos, særlig da de frygtede for ogsaa at blive trængt sydfra af en større tyrkisk Hjelpeflaade, der rapporteredes under Opsejling fra Mitylene. Da Badoara døde, besluttede hans Efterfølger Capitano delle Galeazze Lorenzo Renieri at staa nordpaa for at slaa Styrkerne enkeltvis, men da Tyrkerne holdt sig under Landbatterierne, kom det ikke til nogen Kamp, medens det derimod lykkedes tyrkiske Galejer at landsætte Tropper paa Tenedos om Natten ^{25/8}—^{26/8}, hvorved denne vigtige Ø gik tabt.

I Slaget ved Dardanellerne og Tenedos den 17. Juli deltog Cort om Bord paa sit Skib „San Giorgio Grande“, som var under militær Kommando af Governatore Francesco Querini, der som Frivillig var kommet til Flaaden det foregaaende Aar.

I Capitano delle Navi Marco Bembo's Rapport beretter denne blandt andet, at der ved Forfølgelsen af de tyrkiske Skibe ved Tenedos opstod en meget alvorlig Situation, idet en svært armeret Sultana blev afskaaret og bordet af „Aquila Coronata“, hvis Kaptajn udviste stort Heltemod, men da det fjendtlige Skib var bemanded med et overordentlig stort Antal tyrkiske Soldater, og det venetianske Skib kun havde faa Skytter til Forsvar, havde Tyrkerne let ved at gøre sig til Herrer over Skibet. Dette vilde sikkert være gaaet tabt, hvis ikke „San Zorzi Grande“ var kommet til Hjælp og havde tvunget Tyrkerne til at forlade Skibet og gaa tilbage paa Sultanaen, og da nu ogsaa „Paramor“ kom til fra den anden Side, maatte det tyrkiske Skib give op, og gennemboret af utallige Kanonskud fyldtes det med Vand og sank. „Paramor“ blev nu selv bordet af tre kraftige Sultanaer, der entrede Skibet, saa Besætningen maatte forlade Dækket og trække sig tilbage i Bak og Skanse og derfra forsvare sig med „Dækfejerne“ (Kardæskkanoner til indenbords Forsvar). Ogsaa dette Skib vilde være gaaet tabt, hvis Hjælpen ikke var kommet rettidigt, thi det var sønderskudt, havde mistet største Delen af Besætningen, og havde faaet alle tre Master skudt bort.

I den hidsige Kamp, hvor Cort med sit Skib kom ikke mindre end to nødstedte Skibe til Undsætning og frelste dem fra at falde i tyrkisk Vold, optraadte han med stor personlig Tapperhed, der vakte

alles Beundring. Han var blandt de første, som entrede det sværtbevæbnede og velbemandede tyrkiske Kommandoskib. I Haandgemængtet blev han dødelig saaret, „fu ferito mortalemente“, og han nævnes med megen Hæder i Admiral Bembo's Rapport, hvori det hedder:

„Dette Skib („Aquila Coronata“), der som sagt havde mistet mange af sin Besætning, vilde sikkert være blevet overvundet af Fjenden, hvis det ikke havde faaet saa hurtig Hjælp af „San Zorzi“. Dettets Kommandant, velædle Hr. Francesco Querini, har givet Bevis paa stor Tapperhed og Energi; han kom det ovennævnte Skib til Hjælp i rette Øjeblik, og derved indlagde han sig en Fortjeneste ikke ringere, end om han havde erobret et Fjendeskip, og denne Handling er ham til særlig Udmærkelse. *Men den tapre og Almenheden vel bekendte Capitano Curt, der med Sværd i Haand gik over paa det fjendtlige Skib og bortførte Standarden derfra, fik derved adskillige dødelige Saar: to Sabelhug i Hovedet, et i Haanden og et Pileskud, som gennemborede ham fra den ene Side til den anden; og saaledes har han med det Blod, han udgød i denne Kamp, og med Tabet af sin Broder, der faldt i samme, forøget de Beviser paa Troskab og Iver i Deres Excellencers Tjeneste, som han allerede tidligere tydeligt har lagt for Dagen, dengang han i min Forgænger, den højædle Delfin's Tjeneste udkæmpede hin berømmelige Kamp, der staar indskreven i Folkets Erindring.“¹⁾*

1658.

Aaret 1658 kan ikke opvise større Krigsbegivenheder til Søs, Tyrkerne, der havde tilbageerobret Tenedos og Lemnos, var optaget af Krigsførelsen i Ungarn og Siebenbürgen og tilbød Venedig Fred, men da man her fastholdt Kravet om hele Kretas Frigivelse, gik Forhandlingerne i Staa.

¹⁾ „Questa nave, che aveva perduto, come ho detto, grande numero di marinai, sarebbe certo superata dalla Nemica, se non fosse stata così sollecitamente soccorsa dal San Zorzi. Il N. H. ser Francesco Querini Governator di essa ha dato saggio di gran valore e zelo, poichè nel soccorrere opportunamente la nave sudetta s'è guadagnato merito non disuguale a quello che gli sarebbe dovuto se avesse conquistato la nemica, e però da operazione così degna ne resta spesiosamente insignito. Ma il valoroso en ben noto alla pubblica Sapienza Capitano Curt trapassando colla spada alla mano sulla Nave nemica e riportandone la bandiera, vi ha in quell'azione rilevato più ferite mortali, due di scimitarra nella testa, una nella mano e una di frecciata, che gli ha penetrato il fianco da una parte all'altra; sicchè col sangue da lui sparso in questo cimento, e colla morte seguita pur nel medesimo d'un suo fratello, ha rinnovato quegli effetti di fedeltà e di zelo verso il servizio dell' EE. VV. che altre volte sono stati da lui fruttuosamente raccolti, quando servendo l'Eccmo Delfin mio Precessore fece quel segnalato combattimento, che rimane impresso nelle Pubbliche memorie.“

Di Nave nel Canal di Zenedo 22 luglio 1657, Marco Bembo, Capitano delle Navi. (Archivio di Stato di Venezia. Capitano delle Navi filj. n. 4.)

Admiral Contarini, der havde valgt Corts Skib til Flagskib, etablerede straks paa Foraaret, med en ringe Styrke, Blokade ved Dardanellerne. I Maj maatte han paa Grund af Vandmangel sende tre af Skibene bort, og da det ene af disse „Principessa Reale“, der ikke havde nogen Governatore om Bord, blev færdig før de andre, besluttede Kaptajnen sig til at sejle alene tilbage.

Om Morgenen $^{19}/_5$ blev dette Skib i stille Vejr angrebet af 38 tyrkiske Galejer ud for Tenedos, og Admiral Contarini gjorde straks sit bedste for at komme til Undsætning. Det lykkedes „San Giorgio Grande“ og siden „Aquilla Negra“ efter flere Timers anstrengende Bugsering af Skibsbaadene at naa frem, og efter en haardnakket Kamp blev Tyrkerne med Tabet af 4 Galejer, der sattes paa Land, drevet paa Flugt. Det angrebne Skib var saa ødelagt, at det forbaavsedede alle, at det havde kunnet holde Stand saa længe, alle Master var skudt bort, Skroget var gennemhullet og i synkefærdig Stand blev det bugseret ind til Dardanellerne.¹⁾

Denne Affære er et talende Bevis for den Iver, hvormed Cort altid forrettede sin Tjeneste. Skønt hans Skib var det største og vel ogsaa det tungeste at bugsere, var det det første, som kom til Undsætning og gav sig i Kast med den store Overmagt. Hans personlige Indsats i den ulige Kamp var saa stor, at Venedig efter dette Aars Kampagne besluttede at hædre ham med Ridderordenen af St. Markus.

Bruun har ikke ofret denne Kamp ret mange Linier, han kender den fra et Brev til Gazette de France, men da han ikke har fundet den omtalt af Historieskriverne, karakteriserer han Beretningen som en „Skipperefterretning“ (p. 366).

1659.

I 1659 var Venetianerne meget tidligt paa Færde, allerede $^{27}/_1$ afsejlede Admiral Contarini fra Milo med Corts Skib som Flagskib, og $^{29}/_4$ etableredes Blokade af Dardanellerne.

Her modtog Cort Meddelelsen om, at Venedig $^{29}/_1$ som Erkendtlighed for hans store Fortjenester havde udnævnt ham til Ridder af St. Markus Ordenen og under $^{29}/_2$ havde tillagt ham en aarlig Pension paa 1400 Dukater for ham selv og hans Arvinger udi tredie Led. Med denne officielle Udmærkelse tildeltes der Cort samme Rang og militære Værdighed, som var gældende for Landets egne Sønner, hvilket bl. a. gav sig Udslag i, at der betroedes ham forskellige selv-

¹⁾ Admiral Contarinis Rapport af $^{30}/_6$ 1658.

stændige militære Opgaver. Han vedblev dog endnu dette Aar at være Kaptajn paa Flagskibet „San Giorgio Grande“, og i de bevarede Attester, hvori saavel Admiral Contarini som Capitano Generale Morosini udtaler deres Ros over Corts Nidkærhed i Tjenesten, fremhæves det, at han ved adskillige Lejligheder, uanset sin høje Rang, paatog sig en Konstabels Forpligtelser, at han med stor Dygtighed ledede forskellige Ekspeditioner, og at han udmærkede sig ved det natlige Angreb paa den tyrkiske Flaade ^{28/7}, ligesom han under Angrebene paa de tyrkiske Fæstningsværker trængte ind inden for Voldene. Det skal særlig her understreges, at Admiral Contarini i Attesten (Bilag 7) anfører, at Cort havde den militære Ledelse (le parti di Direttore), og at Admiral Morosini skriver, at Cort varetog *sin* højst vigtige Post ved Dardanellerne, medens der i alle tidligere Attester bruges Formen *den* højst vigtige Post.

Situationen ved Dardanellerne havde dette Aar ændret sig derved, at Tyrkerne i Vinterens Løb havde paabegyndt Opførelsen af permanente Fæstningsværker ved den græske og troyanske Pynt — de ny Dardaneller — for at forhindre Venetianerne i at passere det 2 Sømil brede Indløb og benytte selve Strædet til Ankerplads. Admiral Contarini sendte Meddelelse herom til Hovedflaaden og gav Ridder Cort Ordre til at forcere Indløbet og foretage Rekognoscering af Strædet (Bruun p. 74).

Denne Ekspedition sattes an ^{26/4} og gav til Resultat, at den tyrkiske Flaade ikke laa i selve Strædet, og at Tyrkerne ikke havde opkastet Batterier ud for Venetianernes sædvanlige Ankerplads, hvorfor Contarini besluttede sig til at staa ind, medens Admiral Morosini fortsatte med Hovedflaaden til Lilleasien for at foretage Brandskating af forskellige Havne.

I Sommerens Løb foretog Venetianerne jævnlig Beskydning af de ny Kasteller for at forhale deres Færdigbyggelse, og adskillige af disse Angreb foretoges under Corts personlige Ledelse, hvor han udmærkede sig ved sin Iver og Dristighed og selv rettede Kanonerne for at opnaa det bedste Resultat. Bruun skriver p. 74, at Cort ledede Flagskibets Bevægelser, men dette er for lidet, thi ifølge Admiral Contarinis Attest havde han selve Kommandoen som Anfører, hvilket ogsaa fremgaar af Brusoni II, p. 55, hvor denne skriver: „con molta lode del Capitano Curt Caualiere, che ne aueua la direzione“.

Der kan ikke næres Tvivl om, at Cort over for Admiral Contarini har udviklet sine Planer, hvorledes Beskydningen af Kastellerne bedst kunde iværksættes, og har faaet Bemyndigelse til at gøre

et Forsøg. Cort benyttede sig af det Forhold, at Tyrkerne havde opstillet de svære Kanoner saaledes, at de kunde række længst og beherske Indløbet i dets fulde Bredde. Kanonerne, der endnu ikke var forsynet med Affutage, laa paa selve Kastellernes Taarnkrone og kunde derfor ikke bakses med fornøden Hurtighed eller gives synderlig Depression. Da der ikke var anbragt svære Kanoner ved Foden af Fæstningsvolden, var man ikke i Stand til at beskyde nærliggende Skibe i Vandgangen. Ved at afpasse Afstanden saaledes, at man netop holdt sig uden for Musketskudsafstand, kunde man fra Skibet beskyde Kastellet med stor Kraft, medens man ikke behøvede at befrygte Grundskud, da den tyrkiske Ild gik hen over Skibsskroget, og Kardæskskud ikke kunde naa ud med synderlig Virkning.

Paa Grundlag af de indhøstede Erfaringer forberedte Admiral Contarini et større Artilleriangreb paa Kastellet ved den troyanske Pynt, Kaptajnerne og Batterikommandørerne fra de kraftigste Skibe samledes paa to af Skibene, hvor de fik Instruktion af Cort og foretog Beskydning af Kysten, hvorefter en Flaadeafdeling under Admiral Contarini foretog det endelige Angreb. Her udmærkede alle Skibscheferne sig, idet de kappedes om at komme Fæstningen paa saa nært Hold som muligt, men særlig udmærkede Cort sig ved med Flagskibet at lægge sig paa Pistolskuds Afstand af Kastellet og beskyde det i tre Timer, hvor der blev afgivet mere end 1000 Skud.

I Admiral Morosinis Attest anføres, at Cort har deltaget i et Stormangreb paa de under Opførelse værende Fæstningsværker, hvor han inden for Voldene overrumplede Besætningen. Det drejer sig her rimeligvis om Kastellet ved Cisme i Natholien, der efter et Stormangreb blev erobret, da der savnedes tilstrækkeligt Mandskab til Forsvar af de tørre Voldgrave. Ved denne Lejlighed erobrede Venetianerne 16 store og 60 mindre Kanoner.

Ogsaa under de forskellige Ekspeditioner for at skaffe fersk Vand udmærkede Cort sig som Leder, idet Tyrkerne satte store Styrker, særlig Rytteri, ind for at forhindre Venetianerne i at lande paa Kysten.

$\frac{7}{7}$ viste den tyrkiske Flaade sig med noget over 30 Galejer i Strædet, men i tre Uger gjorde Kapudan Pasha intet Forsøg paa at løbe ud. Da Venetianerne var ved at løbe læns for Vand og ikke turde forlade Strædet, besluttede Admiral Contarini sig til at foretage et Angreb. Forskellige Planer var under Overvejelse, nogle gik ud paa, at Skibene skulde forcere Strædet ved de gamle Dardaneller ved at have ældre Skibe eller Pramme fortøjede paa Siden til Be-

skyttelse mod Grundskud, andre at Skibssiden skulde beskyttes ved Anbringelse af Sække med Uld, men da disse Midler vilde forsinke Foretagendet og røbe Hensigten, blev det besluttet at benytte sig af Natten for om muligt at naa uopdaget forbi Kastellerne og forhindre de tyrkiske Galejer i at flygte.

Natten til ²⁸/₇ var Vejret gunstigt, Natten var mørk, og en sydlig Brise tillod Skibene at stævne den udløbende Strøm. Man pressede den høje Kyst paa den europæiske Side for at have mørk Baggrund, og Angrebet blev foretaget saa lydløst, at man uopdaget passerede Kastellet her, saavel som de fjendtlige Galejer, der laa paa Forpost, og en Time før Daggry var man paa Skudhold af den opankrede Flaade, da der blev givet Signal med et Lys, og Kapudan Pasha lod affyre et Signalskud for at varsko Galejerne og Kastellet. „San Giorgio Grande“, der var betydelig foran de andre Skibe, drejede nu Bredside til og affyrede med en frygtelig Larm den ene Bredside mod den tyrkiske Flaade og den anden mod Kastellet. De fjendtlige Galejer kappede Ankertovene og tog Flugten, og da Vinden nu løjede af, kunde den udgaaende Strøm ikke stævnes, hvorfor Kursen blev sat sydpaa. Ved Passagen af Kastellet afgav dette 3 Salver med 21 Kanoner mod Corts Skib, men uden synderlig Virkning.

Samme Morgen ankom Admiral Morosini med Hovedflaaden, og ²/₈ gjorde hele den venetianske Flaade et nyt Forsøg paa at trænge ind, men da Tyrkerne i Tide blev varskoede af Støjen fra Galejroningen, blev Angrebet opgivet. Sidst i August havde Admiral Contarini en mindre Træfning med nogle tyrkiske Galejer, hvorefter han overgav Kommandoen til Admiral Priuli og med „San Giorgio“ og 5 andre Skibe afgik til Hovedflaaden for at deltage i Jagten paa Barbareskerne, som krydsede i det ægæiske Hav og truede de venetianske Forbindelseslinier. Da man i den Anledning havde Brug for de fremmede Skibe længere, end Lejekontrakten hjemlede, henvendte Admiral Contarini sig til Cort herom og indberettede ¹⁸/₁₁ (Bruun p. 77): „Som Følge heraf har jeg henvendt mig til Ridder Curt, Kapitajn paa Skibet „San Giorgio“, som har en anset Stilling blandt de andre Skibskaptajner, om at han skal formaa dem til at blive, og derpaa har han givet mig utvivlsom Vished. I den Anledning har jeg ladet den sædvanlige Betaling, som er nødvendig, løbe for de næste 30 Dage efter at han er blevet afmønstret, for at han kan blive sat i Stand til at opfylde dette Hverv.“

FEMTE KAPITEL

CORTS DELTAGELSE SOM VENETIANSK VICEADMIRAL I EKSPEDITIONEN TIL KRETA 1660

I 1660 forberedte Venetianerne en almindelig Offensiv paa Kreta, idet Frankrig havde givet Tilsagn om et Hjælpekorps paa 4000 Mand af Prinsen af Condé's krigsvante Tropper fra den flanderske Grænse. Denne Styrke overførtes i Juni Maaned til Øen Cerigo af en fransk Flaadeafdeling paa 16 Skibe under Kommando af den berømte franske Admiral Chevalier Paul, der derefter fortsatte paa et Krydstogt mod Barbareskerne. Til kommanderende General var udset den tyveaarige Prins Almerico d'Este fra Staten Modena, som $\frac{8}{7}$ med sin Stab gik om Bord paa en venetiansk Flaadestyrke, der laa sejlklar i Venedig, og $\frac{22-24}{8}$ overførtes Hæren af den venetianske Hovedflaade fra Cerigo til Kreta.

Om Corts Virksomhed dette Aar beretter en Attest (Bilag 9) og et Brev til Dogen (Bruun p. 91), begge udfærdiget af Capitano Generale Francesco Morosini, at han deltog som Frivillig om Bord paa sit Skib „San Giorgio Grande“ og i Egenskab af Tenente Generale (Viceadmiral) deltog i Landgangsoperationerne paa Kreta, hvor hans Tapperhed og Iver i væsentlig Grad bidrog til det gunstige Resultat.

Af disse Dokumenters Ordlyd fremgaar det, at Cort ikke dette Aar gjorde Tjeneste ved Skibseskadren, der under Admiral Priuli blokerede Dardanellerne $\frac{20}{5}$ — $\frac{12}{6}$ og derefter krydsede i Ægæerhavet for at sikre Hovedflaaden mod Overraskelser under Troppeoverførselen, men at han var ved selve Hovedflaaden, da Landgangen fandt Sted. Denne Styrke talte 36 Galejer, 6 Galeaser, 4 Orlogsskibe og 20 Transportfartøjer. De 4 Orlogsskibes Navne kendes ikke, da Admiral Morosinis Rapport er gaaet tabt, men da det var de samme Skibe, som havde overført Prins Almerico fra Venedig til Hæren paa Cerigo, kan man deraf slutte, at Cort som Tenente Generale om Bord

paa sit Skib „San Giorgio Grande“ har haft Kommandoen over den Eskadre, som Republiken havde stillet til Raadighed for Prinsen, og samtidig har man en naturlig Forklaring paa, at Prins Almerico ved en senere Lejlighed hædrede Cort med et Æresdigt, som skal blive nærmere omtalt i et senere Afsnit.

Den oprindelige Plan var at landsætte Tropperne ved Candia, men da man erfarede, at den indesluttede Garnison her grundet paa Sygdom ikke var i Stand til at understøtte Foretagendet, besluttede Prins Almerico sig til at gaa til Suda. Paa Kysten af Suda Bugt havde Tyrkerne anlagt 4 Forter, hvorfra Fæstningen blev beskydt, og det første Maal var at erobre disse. Under Beskyttelse af Flaadens Kanoner landsattes Styrker, og i Løbet af 10 Dage gjorde man sig til Herre over Forterne: S. Veneranda, Epicorno, Calamo og Callegio, hvorfra de tyrkiske Besætninger flygtede op i Bjergene skarpt forfulgt af de franske Tropper, der imidlertid intet kunde udrette i det vildsomme Terrain, saa snart de var uden for Skibsskytsets Rækkevidde.

Under Forsøget paa at trænge ind i Landet blev den franske Fortrop under General Garenne fuldstændig oprevet, da Franskmændene ikke var fortrolig med den sædvanlige tyrkiske Taktik, der gik ud paa, ved en fingeret Flugt at trække Fjenden efter sig for pludselig at vende om og kaste sig over Forfølgerne. Garenne faldt, og Tyrkerne, der havde trukket betydelige Forstærkninger til sig fra Belejringshæren ved Candia, kastede Tropperne tilbage til Kysten.

For at bringe Operationerne over det døde Punkt blev det besluttet at indskibe Tropperne og ad Søvejen føre dem til Candia for derfra at angribe den reducerede tyrkiske Belejringshær. Om Natten ¹⁵/₉ foretoges Indskibningen, der udførtes med saa stor Dygtighed og Præcision, at det lykkedes den venetianske Flaade at naa til Kysten ved Candia om Natten ¹⁹/₉, inden Tyrkerne opdagede deres Manøvre. Tropperne benyttede Forspringet til et heldigt Angreb paa den tyrkiske Lejr ved Ny Candia, hvor man i Stedet for at forskanse sig hengav sig til Plyndring, hvoraf en mindre tyrkisk Afdeling benyttede sig til fra Højderne at foretage et overraskende Angreb, og under den opstaaede Panik tilføjede den de franske Tropper et føleligt Nederlag, og hermed var enhver Mulighed for militær Fremgang forpasset.

Prins Almerico deltog ikke i denne Ekspedition, han blev straks ved Feltogets Begyndelse angrebet af Feberen og tvunget til at forblive i Suda; hans Tilstand forværredes hurtigt, og dødsyg maatte

han ⁸/₁₁ overføres til Paros, hvortil han ankom to Dage senere og døde ¹⁴/₁₁.

Mylius beretter, at Cort under Operationerne i Suda Bugt jog en fjendtlig Eskadre bort fra Farvandet og derved bidrog til, at Landsætningerne kunde foregaa uhindret. Dette bestrider Bruun p. 79 og skriver: „Den tyrkiske Flaade var ikke stærk nok og holdt sig borte, den undgik at komme i Kamp. Venetianernes Landgang mødte kun Modstand fra Landsiden, fra Søsiden gjorde Tyrkerne intet Forsøg paa at hindre den.“

Bruun røber hermed et forbavsende Ukendskab til de Forhold, der spiller ind under Landgangsforetagender i Nærheden af fjendtlig Basis. Tyrkerne, der havde en ret stor Galejstyrke stationeret i det nærliggende Canea, har selvfølgelig søgt at udnytte enhver Chance for at forhindre Landsætningerne, der var en alvorlig Fare for deres militære Stilling paa Kreta. De vidste, at de venetianske Galejstyrker var fuldt optaget af de vanskelige Overførsler, hvor det ikke alene drejede sig om Fodfolk, men ogsaa Rytteri, Feltartilleri og Train, og de vilde netop have de gunstigste Betingelser for at tilføje Fjenden følelige Tab ved hastige Angreb paa de af Tropper og Materiel besværede Galejer. Venetianerne, der maatte være forberedt paa saadanne Angreb, maatte nødvendigvis sikre sig paa bedste Maade, og der kan derfor ikke være nogen Tvivl om, at Cort med de fire Skibe har faaet til Opgave at dække Landgangsoperationerne, og denne Opgave løste han saa tilfredsstillende, at det ikke lykkedes de tyrkiske Galejer at føre noget Angreb ind.

Hvor stor Virksomhed, de tyrkiske Galejer fra Canea udfoldede i Farvandet omkring Suda, fremgaar bedst af Admiral Morosinis Dispositioner. Den syge Prins Almerico ønskede at foretage en Sejlads med en Galej langs de erobrede Kyststrækninger for ved at vise sit Flag at opmuntre Tropperne, men Morosini satte sig af Frygt for tyrkiske Overfald bestemt imod, at denne Sejlads blev foretaget uden Eskorte af Galejflaaden, ligesom han insisterede paa, at hele Hovedflaaden skulde eskortere den dødsyge Prins til Paros.¹⁾

Bruun bestrider Rigtigheden af den Opfattelse, at Cort opnaaede en venetiansk Viceadmiralspost, og skriver p. 88: „Sikkert er det, at Coert Siewertsz eller Adelaar aldrig som Overbefalingsmand har kommanderet den venetianske Flaade eller en venetiansk Eskadre. En saa ærefuld Stilling blev udelukkende overdraget venetianske Adelsmænd,“ og han formoder, at Udtrykket „Tenente Generale“ i

¹⁾ Documenti relativi al Principe Almerico d'Este. R. Archivio di Stato in Modena.

den af Mylius aftrykte Attest er fremkommet ved en Misforstaaelse, der dog ikke kan konstateres, „da Dokumentet ikke længer er bevaret“, idet han gør gældende, at en Sammenligning af Attesternes Ordlyd tyder paa, at der ved Udstedelsen benyttedes Blanketter eller Formularer til Udfyldning.

Dette er urigtigt, den omhandlede Attest er ikke gaet tabt, den bevaredes indtil for nylig i Arkivet paa Dragsholm og er nu i Baron G. Zytphen-Adelers Besiddelse, og findes reproduceret p. 65.

Dokumentet er haandskrevet paa Pergament $43 \times 30\frac{1}{2}$ cm med Seglet i Voks. Det adskiller sig fra Markusdiplomet ved en mindre pompøs Udstyrelse, hvilket er ganske naturligt, da det er udfærdiget om Bord, hvor man ikke som i Kancelliet i Venedig kunde lægge saa stor Vægt paa Ziraterne.

Bruun skriver endvidere p. 89—90, at Chargen: Tenente Generale var en Titel i Hæren, den fandtes ikke i den venetianske Marine, hvor Admiralens Næstkommanderende betegnedes som Vicecapitano eller (Luogo) tenente del Capitano, og anfører et Eksempel herpaa, men Fremstillingen er urigtig.

Den øverste venetianske Admiral førte Titlen: Capitano Generale, og det var derfor ganske logisk at kalde Viceadmiralerne Tenente Generale og første Viceadmiral Luogo Tenente Generale, hvilket ogsaa var Tilfældet. Naar Historikeren Nani (se Note, Bruun p. 90) saaledes benævner Giovanni Marcello som Luogotenente, er dette kun en Forkortelse af den lange Titel. I Kommandolisten dateret 26 Giugno 1656 opføres L. Marcello som *Luogotenente del Capitano Generale*, og i Rapporten over Slaget ved Tenedos i 1657 hedder det: „Flaggalejen blev ramt af en Kugle i Krudtmagasinet, hvor der laa ladte Bomber og Granater, hvorefter den sprang i Luften og gik midt over. Capitano Generale Lazaro Mocenigo blev fundet paa Hytten med knust Hoved, og hans Broder Francesco Mocenigo, *Tenente Generale*, var blandt de savnede.“

Medens man ved den danske Charge: Viceadmiral forstod de Admiraler, der i Anciennitet fulgte direkte efter den kommanderende Admiral, var dette ikke altid Tilfældet med Chargen: Tenente Generale i den venetianske Marine. I 1668 var Faustino da Riva Tenente Generale,¹⁾ han havde Kommandoen over de Troppestyrker, der var sammensat af Matroser og Soldater fra Flaaden, men han var først

¹⁾ Riva var Søofficer, i April 1655 kom Signor Faustino da Riva til Flaaden som Fri-villig og blev af Lazaro Mocenigo ansat som Vicegovernatore paa Skibet „Elisabeth Maria“, der var uden Governatore. Han nævnes hyppigt i Rapporterne de følgende Aar.

Nr. 8 i Rækkefølgen.¹⁾ I 1684 var Lorenzo Vernier Tenente Generale som den tredje ældste i Anciennitet.²⁾

Bruun understreger, at Chargen: Tenente Generale var ganske ukendt som sømilitær Kommandopost ogsaa i andre Mariner, men atter her tager han fejl, tilsvarende Charger kendtes i mange andre Mariner. Saavel i den maltesiske som i den neapolitanske træffes samme Titel, i Spanien kaldtes den Teniente General de armada, i Portugal Tenente General, omend denne Titel sjældent benyttedes, men i Frankrig var den meget almindelig. Den bekendte Chevalier Paul, der netop landsatte Prins Almericos Hær paa Cerigo i 1660, førte Titlen: Lieutenant général des armées navales, hvortil han var udnævnt ^{10/3} 1654.

Tenente Generale var saaledes en velkendt Marinecharge, og i den venetianske Marine tildeltes den som alle højere Kommandoposter kun for en enkelt Kampagne eller for en vis Tidsperiode, og den indordnedes for hvert enkelt Tilfælde i den militære Rækkefølge efter de paagældende Personers Anseelse og Position. Det maa derfor antages, at Cort var den yngste i denne Grad, men ikke desto mindre var det en stor Ære og Tillid, der blev vist ham, thi vel var der som Markus Ridder tillagt ham en Række militære Attributter, men det var ganske enestaaende i den venetianske Marines Historie at give en saa høj Charge til en Fremmed.

Bruun har til Støtte for sin Paastand om, at Cort ikke kan have gjort Tjeneste som Tenente Generale meddelt følgende Indberetning fra Admiral Morosini til Dogen (p. 91 og Bilag 8):

„De Fortjenester, der findes hos Ridder Hr. Curt Siversen, som nu rejser herfra, og som i det sidste Felttog som simpel Frivillig har tjent Eders Højhed paa det samme Skib, S. Giorgio Grande, paa hvilket han i de foregaaende Felttog har udført en Kaptajns Pligter, som har vist sig ligesaa rask som ivrig, idet han har underholdt sig selv paa egen Bekostning, har underholdt fem Tjeneste-

¹⁾ Da den franske Flaade i 1668 forenede sig med den venetianske, der laa flagsmykket til Parade ved Øen S. Theodore d. 8. Juli, stod Admiral Morosini i rød Gallauniform paa Dækket af den maltesiske Admiral Rospigliosi's Flagskib omgivet af sine rangsældste Befalingsmænd: 1) Leonardo Moro, Proveditore straordinario d'armata. 2) Lorenzo Cornaro, Proveditore ordinario d'armata. 3) Girolamo Navagjero, Capitano straordinario delle galeazze. 4) Guiseppe Morosini, Capitano straordinario delle galere. 5) Alessandro Molini Capitano straordinario delle Navi. 6) Aloise Magno, Capitano straordinario in golfo. 7) Faustino da Riva, Tenente generale. 8) Angelo Morosini, Commissario pagatore.

²⁾ 1684 kommanderedes Flaaden af: 1) Francesco Morosini, Capitano generale da mar. 2) Alessandro Contarino, Procuratore & Proveditore generale da mar. 3) Lorenzo Venier, Tenente generale. 4) Gerolamo Garzoni, Proveditore d'armata in golfo etc. (Rigsarkivet T.K.U.A., Italien B. 13, Venezia).

mænd, der ved alle indtrufne farlige Lejligheder og Landgange ved Suda og ellers have ledsaget ham og bidraget til, at Resultatet blev saa ønskeligt som mulig, — opfordrer mig til at give ham med til Deres Højhed dette Brev som Tilkendegivelse af den offentlige Erkendtlighed og som Vidnesbyrd om, hvad han har udrettet, især om at han, ved det blotte Vink, at det vilde være Republiken fordelagtig, har ladet sit Skib blive her 24 Dage længere end hans Lejekontrakt fordrede det. Uden at tilføje mere forbliver jeg med sædvanlig Underdanighed,

Francesco Morosini, General-Kaptajn.

Skrevet i Parisi, den 26. November 1660.“

Bruun hævder, at de to Dokumenter, Attesten og Brevet, strider mod hinanden, idet Admiral Morosini, der har skrevet Brevet 11 Dage efter, at han har underskrevet Attesten, ikke med et Ord nævner Cort som Tenente Generale eller Kommanderende, men kun siger, at han har været „simpler Frivillig“, medens han derimod taler om Corts tidligere Virksomhed som Kaptajn paa „S. Giorgio Grande“, og Bruun slutter deraf, at der maa være begaaet en Fejl ved Attestens Udfærdigelse.

Den tilsyneladende Uoverensstemmelse fremkommer imidlertid som Følge af en urigtig Oversættelse; thi hvad vil det sige, at Cort har gjort Tjeneste som „simpler Frivillig“ og som saadan underholdt 5 Tjenestemænd og ved forskellige „farlige Lejligheder og Landgange“ indlagt sig saadanne Fortjenester, at „Resultatet blev saa ønskeligt som muligt“, hvis han ikke har haft Kommandomyndighed?

I Originalsproget staar: „Il merito che passa costà unito al Sigr. Cave. Curt Siversen, per havere, oltre tanti altri acquisti da esso fatti per il passato, in questa ultima campagna servito la Ser^{ta} V^{ra} sopra la medesima nave S. Giorgio Grande, ove nelle decorse adempi le parti di Capitano, come venturiero semplice, fattosi conoscere altrettanto ardente e zelante“, og Ordene „venturiero semplice“ har Bruun oversat ved „simpler Frivillig“, men dette er ikke rigtigt her, thi af Ordlyden fremgaar, at der er tilsigtet en Mod-sætning mellem Corts tidligere og seneste Tjeneste med særlig Fremhævelse af den sidste, hvorfor „semplice“ staar som en Slags Superlativ til „venturiero“, hvorved Meningen bliver, at Cort endog som ren og skær Frivillig har vist sig ligesaa pligtopfyldende, som da han som lønnet Kaptajn gjorde Tjeneste paa samme Skib.

Der kan ikke rejses nogen berettiget Indvending mod, at Moro-

sini ikke nævner Cort som Tenente Generale, thi efter Udløbet af den normerede Tjenestetid, der altsaa efter Brevet ophørte den 2. November, bortfaldt Titlen af sig selv. Som lignende Eksempler herpaa kan nævnes, at Lazaro Mocenigo i 1656 gjorde Tjeneste som Frivillig (venturiero), skønt han Aaret i Forvejen havde været øverste Admiral (Capitano Generale), og i 1657 nævnes Delfino, som indtil 1654 havde været Admiral over Skibseskadren (Capitano delle Navi), i Admiral Bombos Rapport som den „højædle Delfin“. Dette var ikke noget Særkende for den venetianske Marine, det kendes ogsaa i Danmark, hvor Ove Gjedde efter det berømte Togt til Ostindien kaldes for den „forrige Admiral“, og en lang Række Kaptajner og Løjtnanter, som for enkelte Togter var Admiraler over Skibsstyrker, mister efter Togtet denne Myndighed og er atter Kaptajner og Løjtnanter.

Admiral Morosinis Brev til Dogen maa endvidere læses paa Baggrund af, at Cort var en Mand, som alle i Venedig kendte. Morosini selv satte stor Pris paa ham, hvilket fremgaar af Attesten fra 1654, der er langt den smukkeste og mest rosende fra Dardanellerkampen, og af Attesten for 1659, hvor Cort berømmes for sin Tapperhed ved Angrebet paa de tyrkiske Fæstningsværker, og der kan ikke næres Tvivl om, at det skyldtes Admiral Morosinis Indstilling, at Cort blev Markus Ridder, ligesom det med vort Kendskab til den øverste Admirals udstrakte Myndighed maa anses for sikkert, at det var paa Morosinis Anbefaling, at Cort fik tildelt Posten som Tenente Generale. Endvidere maa det erindres, at Rapporter om Landgangsoperationerne forlængst var indsendt til Venedig, saaledes at man her var nøje underrettet om Corts Virksomhed ved disse Krigsbegivenheder. Det her gengivne Brev er kun at betragte som en Efterhaandsmeddelelse om, at Cort havde stillet sig imødekommende over for en Anmodning om at lade sit Skib gøre forlænget Tjeneste, og en Tilkendegivelse af, at den forløbne Tid siden sidste Rapport havde været tilfredsstillende.

Af Brevet fremgaar det, at Cort personlig skulde overlevere det til Dogen, hvilket viser, at han var en Rangsperson, thi det var vel ikke Sædvane, at en „almindelig Reder for et hyret Skib“, som Bruun udtrykker sig, fik Audiens. Forholdet var sikkert det, at Cort efter sin afsluttede Tjeneste som Tenente Generale skulde aflægge mundtlig Rapport ved Hjemkomsten til Venedig, og derfor var der ingen Grund for Morosini til udførlige Redegørelser for de Begivenheder, der alt var omtalt i tidligere Rapporter, thi ellers maa man staa uforstaaende over for denne i Realiteten ret indholdsløse og umotiverede Skrivelse fra den kommanderende Admiral til Dogen.

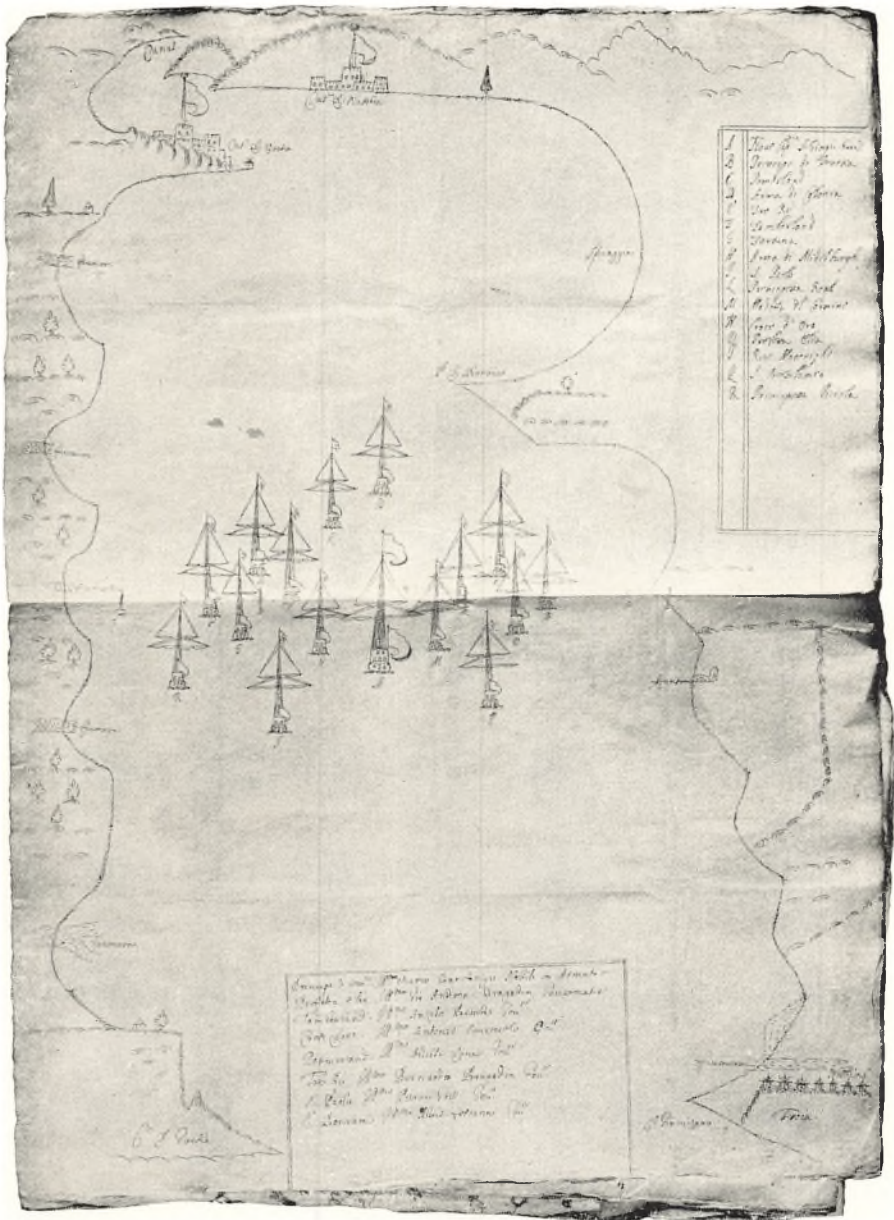
Til Slut skal kortelig omtales et Forhold, som har Relation til Corts Tjeneste som Tenente Generale, idet Bruun p. 163 har insinueret, at Cort ved i danske Skrivelser at underskrive sig: „Am. Amm. eller Amm. Caua“ har villet bibringe Offentligheden den Tro, at han var venetiansk Admiral, medens Forkortelsen efter Bruuns Mening i Virkeligheden skulde dække Ordet: „Amiraglio“, nemlig Betegnelsen paa den Befalingsmand, der havde den maritime Kommando over en Galej, og som Corts Stilling i Venedig i nogen Maade svarede til.

At denne usmagelige Fortolkning er urigtig, fremgaar deraf, at i den Skrivelse, hvor det maa have været Cort mest magtpaaliggende at give det Indtryk af, at han var venetiansk Admiral eller betragtede sig som saadan, nemlig hans Besvarelse af Opfordringen til at komme til Danmark, underskrev han sig slet og ret: Caulr. Curt Adelaer (se dette Skrift p. 93). Det skyldes da ogsaa et heldigt Tilfælde, at man nu er i Stand til direkte at kunne paavise, hvilken Betydning Cort selv lagde i Chargen: Tenente Generale, thi i sit Memorial til Rente-mester Gabel (se dette Skrift p. 99) skriver han udtrykkeligt, at den danske Konge har antaget ham til Admiral „ende Lieutenant General van de see“, hvilket betyder Viceadmiral og er en ordret Oversættelse til hollandsk af den venetianske Charge.¹⁾

Ligeledes har Bruun hævdet (p. 160), at da Cort i 1663 kom til Danmark, var den danske Konge ude af Stand til at skaffe sig Underretning om hans venetianske Tjeneste, fordi Danmark ikke havde nogen Ministerresident eller Konsul eller anden diplomatisk Forbindelse i Venedig. Dette er ligeledes urigtigt, Danmark havde i Venedig en Korrespondent, Francisco Massius, der i Breve til Kongen underskriver sig „son ministre“. Det ældste bevarede Brev, der er en Besvarelse paa en Forespørgsel i Anledning af Kronprinsens paa-tænkte Rejse til Venedig, er dateret ¹⁹/₁ 1663, altsaa samtidig med at der førtes skriftlige Forhandlinger med Cort Adeler.²⁾

¹⁾ Aubin: Dictionaire de Marine, Amsterdam 1702, giver en tilsvarende Oversættelse: Lieutenant Général des armées navales de France — Een Luitenant Generaal van de oorlogs-vlooten in Vrankrijk, Een algemeen Stedehouder.

²⁾ Rigsarkivet, T.K.U.A. Italien B. 13, Venezia.



- | | |
|---|--------------------|
| A | Flag of St. George |
| B | English Galleon |
| C | French Galleon |
| D | Spanish Galleon |
| E | Portuguese Galleon |
| F | Dutch Galleon |
| G | Swedish Galleon |
| H | Polish Galleon |
| I | Danish Galleon |
| K | Prussian Galleon |
| L | Russian Galleon |
| M | Osmanli Galleon |
| N | Genoese Galleon |
| O | Venetian Galleon |
| P | Neapolitan Galleon |
| Q | Sicilian Galleon |
| R | Maltese Galleon |

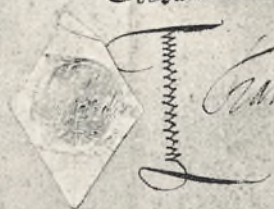
Gennem Seer...
 alle de...
 i...
 den...
 og...
 og...
 og...
 og...
 og...
 og...
 og...

Blokadestyrken ved Dardanellerne 1658.

Noi Francesco Morosini per la Ser.^{ma} Rep.^{ca} di Venetia etc. *Senato*



All'impiego ben degno, e fruttuoso che prestà grand'anni sono in quest'Armata il Tenente Generale Lantini
ha da qu'ora rispondere in tutti i tempi uniformemente le forze di sua virtù, e valore non solamente coll'aver
travato in tante azioni, e comanda ne quasi ha fatto spiccare al più alto segno il proprio coraggio, non meno col
comandare colla moderazione più essequiosa, e distinta à due norme, e circostanze à tutti gli altri dalla demerita
particolare, che professa ed esercita d'uno il Publico servizio, nella continuazione di cui ha suo capo nel Nostro
Governare ancora, em'ben si saggi e consentibile più espresse in quest'ultima campagna dove non era che
negli precedenti la morte di nel teatro della Italia che ad gli altri Generali il suo valore, e zelo non si
Publico servizio, onde sentale aggregato di merito sempre più qualificato e riconosciuto, e non meno della
Publica servizio, e in occasione, come parrebbe d'averlo il Nostro governo, e in soddisfazione degli Nostri Publici
Rappresentanti. In testimonio di che si ha ragionato coll'Espressione sopra. In quest'ordine
di Salera Nostro Capitano Generale a Lantini il 13. Novembre 1660. F. N.



Francesco Morosini

SJETTE KAPITEL

CORTS KAMP MED „IBRAHIM PASHA“

Fra den venetianske Periode foreligger Beretning om, at Cort under et Søslag ved Øen Tenedos har fældet den tyrkiske Pasha Ibrahim og frataget ham hans Sværd og den ottomanniske Standard.

Denne Fortælling stammer i sin første Oprindelse fra et latinsk Æresdigt, som Prins Almerico har skrevet til Cort. Selve Originalen er gaaet tabt, men Digtet blev trykt i Hoorn i Anledning af Corts Bryllup i 1662 (er gengivet hos Mylius p. 93—95). Fortællingen er derefter under varierende Former behandlet af adskillige Forfattere, blandt andet i Karel van Manders bekendte Digt (Mylius p. 127—129), men ingen Historiker har hidtil været i Stand til at tidsfæste Begivenheden, og Bruun betvivler Digtets Ægthed, idet han i en meget udførlig Redegørelse peger paa, at Prins Almerico i hvert Fald ikke kan have været Forfatteren.

Hans Hovedargumenter er, at Almerico nævnes som Prins af Modena, medens der rettelig burde have staaet Prins af Este, dernæst at Dateringen umuligt kan passe, og endelig at Indholdet er saa ubestemt, at Beretningen ikke lader sig passe ind i de historiske Begivenheder.

Bruun har p. 358—359 gengivet Digtet i nøjagtig dansk Oversættelse paa Prosa:

„Du Verdens Sollys! Som ingen Glemsel skal indhulle i et uigennemtrængeligt Mørke, som Lethes Floder aldrig herefter skal kunne nedsænke i det underjordiske Dyb! Du Ottomannernes Skræk og Gysen! Saa forunderlig har Din Tapperhed straalet overalt, at Veneterne store Senat enstemmig har skjænket Dig en gylden Kjæde og Riddernavn, hvilken Titel Du ikke har opnaaet ved Gaver og Guld, men ved Din stridbare Haand, hvilken Titel Alle raabe, at Du ikke har kjøbt for hundrede tusinde Dukater, men hvilken Du skylder Dine saamange uørte, glimrende Bedrifter. Du gav Dig selv Adelskabets Hæder før Veneterne høje Styrelse. Thi Du førtes ind i hin skrække-

lige Kamp — en større kjendes ikke — da syvti og syv Krigsskibe angreb Dig allene, da Du alene brød igjennem dem, og ene hin Gud bragte Dig Hjælp. Femten Skibe sænkede Du i Havets Dyb, fem Tusinde Mand berøvede Du Solens Lys. End en Høst forestod: anden Gang rejste sig den vilde Kamp, da Du kløvede Halsen paa den store Herres Svoger, og Sultan Ibrahim, som først ramte Dig med et Saar, faldt og fik den sørgelige Død til Løn. I sexten fortsatte Aar stred Du for Veneterne, først til at gaa Faren imøde, først i Kommando over Dine Kampfæller førtes Du til alle de Trophæer, som fra Havets Overflade slaa op imod Stjernerne. Du, hvis Ry med Berømmelse skal føres hen under Solens Bane. O Du, som trende Gange fortjener, at Din højre Haand kyskes til Træthed. Nu skal der ikke mere prales med hin Cynegirus i Athen, og Du Rom, forhen almægtige Dronning Roma, Du skal ikke mere sammenligne Din Duilius's Gjerninger med denne Helts. Historien skal ikke længere tale om hint Skind, som blev røvet i Kolchis. Du alene ramte Tyrkerne med tungere Nederlag end alle hine Helte, som toge det kolchiske Rige. O Du, som er lig to Gange sex af Jupiters Sønner! Træt falder Pennen af min Haand, nu er mit Billede færdigt og jeg tier. Det ene føjer jeg til: se blot dette Billede, I Tyrker, og I maa gyse.“

Den trykte latinske Overskrift lyder: „Serenissimi Principis, Almerici Mutinensis, ad incomparabilem Heroem, Dominum Equitem, Dnum Curtium Suffridum Adelborst, Encomiasticon postridie Calend. Augusti MDCLX. Scudæ in Candia.“

Der kan næppe være Tvivl om, at dette ikke er den originale Overskrift, men en efter Lejligheden i Hoorn tilpasset Indledning, der delvis er taget fra den originale Underskrift, der ganske mangler, thi Prinsen vilde sikkert ikke have undladt i en Dedikation at anføre Corts Ridderværdighed.

Bruun skriver p. 360: „Prinsen kaldes Almericus Mutinensis. Der kan saavidt Intet indvendes herimod, som hans Fader og Broder var Hertuger af Modena; men hans rette Titel er: Princeps Estensis, Prins af Huset Este. Med dette Tilnavn omtales han næsten altid, det staar paa det Mindesmærke, som Venetianerne i 1665 oprejste til hans Minde etc.“

Heri har Bruun Ret, Prins Almerico underskrev sig sædvanlig Principe d'Este, men der kan ikke ses bort fra, at Venetianerne betragtede ham som Prins af Modena, den Stat til hvilken han hørte, medens Este var det gamle Familienavn; og saaledes omtales han ogsaa i Rapporten af ¹⁸/₁₀ 1660 til Dogen fra Capitano delle Navi

Antonio Priuli, nemlig som: *Signor Prencipe di Modena*, der er derfor intet besynderligt i Formen „Mutinensis“ i den latinske Over-skrift.

Mod Dateringen Scudæ (Suda) d. 2. August 1660 anfører Bruun, at Almerico slet ikke var paa Kreta denne Dag, men derimod paa Øen Cerigo. Ogsaa dette er rigtigt, det fremgaar af Prinsens Breve, at han $27/7$ var paa Zante og ankom til Cerigo $2/8$, hvorfra Overfarten til Kreta fandt Sted d. 22. Den fejlagtige Datering maa derfor bero paa en Trykfejl, Mylius har flere af den Slags, saaledes p. 112, hvor han skriver: 28. Januar i Stedet for 28. Februar, og p. 118: 22. Oktober i Stedet for 20. Oktober.

Der er overvejende Sandsynlighed for, at det originale Digt har været dateret den 2. November 1660, thi dette var den Dag, hvor Cort officielt fratraadte sin Tjeneste, hvilket fremgaar af Admiral Morosinis Brev af 26. November, hvori anføres, at Cort havde ladet sit Skib forblive 24 Dage længere, end hans Lejekontrakt fordrede, og der var da her en naturlig Lejlighed for Prins Almerico til at vise Cort en Opmærksomhed.

Bruun har ikke kunnet finde nogen nærmere Forbindelse mellem Prins Almerico og Cort, som kunde motivere dette Æresdigt, men det er allerede i forrige Kapitel paavist, at Cort som Tenente Generale havde Kommandoen over de 4 Skibe, der overførte Prinsen med Stab fra Venedig til Cerigo og derfra videre til Kreta.¹⁾

Det kan maaske synes mærkeligt, at denne Kommando blev til-delt Cort og ikke en venetiansk Admiral, men dette kan muligvis tilskrives, at man derved kom udenom det vanskelige Spørgsmaal at finde en højtstaaende venetiansk Adelsmand, som kunde attacheres den 20-aarige Prins, hvis Rang var Ramo Ducale (Principi non regnanti), idet der herskede en bitter Rangstrid mellem Huset Este og de gamle venetianske Slægter, hvoraf Dogerne udgik.²⁾ I Cort havde

¹⁾ Disse Skibe udrustedes i April Maaned og i Breve til Gazette de France omtales særlig Prinsens som et meget stort og smukt udstyret Krigsskib, men Navnene paa Skibene kendes, som allerede omtalt, ikke. De nævnes ikke i venetianske Kilder eller i Prins Almericos Breve, ej heller i et Manuscript i Nationalbiblioteket i Paris (Franc. No. 11322) om Ekspeditionen til Kreta 1660.

²⁾ Det gensidige Forhold mellem Venedig og Modena var kun taaleligt, det lille Hertugdømme, der støttede sig til Frankrig, pustede jævnlig til Ilden i de hyppige Stridigheder mellem de italienske Stater. Efter at Genua var sat ud af Spillet, var Venedig den betydeligste Magtfaktor i Italien og krævede i Kraft af Republikens Alder og Anseelse Prædikaten Sala-Regia med umiddelbar Rang efter de regerende Kejsler- og Kongehuse. Saavel Republikken som dens Doger førte Titlen Serenissime og disputerede adskillige europæiske Fyrster Førsterangen, medens Modena betragtedes som et Hertugdømme, idet denne Stat, skønt den dukale Fyrstelinie var uddød ved Mordet paa Alfonso II, stadig bar Prædikaten Ducale.

man imidlertid et neutralt Emne, han var Markus-Ridder, nød stor Anseelse for sine berømmelige Krigsbedrifter og tilfredsstillede med Chargen Tenente Generale alle de Betingelser, der udkrævedes, ligesom hans Personlighed gjorde ham velegnet som opvartende Kavalier for den unge Prins.

Bruun har lagt betydelig Vægt paa at paavise, at Digtets Indhold ikke har historisk Værdi og derfor ikke kan være skrevet af en Mand, der stod Venetianerne nær, hvilket er saa meget mere besynderligt, som Bruun skriver, at de autentiske Attester, der dog alle er underskrevet af Venedigs ansvarlige Admiraler, maa tages med Varsomhed, medens dette Digt, der er skrevet af en fremmed tyveaarig Prins, der var 5 Aar ved Krigens Udbrud og kun halv voksen, da de Begivenheder, der omtales, fandt Sted, skal tages bogstaveligt. Bruun undser sig end ikke for p. 86 at skrive, at Troen paa, at Kampen med den tyrkiske Pasha er sand, maa afhænge af, om Cort har været en sanddru og paalidelig Mand; og saa er Sandheden den, at Bruuns historiske Undersøgelser paa dette Omraade har en næsten ufattelig overfladisk Karakter.

Den første Kamp, der omtales i Digtet, er Slaget ved Dardanelerne i 1654. Der kan her diskuteres om Udtrykket, at alle Fjendens 77 Krigsfartøjer angreb Corts Skib, er fuldt ud korrekt, men nægtes kan det ikke, at Flagskibet forblev ene tilbage over for en Modstander, der raadede over dette Antal Krigsfartøjer. I de næste Linier hedder det, at Cort har sænket 15 Skibe og derved berøvet 5000 Mand Livet. Disse Tal mener Bruun er overdrevne, fordi de tyrkiske Tab ved Dardanellerne var meget mindre, men det er et stort Spørgsmaal, om Tallet nu ogsaa udelukkende refererer til denne Kamp, thi det er lige saa sandsynligt, at der her sigtes til de Tab, som Corts Skib har tilføjet Tyrkerne under hele Krigsperioden.

Digtet omtaler derefter den meget omtvistede Kamp med den tyrkiske Pasha. Det hedder: „Anden Gang rejste sig den vilde Kamp, da Du kløvede Halsen paa den store Herres Svoger, og Sultan Ibrahim, som først ramte Dig med et Saar, faldt, og fik en sørgelig Død til Løn.“ Mylius fortæller om denne Kamp, at Pashaen rettede et Hug mod Corts Hoved, men ramte hans højre Arm. Cort tog da sit Sværd i den venstre Haand og fældede sin Modstander, hvorefter han med dennes eget Sværd skilte Hovedet fra Kroppen og som Sejrstrofæ hjembragte saavel Sværdet som den tyrkiske Estandard.

Bruun skriver, at Fortællingen er uhistorisk, og at Digtet indeholder den Urimelighed, at der samtidig skulde have været to Sul-

taner, idet „den store Herre“ maa være Sultanen, hvorfor hans Svoger ikke kan hedde Sultan Ibrahim. Hvoraf Bruun slutter, at der med den store Herre menes den regerende Sultan, kan ikke ses. Denne hed Muhamed IV og var, da Dysten fandt Sted, en Dreng paa 14—15 Aar, som endnu ikke havde haft Lejlighed til at vise overlegne Evner som Regent eller som Krigsherre, og Historikerne er tværtimod enige om at fordømme det uværdige og grusomme Kvindevælde, der karakteriserede den daværende Regering.

Da Beretningen selvfølgelig sigter til en historisk Begivenhed, maa det forsøges ad anden Vej at slutte sig til, hvad der har været Prinsens Mening. Tyrkiet havde for nylig haft en Sultan, der havde indlagt sig store Fortjenester, nemlig Murad IV, idet denne havde ført to store Felttog i Persien og tilbageerobret det gamle Kalifat Bagdad, en Bedrift, der selvfølgelig maatte sætte ham højt i den tyrkiske Historie. Da han døde i 1640 besteg hans Broder Ibrahim Tronen, det var ham, der i 1645 begyndte Felttoget mod Venedig, men ellers gjorde han sig kun bemærket ved et udsvævende Liv, og efter en slet Regering blev han kvalt i 1648.

Sammenholdes nu dette med Digtets Ordlyd, vil det hurtigt ses, at Meningen kan bringes indenfor historiske Rammer. „Den store Herre“ er Sultan Murad IV, Sultan Ibrahim er dennes Broder, og den tyrkiske Pasha, der blev dræbt af Cort, er deres fælles Svoger. Dette Forhold bestyrkes yderligere derved, at den erobrede Estandard bærer følgende Indskrift: „Kejserlig Standard for Sultan Murad, Sultan over de herligste Sultaner, Kejsernes Kejser, Padischa over hele Verden.“ Standarden har altsaa tilhørt Sultan Murad (IV) og er gaaet i Arv til dennes Svoger, der har ført den i den venetiansk-tyrkiske Krig som et ærværdigt Felttegn, der skulde samle de tyrkiske Krigere under det samme Vaabenmærke, der førte forrige Tiders Tyrkere til Sejr under Bagdads historiske Mure.

Den tyrkiske Høvedsmands Navn kendtes ikke af Prins Almerico, ej heller Venetianerne vidste, hvad han hed, thi i Rapporterne nævnes han kun som en Pasha fra Natolien, og gentagne af mig rettede Forespørgsler til Konstantinopel er paa dette Punkt forblevet ubesvaret. Det er senere danske Historieskrivere, som ikke har kunnet udlede Digtets Mening, der har kaldt ham „Ibrahim Pasha“, Cort har aldrig gjort det, hvilket tydeligt fremgaar af Kunstkammerinventariet af 1674, hvor der kun anføres: „En tyrkisk Standard, som Admiral Adler tog fra den tyrkiske Admiral 1658.“¹⁾

¹⁾ Det vides, at Sultan Murad IV i 1620 havde to Søstre, hvoraf den ene var gift med Cussis Bassa, den anden med den kommanderende Kapudan Pasha, hvis Navn er mig

Det her opgivne Aarstal maa imidlertid bero paa en Fejlskrivning eller Fejlhuskning, thi den Affaire, der sigtes til, fandt Sted ¹⁷/₇ 1657, den første Kampdag i 3-Dages Slaget ved Tenedos, hvor Cort med „San Giorgio Grande“ kom „Aquila coronate“ til Hjælp og skød den fjendtlige Sultana i Sænk. I den venetianske Rapport hedder det, at Skibets Governatore Querini ved denne Daad forøgede sin Berømmelse, idet han fra Sultanaen, som blev sænket ved Tenedos, foruden Skibets Kaptajn erobrede 200 Slaver, der brugtes ved Aarerne, ligesom en Pasha fra Natholia, der nød stor Anseelse for sin Tapperhed, og som med 4 andre var med for at lede Udskibningen af Landgangstropperne til Tenedos, blev dræbt.¹⁾

Naar det i denne Rapport ikke direkte omtales, at det var Cort, som med egen Haand fældede den tyrkiske Pasha, skyldes det forskellige Omstændigheder. Da den venetianske Flaggalej sprang i Luften, omkom Admiralen med næsten hele sin Stab, heriblandt Eskadresekretæren, der sædvanlig plejede at udarbejde Generalrapporten over Slagenes Begivenheder. Chefen for Skibseskadren, Admiral Bembo, der overtog Kommandoen, havde med sin Stab langvarige Forhandlinger med Cheferne for de pavelige og maltesiske Galejstyrker, der ikke vilde staa under Kommando af en i Anciennitet yngre venetiansk Admiral og sluttelig sejlede hjem ²³/₇. Endvidere besværliggjordes Arbejdet med at indsamle autentisk Materiale til Rapporten derved, at Venetianerne havde lidt et stort Tab af Officerer, ikke mindst paa „Aquila coronate“, hvor største Delen af Besætningen var enten dræbt eller saaret, og af Begivenhedens Hovedpersoner var Querini haardt saaret og Corts Tilstand var næsten haabløs.

Admiral Bambos Rapport af ²²/₇ 1657 bærer tydeligt Præg heraf. Den er vanskelig at læse og mangler en klar Oversigt, idet de enkelte Begivenheder findes spredt og ret usammenhængende refereret. Men samlet under Et faar man dog alle de Oplysninger, der dokumenterer Rigtigheden af Fortællingen.

ubekendt, men som muligvis er identisk med den Pasha, som blev dræbt af Cort. Desuden nævnes to Svogre, Calil Bassa og Ali Bassa. Indtil 1651 var Mehemet Bassa af Natholia, han skulde dette Aar overtage Kommandoen paa Kreta, men sprængte sig selv og sit Skib i Luften i Slaget ved Scio for ikke at falde i Venetianernes Hænder. Hans Efterfølger maa formodes at være ukendt.

¹⁾ „Con così specioso accrescimento del suo merito, che pur si rende maggiormente ammentato in avere della Sultana che vicino a quest' Isola fu gettata al fondo, conquistato duecenti schiavi col Capitano del vascello che sono stati applicate alla galera, oltre la morte che segni in quella Nave una Bassa della Natolia soggetto di gran stima, e valore, ch'era stato destinati ad assistere el sbarco con altri quattro, che erano diviti sopra oltre Sultana, quale Turchi doveram far sopra quest' Isola del Tenedo.“ (Archivio di Stato di Venezia, Capitano delle Nave filj. n. 4.)

Cort trængte med sit Skib ind i den haardeste Kamptummel, bodede en svært armeret tyrkisk Sultana, selv entrede han med Sværd i Haand det fjendtlige Skib og hjemførte den ottomanniske Standard, men blev dødelig saaret og fik blandt andet et Hug i Haanden. Hans Broder faldt, og den tyrkiske Pasha, der var en anset Person, blev dræbt. Sultanaen med den store Besætning af Landtropper blev skudt i Sænk, og 200 Slaver blev Venetianernes Bytte. Kun den Enkelthed, at den tyrkiske Pasha var en Damat og Svoger til de to tidligere Sultaner vidstes ikke endnu, men det turde vel være evident, at Cort har været hans Banemand, naar Venedig afviger fra den traditionelle Skik at ophænge saa værdifulde Sejrstrofæer som Pashaens Standard og Sværd i Markuskirken og skænker dem til Cort,¹⁾ thi saa stor og usædvanlig en Ære kan ene tilskrives, at Venedig gennem senere, troværdige Vidneudsagn er blevet bekendt med Corts Bedrift.

Saaledes underbygget af Kendsgerninger kan man tillægge dette Digt en ikke ringe historisk Værdi, og i Linien: „først i Kommando over Dine Kampfæller førtes Du til alle de Trophæer, som fra Havets Overflade slaa op imod Stjernerne“ har man et vægtigt Vidnesbyrd fra Prins Almericos egen Haand om, at Cort af Venedig var tillagt udøvende Kommandomyndighed.

¹⁾ Foruden den med 82 Torchoiser besatte Estandard og enkelte af Corts erobrede tyrkiske Vaaben indlemmedes ogsaa Sværdet i Kunstammerets Samlinger med følgende Anmærkning: „En Turkischer Säbel, welchen der Turkische Admiral selbst gefüret, und Adler selbst mit eigner Hand von ihm genommen, ist hernach von dem Hochseligen Konige Christianus Quintus in dem Schonischen Kriige 1676, 1677 und 1678 gefüret und zu die Konigliche Kunst Cammer gekommen 1692.“

SYV ENDE KAPITEL

CORTS VENETIANISKE UDMÆRKELSESTEGN

Under den venetianske Tjeneste modtog Cort forskellige Udmærkelsestegn, som desværre alle er gaaet tabt, men paa Frederiksborg Slot hænger et Maleri, der tillægges Karel van Mander, hvor han er afbildet iført Markusriddernes Ordensdragt og omgivet af sine venetianske Ærestegn, militære Attributter og fornemste Sejrstrofær.

Paa et Bord til venstre ligger en Del Guldkæder og to Ordens-tegn. Saavidt Kæderne kan følges paa det nu noget medtagne Maleri, findes yderst til venstre 2 Kæder afsluttet med Medailler i begge Ender, derefter Markusordenens Kors hængende i en Kæde, endnu en Kæde med Medailler og til Slut en Kæde med en Medaille i den ene Ende og et Ordenskors i den anden, altsaa i alt 5 Udmærkelsestegn. Sammenholdes nu disse med de Oplysninger, der kan hentes fra Corts Diplomer og de venetianske Indberetninger, vil man finde en nøje Overensstemmelse mellem Antallet af de afbildede Ærestegn og de Udmærkelser, Cort modtog.

I 1652 blev Cort til Erkendtlighed for det Vovemod, han udviste, da han i Argenterra Havn reddede Inkvisitor Bragadins Liv, af denne og Admiral Riva regaleret med en Guldkæde (Bilag 2); denne er rimeligvis den yderste Kæde til venstre, idet den adskiller sig fra de øvrige derved, at den ene Medaille bærer et Portræt, medens alle de andre er præget med Markusløven, og det er muligt, at dette Portræt forestiller Bragadin.

Efter Dardanellerkampen i 1654 fik Cort forskellige Udmærkelser. I Attesten (Bilag 4) skriver Admiral Foscolo, at han straks, da han havde erfaret Begivenheden, beærede Cort med en Guldkæde (una Collana d'oro). Imidlertid meddeler Bruun p. 62, at Foscolo i Rapporten af $\frac{23}{6}$ til Dogen skriver, at han gav Cort 2 af de Guldkæder, som han havde tilbage fra Dalmatien. Bruuns Meddelelse er ikke ganske korrekt, thi i Rapporten staar: „due fila di collana d'oro“, hvilket vil sige 2 Rækker eller Længder Guldkæder. Foscolo har alt-



Cort Adellers Krigstrofæer fra Søslaget ved Tenedos 17. Juli 1657. (Nationalmuseet i København).



Cort Adeler som venetiansk Markus-Ridder. (Maleri paa Frederiksborg Slot).



Eques Auratæ Stolæ

St. Markus Ordenens tre Ordenstegn. (Efter Schoonebeck: Histoires, Ordres militaires, Amsterdam 1699).



Eques S^{ti} Marci.



Eques Ducis Veneti



Generaladmiral Francesco Morosini som Doge.

saa skønnet, at Corts Bedrift var en saadan, at een Guldkæde var for ringe en Belønning, hvorfor han har ladet 2 Længder føje sammen til een samlet Kæde. Endvidere fik Cort ifølge Donationsdokumentet af ^{21/}1655 (1654) (Bilag 10) for sin heltemodige Optræden i samme Kamp af Dogen tilkendt en Guldkæde til en Værdi af 300 kurante Dukater samt en aarlig Pension paa 200 Dukater.

I Attesten af ^{10/}1654 anfører Admiral Delfino, at han i Betragtning af Corts Værdighed „er blevet aarsaget til at give ham *nærværende Characterer*, saasom de tjene ham til Prydelse og Trøst, hvor som helst han maa henkomme“. Der er altsaa her Tale om synlige Prydelser, og da Cort paa dette Tidspunkt kun havde modtaget Foscolos Kæde, men ikke den officielle Kæde fra Dogen, maa Fler-talsformen „carratteri“ sigte til endnu et eller flere Udmærkelsestegn, saa meget mere som Foscolos Rapport til Dogen slutter med følgende Indstilling: „Det er vist, at det offentlige Erkendtlighedstegn (*publica munificenza*) vil være vel anvendt paa ham“. Hvori et saadant Erkendtlighedstegn bestod vides ikke, men paa Maleriet ses, at der over Brystharnisket er anbragt en Fortunaskikkelse, hvorunder hænger et Kors, og da begge disse Tegn indgaar som Elementer i Corts Vaabenskjold, der senere skal blive omtalt, tør man vel gaa ud fra, at Cort har faaet disse Prydeser, der formentlig symboliserer Lykken i Kampen mod de Vantro, tilkendt dette Aar.

Hvor stor Betydning denne Fortunaskikkelse havde for Venedig fremgaar deraf, at den benyttedes ved Orlogsskibenes Ornamentering. Paa en for nylig fremdraget Skibstegning, der er dediceret Dogen Giovanni Cornaro (1709—1722), og som nu er i fransk Privateje, findes den samme Skikkelse, 25 Fod høj, som eneste Hovedornament paa Skibets Agterspejl. Det enkle Kors har ligeledes spillet en stor Rolle som et fornemt Udmærkelsestegn, det var tildelt Admiral Francisco Morosini, der bar det paa Brystharnisket, medens en saa berømt Admiral som Lazaro Mocenigo ikke opnaaede denne Udmærkelse.¹⁾

I Erkendelse af de store Fortjenester, som Cort havde indlagt sig i den venetianske Krigstjeneste, tildelte Venedig ham i 1659 den for en Fremmed saa sjældne Udmærkelse som Ridder af Markus Ordenen. I Patentet af ^{28/}1659 (1658) (Bilag 11) hedder det, at Republiken havde taget i Consideration at bepryde Capitano Curt Scieversen, „der fast den ganske Orlogstid har tjent udi Flaaden imod Tyrken“, med Ridder-Ordenen af Sanct Marco med Ret til „at bruge

¹⁾ Den her omtalte Skibstegning findes reproducet i Association des Amis du Musée de la Marine, Quatrième Bulletin trimestriel 1932, p. 96.

Klædedragten, Livgjortelen, Sværdet, Guldsporerne, og al anden Militær Prydelse, og nyde alle de Prærogativer, Ære, Jurisdiction, Frihed og Privilegier, som egner andre Riddere“, og i et Donationsbrev af 28/10 1659 (1658) meddeltes der ham ifølge en Senatsbeslutning af 15. s. M. en aarlig Pension paa 1400 Dukater for ham selv og hans Arvinger i tredje Led.

Nu hedder det i det danske Adelspatent (1/2 1666, Mylius p. 130), at Adeler blev regaleret med begge Republikens Ridderordner, og i følgende Redegørelse bestrider Bruun (p. 104—108) Rigtigheden af dette Udtryk, idet han anfører: „*Venetianerne havde to Slags Riddere, Ridderne af den gyldne Stola og Ridderne af St. Markus. I den førstnævnte Orden optoges kun Mænd af de fornemste patriciske Slægter, den Orden har Curt Sivertsen ikke modtaget, det var en Umulighed for ham at opnaa den. Om Markus-Ridderne meddeles Følgende af Tentori, som har skrevet et vigtigt og indholdsrigt Skrift om Venedigs Statsordning (1785): „Fra fjerne Tider finder jeg, at denne Ridderorden har været i Brug i Venedig, dog blev den ikke givet til Undersaatter af den aristokratiske adelige Stand. Disse Riddere, som ved væsenlige Tjenester havde gjort sig værdige til en saa stor Ære, valgtes af Dogen og hans mindre Raad, og Dogen selv uddelte Ordenen, som bestod i en Medaille eller et lille Kors af Guld eller af himmelblaa Farve, som han hængte dem om Halsen; paa Ordenen var udgraveret en kronet Løve, Symbol paa Evangelisten St. Markus, Republiken Venedigs Beskytter. Senere skete Valget eller Udnævnelsen af disse Riddere, efter at deres Fortjenester vare blevne prøvede, snart af Senatet, snart i hele Kollegiet, undertiden af det store Raad, Tegnet var en Kæde med en vinget Løve. Denne Indretning bestaar endnu (1785), og de nævnte Riddere udnævnes enten af Dogen i hans Kabinet uden nogen Pomp eller Højtidelighed, eller af Senatet, eller af Kollegiet, eller endelig af Signoriet. Den fælles Titel for alle disse Riddere er Cavaliere di San Marco; de leve under Republikens Beskyttelse, de love at tage Vaabnene, for at forsvare den imod de Vantro, idet de aflægge Troskabsed for Dogens Fødder“, og Bruun fortsætter: „Altsaa, der var kun en Benævnelse, Ridder af S. Markus-Ordenen, der tales ikke om nogen Pension. Men det vil være bedst at tilføje nogle flere Oplysninger, som kunne betragtes som en videre Forklaring til Tentoris Meddelelse“, — og i en Note tilføjes: „Hertil er dels benyttet B. Giustimianis Værk, *Historie chronol. dell'Origine dell'ordini militari e di tutte le religioni cavalleresche. Venezia 1692, S. 123—27; dels Meddelelser fra Hr. T. Gar. — Diplomet for**

en Markusridder begyndte altid med Dogens Navn, det var altid ham, som udnævnte, ligesom det var ham, som slog til Ridder. Men i Reglen udgik Forslaget fra et af Regeringskollegierne, navnlig fra Senatet, som besluttede at udnævne dem, der ved Tapperhed og Talerter havde gjort sig værdige dertil, og overdrog Dogen at sætte Beslutningen i Værk, Valget skete kun meget sjældent af Dogen selv; valgte han, saa var det Mænd, som havde gjort sig særlig fortjente af ham. Diplom og Dekoration overleveredes da i Dogens egne Værelser i en Slags privat Form, men med de samme Ceremonier, som plejede at finde Sted, naar Overleveringen skete offentlig, altsaa mere højtideligt, i Nærværelse af Senatet eller Delegerede derfra.“

Bruun fortæller endvidere: „Hvad enten Dogen eller Senatet indstillede En til at blive Markusridder, saa var Æren ligestor; Ridderne deltes ikke i Klasser efter Forslagsstillerne. Dekorationen var enten en Medaille med Markusløven, eller et ottekantet spidst Kors af Guld eller himmelblaa Emaillé hængende i en Kæde; men ingen Ridder fik begge Tegn paa en Gang, og ligesaa lidt fik han først det ene og senere ved en ny Forfremmelse det andet.

Uagtet Curt Sivertsen kun 1 Gang er bleven udnævnt til Ridder af Markusordenen, er det dog allerede meget tidlig blevet fortalt, at han er blevet udnævnt 2 Gange. Det er Umage værdt at se, hvorledes denne Fortælling er opstaaet. Worm omtaler det saaledes i Universitetsprogrammet. Uden at anføre noget Aar eller nogen Datum for Udnævnelsen siger han, at Curt først blev hædret med Ridderværdigheden ifølge Dogens Gave „Principis munificentia Equestri dignitate decorus“; Worm har ikke her anført, hvad den Ridderorden hed, som han fik. Dernæst siger han, at Curt blev Markus-Ridder ifølge Senatets Beslutning „ex supremi Senatus Consulto D. Marci Eqves“. Han anfører hverken Aar eller Datum, men omtaler de Rettigheder, Curt fik som Ridder. Det er nu ganske tydeligt, at Worm maa have haft det rette Ridderdiplom, dateret 21. Januar 1654 (c: 1655), — Sic! — for sig eller en Afskrift af en Del af dette, thi de Rettigheder, han anfører, ere netop de, som nævnes i Ridderdiplomet.“

Nu maa enhver jo tro, at Bruun, der er gaaet saa stærkt i Rette med tidligere Forfattere, har meddelt alt, hvad der kunde tilvejebringes om Markusordenen, han har faaet vigtige Oplysninger af Direktør Gar, hvis Breve vi ganske vist ikke kender, han anfører den ansete Forfatter Tentori, hvis Redegørelse spænder over et langt Tidsrum, helt op til 1785, og derfor er saa ubestemt, at den nær sagt kan bruges til hvad som helst, men han har ogsaa studeret Giusti-

nian's anerkendte ordenshistoriske Værk, der er udkommet i selve Venedig 1692, altsaa kun 33 Aar efter Corts Udnævnelse, og det maa derfor forventes, at Bruun ikke har givet vitterlig urigtige Oplysninger. Derfor forbavses man unægtelig ved i det sidstnævnte Værk at se, at der umiddelbart efter Omtalen af Markusordenen anføres, at Venedig havde endnu en Ridder Orden, nemlig: „*Cavaliere del Doge à Prencipe di Venezia*“, hvilket netop er den Orden, som omtales i Worms Universitetsprogram, og som vil blive omtalt senere.

Bruuns Redegørelse for Markusordenen er dels uklar, dels forkert, hvilket muligvis skyldes, at han har søgt Oplysninger i Kilder, der behandler Ordenen i en længere Periode, hvor den undergik forskellige Forandringer, men med det Kendskab, Bruun havde til Corts Ridderdiplom og andre samtidige Oplysninger, burde den have været trukket klarere op. Det er selvfølgelig en Paradoks at ville hævde, at Ridderne ikke deltes i Klasser „efter Forslagsstillerne“, naar det tilføjes, at Dekorationen enten bestod i en Medaille eller et Kors, og det er misvisende ikke at paapege en saa positiv Urigtighed hos Tentori, naar denne hævder, at Markusordenen ikke blev givet til Under-saatter af den aristokratiske Stand, thi i 1649 (Bruun p. 38) tildeltes Markusordenen Admiral Riva, som blev adlet 1642 efter et Togt mod Barbareskerne; i 1656 blev Admiral Lazaro Mocenigo (Bruun p. 68) og i 1661 Admiral Giorgio Morosini, der begge var af gammel adelig Slægt, Markusriddere.

Ifølge Giustinian 1692 inddeltes Markusordenen i 3 Klasser (p. 105):

ORDINI DI CAVALIERI DI S. MARCO IN VENEZIA.

Cavalieri delle Stola D'Oro.¹⁾

Cavalieri di Collana del Senato e Collegio.

Cavalieri del Doge à Prencipe di Venezia.

Marcusordenen — Cavaliere di San Marco, di Collana à Medaglia — bestod enten af et Markuskors, en Kæde eller en Medaille, det sidste var det almindeligste. Medaillen var paa den ene Side præget med den bevingede Markusløve, der i den ene Klo holdt et blottet Sværd og i den anden en aaben Bog med Indskriften: „Pax Tibi Marce Evangelista meus“ (Fred være Markus min Evangelist), og

¹⁾ Den gyldne Stola, der bestod i et bredt, guldindvirket Baand, der ovenpaa Ridderdragten var lagt over den venstre Skulder og omtrent naaede til Knæene, var forbeholdt Personer af høj Rang og adelig Slægt.

Medaillen bar paa den anden Side den regerende Doges Navn eller en knælende Markusfigur. Medaillen blev baaret af en Kæde til at hænge om Halsen, og Kædens Guldværdis fastsattes ved hver enkelt Udnævnelse saaledes, at den fik stigende Værdi ved senere Udmærkelse. Til denne Orden hørte ingen særlig Ridderdragt, med mindre Patentet indeholdt Bestemmelse herom. Endvidere var der ofte, men ikke altid, knyttet en Pengegave eller en aarlig Pension til Udnævnelsen.

Den Udmærkelse, Cort modtog, var det fornemste Ordenstegn som Markusridder af 2. Grad — Cavaliere di S. Marco del Senato e Collegio: et Kors i blaa Emaillé med den gyldne Markusløve i Midten og Lillier i Korsets indvendige Hjørner, ligesom der med Ordensdragten blev tillagt ham militær Værdighed og Jurisdiktionsmyndighed, hvorved han blev sidestillet med de højere venetianske Søofficerer. Størrelsen af den tilstaaede Pension viser, hvor højt Venedig værdsatte hans Fortjenester, thi denne androg efter Datidens Forhold en meget betydelig Sum, ogsaa i Sammenligning med de Gager, der udbetaltes de venetianske Søofficerer. Fra 1657 er bevaret en Liste over Lønninger ved Flaaden; Corts Chef, Admiral Bembo, fik 150 Dukater maanedlig (1800 Dukater aarlig), Governatori delle Navi 80 og Capitani delle Galeazze 40—30 Dukater mdl. Med de to Pensioner paa 200 og 1400 Dukater havde Cort saaledes en Indtægt, der kom meget nær op til Admiralsgagen, hvilket satte ham i Stand til i 1660 at gøre Tjeneste som Frivillig og paa egen Bekostning at underholde den Stab, der var ham tillagt som Tenente Generale.

Naar det i Prins Almericos Digt hedder, at Cort ene skyldte sin Tapperhed, at han havde opnaaet det Riddernavn, som andre maatte købe for 100,000 Dukater, saa er dette ingen Overdrivelse, thi Venedig havde paa Grund af Pengemangel set sig nødsaget til at skaffe Midler til Krigsførelsen ved at sælge Adels- og Ridderpatenter for betydelige Summer, der som Regel laa omkring 100,000 Dukater, et Tal, der viser, hvor attraaet Ridderværdigheden som Markusridder var.¹⁾

Det Ordenstegn, som hørte til Markusordenens tredie Klasse: — Cavaliere del Doge o Principe di Venezia —, beskriver Guistinian som et Kors i Lighed med Malteserkorset, det var blaat og havde en smal Guldkant, og i Midten fandtes den bevingede Markusløve. Det

¹⁾ Indberetning ¹⁰/₁ 1663 fra Francisco Maria Massius, Rigsarkivet T. K. U. A. Italien B. 13, Venezia.

var den Orden, som blev givet af Dogen personlig til de Personer, som denne fandt værdige til en særlig Udmærkelse, uden at Senatets Beslutning herom skulde indhentes.¹⁾

Paa Maleriet ses Dogekorset yderst til højre paa Bordet, det adskiller sig fra Markuskorset derved, at det i de indvendige Hjørner har bugtede Straaler i Stedet for Lillier. At denne Prydelse ikke omtales af Guistinian er uden Betydning, thi denne omtaler lige saa lidt som andre af Datidens Forfattere de forskellige Ordeners Detailornamenter, derimod vides det fra Malerier, at Markuskorset gennem Tiderne undergik forskellige Forandringer, idet Udsmykningen af de indvendige Hjørner fik forskellig Karakter, her anvendtes snart Lillier, snart Perler og ædle Stene, snart rette eller bugtede Straaler, hvilket viser, at den bugtede Straale ikke var noget fremmed Element i det venetianske Ordenssystem.

Hvornaar Cort har faaet Dogekorset vides ikke, thi noget Patent, om et saadant har været udstedt for denne prsonlige Orden, er ikke bevaret. Worm fortæller, at Cort fik det før Markusordenen, i saa Fald synes det rimeligt at antage, at Dogen har vist Cort denne Udmærkelse som Erkendtlighed for hans Tapperhed i Slaget ved Tenedos i 1657, men da Cort i selve Markuspatentet (1659) nævnes som Capitano og ikke som Ridder, er det rimeligere at antage, at han har faaet det senere, muligvis ved Afskedsaudiensen, efter at han i 1660 havde gjort Tjeneste som Tenente Generale.

Det vil saaledes ses, at Cort har faaet alle de Ordenstegn, som er vist paa Maleriet, og det er derfor usmageligt, naar Bruun p. 104 i denne Forbindelse skriver: „Der er vist endnu Ingen, som paa sit Portrait har ladet et og det samme Ordenstegn male af sex Gange“, eller p. III: „skulde han maaske have baaret sig ad paa samme Maade, som Mange nu gøre; naar En fra Ordenskapitlet har modtaget Dannebrogordenens Ridderkors, køber han sig et af en anden Størrelse hos en Guldsmed. Derfor bliver han ikke to Gange Ridder af Dannebrog.“

Paa højre Side af Maleriet ses Corts Vaabenskjold; de heraldiske Vaabenmærker er her de samme, som kendes fra Afbildinger paa to af de venetianske Diplomer, men Grupperingen er anderledes. Bruun

¹⁾ Nella persona del Doge risplende il Prencipato della Republica di Venezia; per tanto gl'è rifferuata la facultà di conferire il medesimo honore priuatamente nella di lui Camera d'udienza, e senza solennita: premiando egli in tale forma quelli, che di lui si rendono particolarmente benemerite la forma di crearli è pari alla prenarrata, e si chiamano Cauallieri del Prencipe di Venezia.

udtaler p. 111, at det ikke vides, hvorfra Cort har faaet dette Vaaben, da han ikke er blevet nobiliteret i Venedig, og røber dermed manglende Kendskab til Datidens Brug af Vaabenmærker; thi Vaabenskjold og Hjelm var dengang ikke noget Særkende for Adelsmænd alene.

I Danmark var Forholdet det, at et stort Antal Slægter førte Vaabenskjold uden at være adelige, dette ses f. Eks. fra Hyldingsakten i 1655,¹⁾ hvor 17 Borgere i København førte Skjold og Hjelm, i Form og Indhold svarende til Adelen, 2 førte Skjold uden Hjelm og 10 førte kun Bomærker; og under Christian V's Regering udstedtes en lang Række Vaabenbreve til kongelige Betjente af borgerlig Stand, hvor der hjemledes disse og deres Efterkommere Ret til at bruge visse Symboler, uden at de dermed var optaget i Adelsstanden. I Venedig bestod et tilsvarende Forhold. I det store Raad optoges alle mandlige Medlemmer af de i Republiken bosiddende Patricierfamilier efter deres fyldte 25. Aar (i 1660 talte Raadet saaledes ca. 1200 Personer), og der skeldnedes mellem adelige: *Nobili*, og uadelige: *Gentiluomini*, men alle førte Slægtsvaaben.²⁾

Corts Vaabenskjold er afbildet paa begge de venetianske Diplomer fra 1659 (1658), det er delt i 4 Felter: for oven til venstre det halve af en flakt Ørn; til højre en Arm strakt frem fra en Sky, og i Haanden holdes et Sværd med et spiddet Hoved; forneden til venstre et Kastel; og til højre tre Halvmaaner over hverandre. Over Skjoldet en Hjelm kronet med 7 Galejstævne, og paa en mindre Kugle staar en Fortuna mellem Faner med tyrkiske Halvmaaner. Under Vaabenskjoldet hænger et Kors uden særlige Ornamentter (paa Maleriet er det et Markuskors), Vaabenskjoldene paa de to Diplomer afviger fra hinanden derved, at Fortunaskikkelsen paa det ene er omgivet med 5 Faner og paa det andet med 7 Faner.

De enkelte Vaabenmærker viser, at Vaabenet er nøje knyttet til den venetiansk-tyrkiske Krig, og det er givet, at Cort har faaet Vaabenskjoldet tildelt som en Udmærkelse af Republiken, thi ellers vilde det ikke være optaget paa de officielle Diplomer, der er udstedt af selve Kancelliet i Venedig, og dette er da ogsaa i fuld Overensstemmelse med Prins Almericos Digt, hvori det hedder: „Du gav Dig selv Adelskabets Hæder før Veneternes høje Styrelse“. Da Vaabenet ikke findes paa Donationsdokumentet af 1655, maa Cort have faaet denne Udmærkelse i Perioden 1655—1659, og det at Fanerne op-

¹⁾ A. Thiset, Historisk Tidsskrift 7 R. 2. Bd.

²⁾ Indberetning af ¹⁰/₁ 1663 fra Francisco Maria Massius, Rigsarkivet T. K. U. A. Italien B. 13, Venezia.

træder i forskelligt Antal, tyder paa, at hver Fane symboliserer en Begivenhed, hvor Cort har indlagt sig særlig Fortjeneste. Der er det mærkelige, at det er det sidst daterede Dokument, der har Vaabenet med de færreste Faner, hvilket kan tyde paa, at man her staar over for Vaabenet i dets oprindelige Skikkelse med 5 Faner, og at det skyldes en Skødesløshed, at de sidst tilføjede Faner ikke er kommet med. Kendte man nu med Sikkerhed alle de Begivenheder, ved hvilke Cort har udmærket sig i særlig Grad, havde man et sikkert Middel til at finde ud af, hvornaar Venedig har tildelt ham Vaabenskjoldet, men saa heldigt stiller Sagen sig desværre ikke.

De to Vaabentegn: Sværdet med det afhuggede Hoved, og de tre Halvmaaner giver dog en meget værdifuld Vejledning, thi det maa formodes, at det første sigter til Dysten med den tyrkiske Pasha i 1657, og er dette Tilfældet, har man et vigtigt Udgangspunkt og tillige endnu et vægtigt Bevis for Rigtigheden af Beretningen, der fortæller, at Cort med et Sværd skilte Pashaens Hoved fra Kroppen. Vel kan dette Billede symbolisere, at Cort i Almindelighed forarsagede sine Fjenders Død i Kampen, men det synes i denne Sammenhæng rimeligere, at der her sigtes til en bestemt Begivenhed af historisk Betydning. Dernæst de tre Halvmaaner, som har det Særkende, at de alle er liggende med Maanespidserne opad. Vil man undersøge, hvorledes Tyrkerne sædvanlig afbildede deres Trostegn, vil man finde, at det var den tiltagende Maane, der brugtes, og naar de afveg herfra, var Kombinationen oftest to lodrette Halvmaaner vendt imod hinanden og derunder en liggende Maane. En Afvigelse herfra forekommer kun sjældent, og derfor er Kombinationen 3 liggende Maaner yderst interessant, fordi den netop findes paa Topstykket af den af Cort erobrede tyrkiske Estandard. De tre liggende Halvmaaner anbragt lodret over hverandre var Janitsharernes (Infanteriets) Vaabenmærke, og det er sandsynligt, at den nu forsvundne Fanedug har haft dette Mærke. Janitsharerne udgjorde en betydelig politisk Magtfaktor i Tyrkiet, herfra rekruteredes Sultanens Livvagt, og det var denne, som ved Paladsrevolutionen i 1648 myrdede Sultan Ibrahim og satte hans 7-aarige Søn Muhamed IV paa Tronen. Alle Traade samles saaledes i et fælles Punkt; den erobrede Fane tilhørte et Janitsharregiment, der førtes af en højtstaaende Pasha. Denne skulde være Svoger til de to afdøde Sultaner Murad IV og Ibrahim XXII, hvilket bekræftes af Inskriptionen, der henfører Fanen til selve Sultan Murads Livregiment. Der er derfor al Grund til at sætte Vaabenmærket i Forbindelse med denne Sejrstrofæ, saa-

ledes at man tør fastslaa, at Cort har faaet Vaabenskjoldet tildelt i 1657, kort efter den berømmelige Dyst ved Tenedos.

Det vilde have været ønskeligt, om man ogsaa kunde paavise, at Cort i 1658 havde udmærket sig særlig de to Gange, der skulde begrunde Tilføjelsen af de to Faner til Vaabenet, men dette lader sig ikke gøre, da Attesten for dette Aar er gaaet tabt, kun den ene Bedrift, hvor Cort med sit Skib fravristede de 38 Galejer deres Bytte, kan dokumenteres gennem den venetianske Rapport, men dette udelukker ikke, at Cort ved en anden Lejlighed kan have indlagt sig betydelig Fortjeneste dette Aar, særlig fordi der i Admiral Morosinis Attest af ⁷/₁₁ 1659 udtales, at Cort i tvende Kampagner 1658 og 1659 har haft mange Rencontres og Fægtninger med den fjendtlige Flaade ved Dardanellerne (Bilag 8).

Ogsaa i en anden Retning har disse Faner deres Betydning, thi det er os overleveret, at Cort har deltaget i 17 venetianske Søslag, og det vides saaledes, at han indtil Januar 1659 ved 7 Lejligheder havde udmærket sig i saa høj Grad, at Venetianerne fandt Anledning til at sætte Sejrstegen i hans Vaabenskjold.

OTTENDE KAPITEL

CORT FORLADER VENEDIG OG ANTAGER NAVNET ADELAER

Med Aaret 1660 afsluttede Cort sin venetianske Orlogstjeneste og rejste til Holland, hvortil han ankom i Maj 1661.

Bruun fortæller i en Note p. 153, at Corts Tjeneste ophørte, „fordi Venetianerne ikke mere behøvede de fremmede lejede Skibe; paa samme Tid ophørte Curts Landsmænd (sic), de andre hollandske Kaptajner at være i venetiansk Tjeneste“. Dette er ganske urigtigt, Venedig trængte i høj Grad til de hyrede Skibe, men Pengevanskeligheder nødte Republiken til at reducere Antallet, og Bruun dementerer ogsaa sig selv, thi p. 157 fortæller han, at Grev Gualdo i April 1661 overrakte Frederik III et Brev fra Dogen med Anmodning om Hjælp til Krigens Fortsættelse. Gualdos Mission var netop at skaffe Penge og Skibe fra Danmark og Sverige,¹⁾ og en lignende Appel om i Kristenhedens Navn at yde Hjælp i Kampen mod de Vantro rettedes til andre Lande. I November 1660 rejste Procuratore Corraro paa en Ambassade til London for at erholde Hjælp, særlig af Skibe, og i samme Anledning lod Venedig bygge to pragtfulde Gondoler som Foræring til Kongen af England.

Det er ligeledes urigtigt, naar Bruun vil hævde, at Tyrkerne var saa optaget af Krigen i Ungarn, at Felttoget paa Kreta gik i Staa, Tyrkerne udfoldede tværtimod stor Virksomhed i Ægæerhavet, og

¹⁾ Aitzema, Saken van Staet en Oorlogh, p. 645, fortæller, at den tyske Envoyé extraordinaire Graef von Zinsendorf i Foraaret 1664 var i Danmark for at opnaa maritim Hjælp mod Tyrkerne, og at Frederik III gav Tilsagn om Støtte med nogle Orlogsskibe, saafremt England og Holland stillede lige saa mange hver. I andre Lande stillede man sig ikke slet saa imødekommende, men honorerede Gesandten med storstillede Gaver. I Sverige fik Greven en Guldkæde til 800 Rdr. og en med Diamanter besat Medaille til 2000 Rdr. og i England en personlig Gave paa 1200 £.

Danmarks betingede Tilbud om Skibe lyder ikke usandsynlig, thi i 1662 fik Hannibal Sehested det Hverv at tilbyde England og Frankrig at leje 6 større monterede danske Orlogsskibe, „Svanen“, „Victoria“, „Tre Kroner“, „Norske Løve“, „Lindormen“ og „Spes“, antagelig for at skaffe Penge i den tomme Statskasse, men Ordren blev tilbagekaldt ¹/₂ 1662. (Rigsarkivet, T.K.U.A., Frankrig C. 1, 132 Hannibal Sehesteds Protokol.)

i 1661 fandt et større Søslag Sted ved Øen Tine, hvor de ganske vist led betydelige Tab, men de var saa stærke til Søs, at deres Skibe sendtes paa Kapertogt til Atlanterhavet. Admiral de Ruyter havde saaledes i Juli Maaned en Kamp i Kanalen med 7 store tyrkiske Skibe, hvoraf han erobrede de 5, som blev taget ind til Brest.

Naar Cort forlod den venetianske Tjeneste, skyldtes det, at han ikke længer havde nogen Tiltro til, at Venedig vilde være i Stand til at vinde Krigen, og i Oktober 1661 fortalte han Ole Bork (Bruun p. 125), at det var hans Opfattelse, at Tyrkerne ikke kunde fordrives fra Kreta dette Aar, fordi Venedig ikke raadede over tilstrækkelige Magtmidler. Cort vedblev dog at staa i Forbindelse med Venedig, hvis Interesser angaaende Skibsudrustning, Hvervning m. m. han varetog i Holland, og Republiken tilbød ham i hvert Fald to Gange at genindtræde som Admiral paa meget gunstige Vilkaar, sidste Gang da Forhandlingerne om hans Kaldelse til Danmark var indledet.

Følger man de senere Krigsbegivenheder i den venetiansk-tyrkske Krig, vil man bemærke, at der samtidig med Ophøret af Corts Tjeneste indtræffer et Vendepunkt i hele Krigsførelsen til Søs. Venetianerne, som hidtil havde været besjælet af en offensiv Aand, indskrænker sig nu til rent defensive Foranstaltninger for at fastholde de faa Støttepunkter, der endnu ikke var blevet erobrede af Tyrkerne, Blokaden ved Dardanellerne blev ikke genoptaget, og Slaget ved Tine var det sidste Forsøg paa at gaa angrebsvis til Værks. Omend dette vel i nogen Grad maa tilskrives almindelig Krigstræthed og store økonomiske Vanskeligheder, ligger det dog nær at formode, at Cort i de senere Aar under den venetianske Tjeneste har haft en langt større Indflydelse paa Krigsoperationerne til Søs, end det fremgaar af de faa bevarede Rapporter, og at det var i Erkendelse heraf, at Venedig under Corts Ophold i Holland tilbød ham Admiralskommandoen over Skibsflaaden, et Forhold som skal blive nærmere omtalt senere.

Cort vendte tilbage til Holland som Enkemand, uden at det dog vides, hvornaar hans første Kone døde, og ^{25/7} 1662 indgik han nyt Ægteskab med den 21-aarige Frøken Anna Pelt, Datter af Aernout Pelt og Susanna van Gansepoel. Faderen var død, og Sønnen Arnold ledede det ansete Peltske Handelshus i Amsterdam. I Vielsesprotokollen møder man for første Gang Navnet "Coert Sivertsen Adelaer".

Under Opholdet i Holland blev Cort ret ofte kaldt Koenraad Siewertsz Adalborst, hvilket rimeligvis hidrører fra, at man i den venetianske Tjeneste ved Udstedelsen af de første Attester har mis-

forstaaet Ordet Adelborst (Søkadet) og troet, at det var et Navn og ikke en militær Grad. Denne Fejltagelse gaar igen i Prins Almericos Digt, hvilket formentlig har sin naturlige Forklaring deri, at Prinsen om Bord paa Corts Skib har set de venetianske Attester. Prinsen, der kendte Cort under Navnet Caualiere Curtius, har ved Udfærdigelsen af Æresdigtet ønsket at anføre det fulde Navn, og har da uvilkaarligt benyttet den første Attest. Fejltagelsen gaar igen i nogle Varianter (Bruun p. 120—123), der blev trykt som Lejlighedsdigte i Anledning af Bryllupsfesten. Bruun synes, at det er besynderligt, at denne Misforstaaelse gaar igen i selve Holland, hvor Kadetstillingen Adelborst var velkendt, men ret beset er Forholdet ikke saa mærkeligt. Alle Lande kan fremvise en lang Række Navne, der direkte er afledet af Stednavne eller Erhverv, Admiral Wassenaer kaldes ofte Obdam, fordi han var fra denne By, Navnet Constabel har en smuk Klang i England, og Navne som Møller, Bager o. s. v. er gaaet over til at blive gode danske Navne.

Det er imidlertid forstaaeligt, at Cort har villet frigøre sig fra et Navn, som stod i Misforhold til den høje Position, han havde opnaaet, og at det er derfor, at han har antaget Navnet Adelaer. Nogle har ment, at dette direkte er afledet af Adelborst, men det er næppe rigtigt; andre at Navnet er antaget, fordi Cort i det venetianske Vaaben førte en Ørn; men langt sandsynligere er det, at Adler var et gammelt norsk Slægtsnavn paa mødrende Side.

I Ørnen i Corts Vaabenskjold har man set et Symbol paa Corts Lynsnarhed i den venetianske Tjeneste; havde Ørnen været hel, kunde Symbolet passe, men en halv flakt Ørn siger i denne Forbindelse intet. Derimod fremgaar det af Markusdiplomet, hvor det hedder: „Naar man hertil føjer hans Persons og Byrds Beskaffenhed etc.“, at Cort regnede sig som hørende til en af Norges gamle Slægter, og da sikkert til Slægten Adler.¹⁾ Ørnen er da som Slægtsvaaben anbragt i Vaabenskjoldets fornemste Felt og betegner ved kun at være halv, at Mærket hidrører fra den mødrende Linie. Havde det ikke været saaledes, vilde Sværdet med Tyrkerhovedet have været anbragt paa den fornemste Plads som det mest betydende Symbol i Vaabenskjoldet.

Bruun vil hævde, at Cort ikke var nogen Notabilitet, at hans Navn og hans Anseelse kun var lidet kendt af Samtiden, og at han i Holland betragtedes som en „hollandsk Skipper“, der var vendt hjem med sit Hyreskib. Bortset fra, at de til Bryllupshøjtideligheden paa

¹⁾ Personalhistorisk Tidsskrift 7. Rk. IV, 238—42.

Hollandsk trykte Digte siger noget andet, og at det ganske strider mod Paastanden om, at Cort var en Storpraler, der vidt og bredt berømmede sig af sine Heltebedrifter, modsiger Bruun sig Gang paa Gang, og hans Forkærlighed for at gøre Cort til Hollænder er kun et kejtet Forsøg paa at komme uden om den Kendsgerning, at Holland ved at tilbyde Cort en Admiralspost afveg fra Maximen ikke at betro en højere Kommandopost til en Udlænding.

At Samtidens venetianske Historieskrivere kendte Cort og omtalte ham med Ros kan læses baade hos Nani og Brusoni. En af Hollands betydeligste Historieskrivere Brandt skriver 12 Aar efter Adellers Død: „Kourt Syverts Adelaar, berømt af sine Heltegerninger, nu i Kongen af Danmarks Tjeneste“ (Bruun p. 119), og Ingen vil vel betvivle, at den hollandske Regering ikke skulde have vidst fuld Besked om Corts Bedrifter, hans Anseelse og hans Dygtighed som Søkriger og Flaadefører, da den i 1665 tilbød ham Posten som Viceadmiral for Norderkvarteret og Vest Vriesland, „ikke fordi der var Mangel paa erfarne og tapre Krigsøverstere i Holland, men paa Grund af *den Estime, Staterne bar for hans Meriter og hans Person*“, og dette paa et Tidspunkt, hvor man i Holland ikke vidste, at Cort var dansk Generaladmiral. (Bruun p. 135.)

CORT ADELER I DANSK-NORSK
ORLOGSTJENESTE

NIENDE KAPITEL

CORT ADELERS UDNÆVNELSE TIL DANSK ADMIRAL

Da Frederik den Tredie blev bekendt med, at den for sine Bedrifter og smukke Karriere i den venetianske Krigstjeneste berømte Cort Adeler var vendt tilbage til Holland, havde Kongen endnu ikke taget Beslutning om, hvem der skulde beklæde det ledige Rigsviceadmiralsembede og som Lieutenant Admiral¹⁾ kommandere den udrustede Flaade i Krig.

Allerede ved Rigsadmiral Ove Gjeddes Død d. ¹⁰/₁₂ 1660 stod den enevældige Konge over for Valget at forfremme en af Flaadens højere Officerer, eller at indkalde en Fremmed, til at beklæde det ledige Embede, men Kongen tøvede længe; thi der hengik nærlig 1¹/₂ Aar, inden Admiral Bjelke forfremmedes til Rigsadmiral, hvorefter Rigsviceadmiralsposten forblev ubesat.

Da den danske Søofficersstand talte saa dygtige Admiraler som Henrik Bjelke, Niels Juel og Nicolaj Helt, der med Nidkærhed havde bestridt deres Embede, og som alle havde udmærket sig i den nys afsluttede Krig, kan det for Eftertiden synes besynderligt, at slige lange Overvejelser her var nødvendige. Det er imidlertid en kendt Sag, at Frederik III sædvanlig først traf sine Beslutninger efter modent Overlæg,²⁾ og han havde i særlig Grad Grund til at skænke det vigtige Spørgsmaal: Marinens Administration og Flaadens Kommandoleidelse indgaaende Overvejelser.

¹⁾ Efter Haandfæstningens Kassation havde Kongen ved Forordningen af ⁴/₁₁ 1660 — den saakaldte Provisional-Ordonnance — fastsat Nyindrettelsen af Admiralitets-Kollegiet med Rigsadmiralen som Præsident, en Lieutenant Admiral som Rigsviceadmiral, medens de to følgende Admiraler skulde være første og anden Viceadmiral. Lützwow: Efterretninger til Dansk Historisk Kundskabs videre Udbredelse, p. 23—45. Admiralitetet, der havde Sæde paa Bremerholm, skulde foruden at varetage alt vedrørende Landets Søforsvar, Flaadens Udrustning og Vedligeholdelse, Personellets Antagelse og Uddannelse ogsaa i Hensigt til den stadig gældende Instruks af ²⁹/₈ 1655 (Bruun p. 388—89) have Indseende med Navigationens og Kommerciens Fremme.

²⁾ Becker: Samlinger til Danmarks Historie II, 433.

Efter Afslutningen af de ulykkelige Krige med Sverige 1657—1660 maatte alle Bestræbelser sættes ind paa at ophjælpe det ødelagte Land og bringe Finanserne i Orden, og som en særlig vigtig Opgave maatte ogsaa Landets Forsvarsvæsen bringes paa Fode; thi de sidste to Krigsaar havde tilfulde understreget Betydningen af Herredømmet i egne Farvande. Ingensinde tidligere havde fremmed Flaadeoptræden¹⁾ haft vægtigere politisk Indflydelse paa Nordens Skæbne end i denne Krig, og det er forstaaeligt, at Kongen med den Mulighed for Øje at genoprette Landets Anseelse ved en Styrkelse af Forbundet med Sønationen Holland har overvejet at ansætte en dygtig hollandsk Admiral i Spidsen for Søetaten, og det maa i denne Forbindelse erindres, at Søkrigen netop i de sidste Aartier havde gennemgaaet en betydelig Udvikling. Der stilledes nu i langt højere Grad end forhen Krav til sømandsmæssig Erfaring og taktiske Føreregenskaber, og her førte de store Sømagter, England og Holland, an.

Forhandlinger indlededes med den berømte de Ruyter, der stod overordentlig højt i Kongens Gunst, men ²²/₁₂ 1661 kan den svenske Resident i København, G. Duvall, meddele, at Tilbudet var blevet afslaaet. Muligvis har ogsaa andre Planer været under Overvejelse; thi der hengik endnu et halvt Aar, inden Kongen tog den endelige Bestemmelse at udnævne Henrik Bjelke til Rigsadmiral i Maj 1662. Kongen havde dog ikke opgivet Haabet om at finde en velegnet Ud-lænding, hvem han kunde betro Hvervet som Admiral over selve Flaaden, thi Stillingen som Rigsviceadmiral forblev ubesat, indtil Cort Adeler indtraadte i den danske Marine.

Forskellige Personer er sat i Forbindelse med Cort Adellers Kal-delse, men Sandsynligheden taler for, at det er Hannibal Sehested,²⁾ der har henledt Kongens Opmærksomhed paa, at man i Adeler vilde finde netop den Mand, man havde Brug for.

I Egenskab af extraordinær Ambassadør rejste Hannibal Sehe-sted i Maj 1662 til Holland, England og Frankrig for at ordne de

¹⁾ Under de Fredsforhandlinger, der førtes i 1659, laa i Store Belt i Juni Maaned den forenede hollandske Flaade paa 84 Skibe under Admiralerne Wassenaer van Obdam og de Ruyter, samt den engelske Flaade paa 60 Skibe under Admiral Montague, Earl of Sandwich.

²⁾ Hannibal Sehested var paa dette Tidspunkt Kongens højre Haand og nærmeste Raadgiver, en Mand med betydelig Indsigt i Landets indre og ydre Anliggender og fra udenlandske Rejser kendt med fremmede Forhold. Han var Rigs- og Statsraad, Præsident i Kammer-Collegiet, og det var ham, der som Rigets Skatmester indsendte de aarlige Overslag over Midler til Flaadens Underhold. Der er ingen Tvivl om, at han var inde i de Planer, Kongen nærede med Flaaden, thi *til ham stiledes den under ¹/₁₁ 1660 beordrede Underretning om Flaadens Tilstand, samt de næste Aar udarbejdede Forslag og Ruller angaaende Personellet, „enhver med Navn og Bestilling specificeret“*. Sjæll. Tegn. XXXVI, 15, 298 Aktstykker, som desværre alle er gaaet tabt.

vanskelige Traktatsspørgsmaal og skabe en Tilnærmelse til Frankrig med det Formaal at faa Tilsagn om Subsidier og maritim Støtte i Tilfælde af, at Danmark skulde blive inddraget i en ny Krig. Hannibal Sehested kom til Frankrig i September 1662, og i en Indberetning af ²²/₁₀ skriver han, at han ifølge almindelig Etikette vil aflægge den venetianske Ambassadør i Paris et Besøg.¹⁾

Der er en saa nøje Forbindelse mellem dette Besøg og de senere Forhandlinger med Cort Adeler, at det maa anses for sandsynligt, at det er den venetianske Ambassadør, som har givet Sehested Meddelelse om Adellers Bedrifter og store Anseelse i Venedig. Den venetianske Ambassadør var nemlig den kendte Diplomat og Historiker Jean Baptiste Nani, der i 1662 udgav første Del af sit Værk „Historia della Republica Veneta“, og som med sin Interesse for de historiske Begivenheder har haft et nøje Kendskab til de senere Krigstildragelser i den venetiansk-tyrkiske Krig.²⁾

Der er ikke i de danske Arkiver bevaret noget Aktstykke om dette Besøg, ligesom man savner den Ordre, hvori Kongen kaldte Claus Ahlefeldt³⁾ fra Norge til København for at betro ham det Hverv at føre Forhandlinger med Cort Adeler, men at Spørgsmaalet var af stor Vigtighed og ikke taalte Opsættelse, fremgaar tydeligt af Ahlefeldts kortfattede Svarskrivelse,⁴⁾ dateret Christiania am 15 Novembris 1662: „Ich Claus von Alefeldt wil nach zweien tagen mit den königl. Schiffen oder auch zu Lande tags und Nacht meine Reise nacher Copenhagen fortsetzen.“

Ahlefeldt rejste derefter til Holland for at indlede de beordrede Underhandlinger, hvorunder han ogsaa drøftede Galejtypens Anvendelighed i Norges Søforsvar, og Forhandlingerne fortsattes skriftligt og kendes fra følgende endnu bevarede Brudstykker (Danske Samlinger 2 R, V.):

¹⁾ Tyske Kancelli, Udenrigske Afd., Frankrig B. 32.

²⁾ Der er Sandsynlighed for, at de Forhandlinger, der er ført mellem Venedig og Adeler, er ført gennem Ambassaden i Paris, idet Venedig efter 1638 ikke længer havde nogen Ambassadør i Haag, hvor der siden kun var ansat en *Sécrétaire de l'Ambassade*. Wicquefort: *Memoires touchant les Ambassadeurs*, 40; De Bynkershoek: *Traité du Juge compétent des Ambassadeurs*, 80.

³⁾ Claus Ahlefeldt, der var kommanderende General i Norge, havde under Københavns Belejring opnaaet stor Popularitet. Han blev ved sin Svoger Ulrik Christian Gyldenløves Død kaldt til Hovedstaden, udnævntes til Generaløjntant og overtog den vanskelige Kommando paa Vestfronten, hvor han Stormnatten ledede Forsvaret med megen Mandighed og Dygtighed. I 1648 havde han ægtet Christian IV's yngste Datter Elisabeth Sophie, der døde 1654. Han besad i høj Grad Frederik III's Tillid og Fortrolighed og drøftede personligt med Kongen de vidtgaende Planer, han nærede for Norges Forsvarsvæsen. I Holsten, ved Kiel, ejede han Godset Kleine-Nordsee, hvor han ofte opholdt sig, og det er sikkert derfra, at han har ført de skriftlige Forhandlinger med Adeler.

⁴⁾ Krigskollegiets indkomne Sager.

Brev fra Generallieutenant Claus Ahelfeldt til Kong Frederik III, dateret Kiel, 21. Januar 1663.

„Ewer Königl. Maytz. geruhen ausz dieser Beylage, des Venetianischen Admirals, Cordt Sivert Adellers, an mich abgelaszene, allergnädigst deszen meinung zue vernehmen, Wasz nun Ewer Königl. Maytz allergnädigst weiter darinnen befehlen werden, dehme sol von mir allervnterthänigst gelehbet werden. Endtzwischen habe ich abermahle an Ihm geschrieben, vndt seine vberkunfft zue maturiren ausz eigenen ahntrieb ab vermuthet.“

Brev fra Curt Adelaer til General Ahlefeldt, dateret Amsterdam. 23. Januar (n. S.) 1663.

„Hoch geborner

Insonderster Hochgeerter

Her Generaell

Evrer Exelentz angenehmes, ist mier den 18. Januarij wol behandicht vnd daeraus eurer Exelent grosze Affection gespurt, wie das er sich so viell bemühet vnd Ire Könichlige Mayesteit meines gnedigen Herrn Konichs meine geringe person bekent gemacht!

Und weilen ich aus deszen allen spure Eurer Exelentz grosze zu neigunch, so bedanke ich mich zum hogsten voor solge grosze Eehre, wellge zu allen Zeiten von Mier als sein ge Affectionirter diner sol hoch ge estimirt werden.

Was belanget vmb mein persoon an Jro Könichlige Mayesteit selber zu presentiren, kan an itzo noch nicht geschehen, weilen ich von die Republik von Venetia vnterschiedtliche brieffen empfangen das ich alhier einige affeires voor den staett solte ausrigten, wie auch das ich von deroselben wiederrumb de novo versucht werde in Jre dinste alsz Admiraell zu kommen, nebenst anbietunch 5000 ducaten in banco jaerlich, vnd daneben alle 7 Jaeren ein 3ten teill verbesrerunch. wie auch den 10 teill von alles was vnter mein Commando genommen wiert, exopto die türke vnd metalle stücken solges bleibet voor den staet.

Vnd weilen ich so tane voorschlagen, wie auch des Stats Affeiren in so kurtzen Zeit nicht kan depressiren So will ich mich immittels da hin bemuhen Das nach getane recommandatie, ich mich glücklich soll achten Jro Könichlige Majesteit Meines Gnedigen Herren Konichs.

Handen zu mogen küszen, Jm mittels dubitere ich das solges von mier nicht wiert konnen geschehen voor zu künfftigen aprill Jmmit-tels recommandere mich zum Hogsten in dero selben gratij vnd verbleibe zu allen Zeiten Eurer.

Exelentz

Vntertenichster diner

Caulr Curt: Adelaer

Amsterdam den 23. Januarij 1663.

P. S. Versuge noch mallen Eurer Exelent wolle mier gebieten so sie dieszer orter enige affeires zu verrichten habte vnd er warte unter deszen Ant woort auff der princen grafft in de ganz pool in de gevoll statt.“

Som det eneste bevarede Dokument, hvori Cort Adeler selv meddeler noget om sit Forhold til Venedig, er dette Brev overordentlig interessant og viser, hvor højt han var steget i Republikens Anseelse. Naar Venetianerne, der ikke savnede dygtige og tapre Folk blandt deres egne, foretog et saa usædvanligt Skridt som at tilbyde en Admirals- og Flaadeforphost til en Fremmed, skete dette ikke alene i en Erkendelse af den Dygtighed som Sømand og Søkriger, Cort Adeler havde lagt for Dagen, men det var ogsaa, fordi de kendte hans Evner som Flaadefører; og Ønsket om at knytte ham til Flaadeledelsen var saa stærkt, at man ikke veg tilbage for at tilbyde ham en efter venetianske Forhold meget høj Gage.

Der kan ikke rejses nogen begrundet Tvivl om Rigtigheden af Cort Adelters Oplysninger, naar han skriver, at han har modtaget forskellige Breve fra Venedig, herunder Tilbudet om *paa Ny* at træde i venetiansk Tjeneste som *Admiral*, thi han maatte være forberedt paa, at saavel Kongen som Ahlefeldt vilde udtale Ønsket om at se disse Breve, og det kan derfor ikke tænkes, at hans Meddelelse om dette favorable og ærefulde Tilbud er opdigtet.

Bruun skriver herom: „*Men der er en Ting, som jeg ikke kan forklare. Adelaer nævner, at Venedig har tilbudt ham paany at træde i dets Tjeneste som Admiral. Hvad vil dette Ord sige: Admiral?*“ Der-efter opremser Bruun en Række Titulaturer, der har været knyttet til Adelters Navn, uden at kunne „bringe Rede heri“, og slutter: „*Jeg kan kun gentage, hvad de Jonge 1852 har sagt i sit Skrift „Nederland en Venetie“: Coert Siewertsz eller Adelaer har aldrig som Overbefalingsmand kommanderet den venetianske Flaade eller en vene-*

tiansk Eskadre. En saa ærefuld Stilling blev udelukkende overdragen venetianske Adelsmænd“, — idet jeg ganske samstemmer med denne Forfatter i den Mening, eller rettere den Kendsgerning, han fremsætter, at Venetianerne ikke have betroet Fremmede de høje Kommandoposter i deres Flaade. I Nani's venetianske Historie, i hvilket Værk der findes saa udførlige Skildringer af Venetianernes Søkrige, vil man ikke finde nogetsomhelst Exempel paa det Modsatte. Det var en Regjerings-Maxime, som aldrig blev overtraadt, — ligesaa lidt som Hollænderne for deres Vedkommende have overtraadt den samme hos dem gældende Grundsætning.“

Bruun vil saaledes ikke indrømme, at der med Ordet: Admiral maa forstaas en virkelig Kommandopost, og sætter sin egen og de Jonges Autoritet op mod Cort Adellers skriftlige Udtalelse. Udtrykket: Admiral kan imidlertid ikke misforstaas, *det betyder her en militær Overkommando over en venetiansk Skibseskadre, thi ellers vilde Bestemmelsen om Andelen i Krigsbyttet være meningsløs.* Der anføres nemlig, at denne Andel skal udgøre $\frac{1}{10}$ af alt, hvad der erobres under Adellers Kommando, undtagen de fangne Tyrkere og de erobrede Metalkanoner, der tilfaldt Republiken. Dette var nemlig ikke nogen tilfældig Bestemmelse, men en Praksis, der havde international Karakter og var kendt her i Landet lige fra Herluf Trolles Dage. I Frederik III's Skibsartikler af $\frac{1}{6}$ 1657 siger § 81: Admiralen skal have tiende Penning, og intet videre af alt det Bytte, som bliver byttet og uddelt, imellem Os, og Vor Skibs og Krigsfolk; og i Christian V's Ordinantz af $\frac{8}{4}$ 1678 siges: Den Admiral, som har General-Kommandoen i Søen, skal have $\frac{1}{10}$ af alt Bytte, som gøres af nogen under hans Kommando, derefter skal Skibschefen have $\frac{1}{10}$ af det, som er tilovers, naar den Kommanderende har faaet sin Del, derpaa deles Byttet o. s. v.

Naar Bruun til Støtte for sin Paastand anfører, at Hollænderne heller ikke betroede Fremmede de høje Kommandoposter, saa viser det, at Cort Adellers Ry som Søkriger maa have været usædvanlig stort, *thi det var netop Hollænderne, der i 1665 tilbød „Capitein Coert Syvertsen Adelaer“ at blive Viceadmiral i deres Flaade.* (Bruun p. 133—37 og 374—79).

Bruun har lagt en ikke ringe Vægt paa at dokumentere, at Cort Adeler ikke ilede hjem, da Kongen kaldte, skønt dette Spørgsmaal maa siges at være af underordnet Betydning. Han skriver saaledes (Danske Samlinger 2. R. 5, p. 8): „Naar det tidligere er blevet sagt, at Curt Adelaer, da han modtog Kongens Kaldelse, ilede med at rejse

til Kjøbenhavn, og naar man i denne Hurtighed har været tilbøjelig til at se en Ytring af Fædrelandskærlighed, saa viser det sig nu, at en saadan Opfattelse ikke er ganske rigtig; af Curt Adelaers Brev til Ahlefeld ses, hvorledes Forholdet i Virkeligheden stillede sig. Adelaer vil gerne præsentere sig for Frederik III, men hans Forretninger til-lade ham ikke at komme strax. Disse Forretninger bestaa i forskellige Hverv, som Republiken Venedig har anmodet ham om at udføre — man kan tænke sig: Leje af Skibe og Mandskab, Indkjøb af Skibs- og Krigsfornödenheder, Ordning af finansielle Sager —, og det er jo ganske i sin Orden, at Adelaer, der for faa Aar siden personlig har tjent Venetianerne, nu ikke vil afslaa, hvad Republiken overdrager ham at udføre, eller pludselig vil bryde Forretningen af. Forretningen, — ja, Adelaer var vist noget af en Forretningsmand, det var jo paa tredie Aar, at han nu laa ledig, og som Svigersøn af et anseligt Handelshus kan det vist ikke have staaet fjernt for ham at interessere sig for Husets Anliggender — uden at man behøver heri at søge Noget, som kan nedsætte hans Nævn. Saa er der en Grund til, hvorfor Adelaer maa have Tid, før han kommer til Kjøbenhavn: han har faaet et Tilbud fra Republiken Venedig om at træde i dens Tjeneste paany, Betingelserne nævnes i Brevet til General Ahlefeld; der maatte dog komme en Meddelelse fra Danmark om, hvilke Betingelser den danske Regjering vilde byde, eller idetmindste en Sikkerhed for, at Betingelserne ville blive meget gode, før Adelaer kunde tage sin endelige Bestemmelse. Alt dette er ogsaa i sin gode Orden, og der er intet at sige derom.“

Omend Bruun i disse Bemærkninger præciserer, at „alt dette er i sin gode Orden“, saa er Fremstillingsmaaden dog en saadan, at den stiller Adalers Personlighed i et noget ufordelagtigt Lys, og man fristes til at spørge: Hvorledes kan da denne Nølen forliges med Paa-standen om, at Adeler under falsk Foregivende af tidligere Fortjensester søgte at opnaa den høje Stilling i den danske Flaade? Er det tænkeligt, at en saadan Mand vil lade nærlig tre Fjerdingsaar gaa hen og give Kongen eller andre Lejlighed til Undersøgelser og Fore-spørgsler, der kunde afsløre ham som en „Bedrager“? Det synes ikke rimeligt!

Cort Adeler kom til København $\frac{8}{8}$ 1663 og blev d. 15. September udnævnt til Admiral med følgende Bestalling, eller rettere følgende to Bestallinger, der ikke var kendt, da Bruun udgav sin Bog, men blev fremdraget kort Tid efter og af denne meddelt i Danske Samlinger 2. R., V.

Vi Friderich den Tredie, med Guds Naade Danmarks, Norges, Vendes og Gothes Konning, Hertug udi Slesvig m. m.

gjøre alle vitterligt, at Vi naadigst haver antaget og bestillet, saa og hermed antager og bestiller os Elsk. den mandhafte Cordt Sivertsen Adeler til at være vores Admiralitets-Raad og Admiral. Thi skal han udi samme hans Bestilling være os som sin souveraine Konge og rette Arveherre lydlig, huld og tro, og udi alle Maader vide og ramme vores og vores kongl. Arvehusets høj-kongl. Respekt og Reputation, dessen Gavn, Bedste og Fordel med største Flid og Iver søge, fremme og befordre, al Skade og Fordærv derimod af yderste Magt og Formue hindre og afværge, saa og hvis han derudimod fornemmer at handles eller foretages, det os straxen foruden undseelse tilbørligen at tilkjendegive og aabenbare.

A.

Fornemmelig sine Consilia, Tanker og Gjæringer derhen dirigere, at Vores absolutum dominium og kongl. Souverainitet, saavel som Arverettighed respective over vores Riger og underliggende Lande for Os og vores kongl. Hus successive uforanderlig perpetueres, og til dessen Nytte, Gavn og Bedste udi god Velstand erholdes.

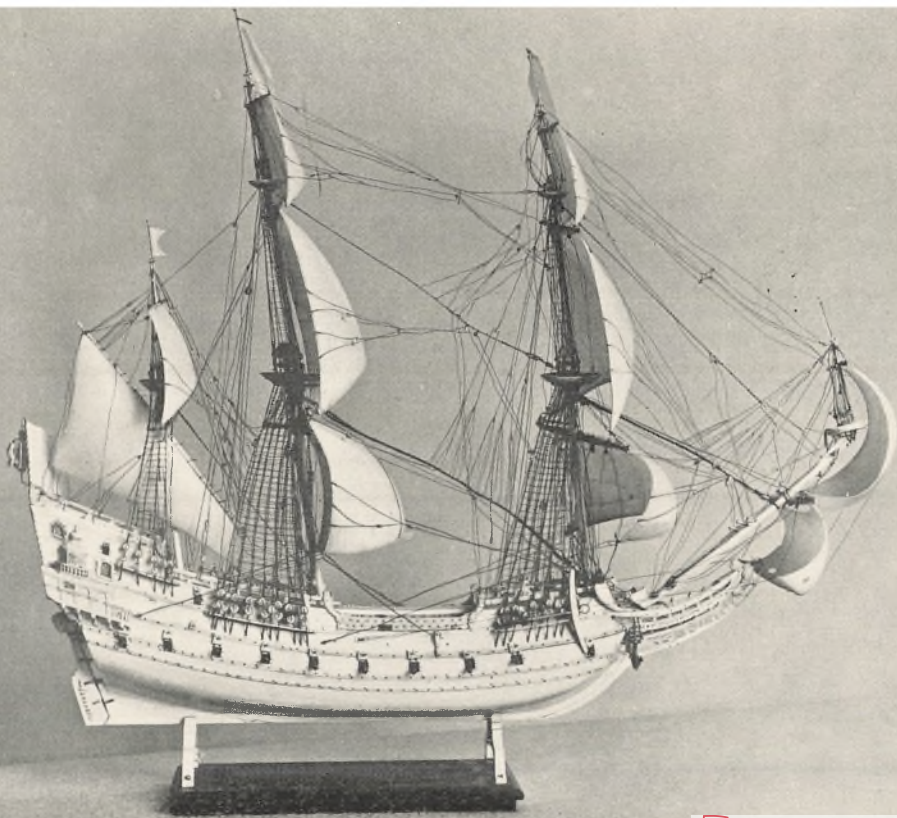
B.

Fornemmelig sine Tanker og Gjæringer derhen dirigere, at Vores Kongl. Souverainitet og Arverettighed over vores Kongeriger og underliggende Lande for Os og vores ganske kongl. Hus uforanderlig konserveres og erholdes.

Dernæst skal han vores Forordninger og Instruktioner, som udi vores Admiralitet allerede givne ere eller herefter givet vorder, udi alt saavidt hannem vedkommer, tilbørligen efterkomme, og hvis saaledes derudi anbefalet vorder, med største Flid forrette, saa og udi alle Maader til det Bedste cooperere og paaagte, at de ved des Ord, Punkter og Artikuler fast og ubrødeligen udi deres tilbørlige observantz blive holdne; saaledes skal han sig altid udi bemeldte Admiralitet saa og andre anbetroede Forretninger villig og flittig lade finde, og alt hvis vi fornøden eragte at lade proponere og beraadslage, udi tilbørlige Sekretion og vores Interesses Paaagtning vel og troligen overveje, og sig derefter af hans bedste Experientz og Forstand paa det Yderste lade være angelegen, med Alt hvis som kan komme Søstaten og vores Krigsflaade til Opnehen og Forbedring, saa og at befordre Alt hvis til vores og vores kongl. Huses Flor, Velstand,



Orlogsskibet „Frederik“, bygget 1649. (Maleri fra Malerisamlingen paa Gaardø).



Orlogsskibet „Norske Løve“, bygget 1654. (Elfenbensmodel af Jacob Jensen

Nytte og Gavn sluttes og komme kan, saa Intet bliver efterladt, som vores Tjeneste kunde udkræve, og derudimod al Utroskab og Uhejl kunde betages og afskaffes. Desforuden skal han baade udi Freds og Fejde Tider, naar Vi hannem enten med vores Flaade eller saadanne Skibe, Vi naadigst for godt eragter, nogensteds, hvorsomhelst det være maa, naadigst kommanderer og befaler, sig villig og hørsommelig lade bruge, og udi hans anbetroede Forretninger og alle forefaldende Occasioner sig med tilbørlige Vigilantz og Tapperhed lade finde. Han skal og have Tilsyn og Kommando over vores nordiske Folk her paa Holmen, som enten allerede sammesteds befindes, eller herefter did forskrivendes vorder, og dennem holde udi tilbørlig god Orden og Disciplin, saa at de tilbørligen forretter hvis som vores Tjeneste og deres Skyldighed i alle Maader udkræver. Ellers hvis hannem her foruden udi sær af Os naadigst bliver anbefalet, instrueret, og udi samme Bestilling videre til vores Bedste og Gavn bør at forrettes, skal han altid med største Flid, Troskab og Vindskibelighed efterkomme, og udi alle andre Gjæringer sig saaledes skikke og forholde, som en ærekjær, tro og oprigtig Admiralitets-Raad og vaillant Admiral egner og vel anstaar, og han agter at svare og være bekjendt. For hvilken hans tro Tjeneste og Bestilling Vi naadigst have forundt og bevilliget, saa og hermed forunde og bevillige hannem

<p>til aarlige Pension og Besolding som Admiralitets-Raad og Admiral aarligen sex Tusinde Rigsdaler, og derforuden for ovenbemeldte Kommando over vores nordiske Folk paa Holmen endnu et Tusinde og to Hundrede Rigsdaler, som er tilsammen syv Tusinde og Tohundrede Rigsdaler, hvilke hannem af vores Toldintrader, som udi vores Kjøbsted Bergen i vort Rige Norge oppeberges og indkomme, kvartalsvis rigtigen og fremfor alle andre Udgifter, Assignationer og Ordres ufejlbar skal erlægges og betales, og saaledes som forskrevet staar, tilbørligen kontinuere</p>	<p>istedet for hans Besolding at maa aarligen toldfri lade indføre, saa og fri og ubehindret forhandle udi vor Kjøbsted Bergen i vort Rige Norge tvende Skibsladninger spansk Salt, og hannem til des Behov at være tilladt en Fuldmægtige sammesteds til des Paaagting og Forhandling frit uden nogen Besvær at holde, imod en selvvillige præsenterende Kjendelse til bemeldte vores Kjøbsted Bergen, nemlig aarlig tyve Rigsdaler derfor at give og erlægge: som skal begynde udi nærværende Aar, og dersom det formedelst den tilstundende Vinter ej nu ske kan, da hannem derfor udi til-</p>
---	--

kommende Aar dobbelt saa meget, nemlig fire Skibsladninger som forskrevet staaar at passere og til-lades. Herforuden, eftersom Vi naadigst eragter i Fremtiden et Kompagni Norbagger paa Holmen at oprette lade, saa ville Vi samme Kompagni hans Kommando undergive, hvorfor han da den Traktement skal nyde, som andre Kaptajner udi vores Søtjeneste forordnet og tillagt vorder; og skal dette som forskrevet staaar saaledes kontinuere

medens og al den Stund han udi samme Tjeneste forbliver, hvorved Vi hannem desimidlertid imod alle og enhver kongeligen agter at maintainere og forsvare: Thi byde og befale Vi alle til vores Admiralitet og Søstat behørige Ober- og Under-Officerer, saa og Gemene og alle andre Vedkommende, at de bemeldte Cordt Sivertsen Adeler for vores Admiralitets-Raad og Admiral agter og holder, særdeles at vores Toldforvalter og Toldere udi bemeldte vores Kjøbsted Bergen denne herudi mentionerede vores naadigste Vilje

om forskrevne syv Tusinde og to Hundrede Rigsdaler hannem forordnede Pension og Besoldings rigtige Betaling, som foreskrevet staaar, tilbørligen og præcise efterkommer	udi forskrevne Salt-Toldens Frihed, saa og Borgermester og Raad udi vort Kjøbsted Bergen om des fri Forhandling tilbørligen efterkommer, og sig herefter som ovenbemeldt udi alle Maader retter og forholder
---	--

ej gjørendes ham derudi nogen Hinder eller Forfang, under vor Hyldest og Naade.

Givet paa vores Kongl. Residence udi Kjøbenhavn d. 15. September an. 1663.

Under Vort Signet

Friderich. (L. S.)

Ligelydende Original under Hans Kongl. Maj. Haand og Segl haver jeg underskrevne til mig annammet, hvorefter, saa og efter den Ed jeg aflagt haver, jeg mig i alle Maader skal rette og forholde, som det en ærekjær, tro og oprigtig Admiralitetsraad og vaillant Admiral egner, bør og vel anstaar. Til Bekræftning under min Haand og hostrykte Signet.

Actum den 16. Septb. 1663
Am. Cauall. Curt Adelaer.
(L. S.)

Kjøbenhavn d. 24 Sept. 1663
Curt Adelaer.
(L. S.)

Som Bilag til Bestallingerne hører følgende Memorial i Afskrift fra Adeler til Rentemester Gabel:

Memorial voor mijn hochgeEhrde

Heer Rentemeester Mons. Gabel.

Naer afrede tuschen ons, Bidde vrientlich dese naefolgende puncten moge geobservert worden, bij alsdien Ich sijn Konigl. Maytt.s dienst qvam aentenemen.

1. Dat syne Konigl. Maytt. mij voor sijn Admiral, ende Lieutenant General van de see aenname, Ich als dan in't Admiraliteit ofte Anders de Flotte aengaaende mijn Rang ende Stemm naest de Heer Rychs Admiral Bielche sol hebben, ende niemandt anders voor mij te passeren.
2. Dat sijne Konigl. Majtt. mij jaerlich in de plaedts voor mijne Gagi allernadigst versproochen Tweij Scheeps ladingen sout waer mijn geliefde in de Rychen inbrengen te laten, het sy des Herfstes ofte voor Jaers wan het mij sal gelegen koomen, ende dat beuten al tol en besweringe, Maer in geval de Tol van't sout mogte vermindert worden, datt als dan proportionaliter so veel meer beuten Tol mogte inpasseren ende mij goet gedaen worden, tot dese tegenwordige Tol Rulle volgedaen wort.
3. Dat mijn toegeleten wort 2 a 300 kluke junge mannen in Noorwegen uttenemen, ende my daer van eene vrije Compagnie te maken, de welke ich het Styrmanschap ende Constapelschap wil laten leeren, sowel och in andere exercitien te inwoormeren dat sij beqvam mogte bliewen in oorlog ofte sonsten op de schepen ende aen de faertiug te verdeelen ende gebreuken.
4. Dat ich mijne Mobilien hier moge vrij inbrengen laten beuten enige tol, sowel och mijn prowission de ich jaerlichs tot mijn Heus

behuf mogte nodig hebben, ende ingeval ich ofte mijne Liefste mogte Resolveren ut het Rijch te gaen, dat als dan geene tol ofte besweringe op onse goederen, mit wat namen het mogte wesen, soude gelegd worden, sondern vrij ende ongehindert uit te passeren.

Ich verbliewe

Mijn HochgeEhrde Heer

Rentemeesters Dienstwilligster.

Bruun skriver (D. S. 2. R. V p. 17): „*Det ser noget besynderligt ud, at Adelaer har faaet to Bestallinger. Var den første bleven kaseret, maatte der dog være blevet føjet en Bemærkning til den derom; men det er ikke sket. Eller ophæver den Bestalling, som Adelaer sidst har underskrevet, uden videre den første? Eller kan Meningene være nogen anden, end at Adelaer, alt efter som Forholdene stillede sig mere eller mindre gunstige, kunde vælge at benytte sig af den af dem, som hvert Aar var ham tjenligst?*“ Hvorfor Bruun ikke har kunnet bringe Rede heri er uforstaaeligt, thi det fremgaar jo direkte af Adellers Memorial.

Under Forhandlingerne er der af Kongen stillet to Forslag, et om en kontant aarlig Gage paa 7200 Rdr. og et om Toldfrihed for to Skibsladninger Salt, og i Henhold hertil er de to Bestallinger udfærdigede. De i Memorialet anførte Punkter angaar de særlige Forhold, som ikke er omtalt i Bestallingerne: Under Pkt. 1, at Adellers Rang og Kommandoforhold ikke er præciseret, Pkt. 2, at Toldfriheden for de to Skibsladninger Salt er baseret paa de dagældende Toldsatser, uden at der er taget fornødent Hensyn til mulige senere Ændringer af Satserne, Pkt. 3, at Kommandoforholdet over det norske Kompagni paa Holmen ikke er klart optrukket, altsaa Forholdet til Holmens Admiral, samt Formaalet med Kompagniet, og Pkt. 4, at Spørgsmaalet om Toldfrihed for Indbringelse af Adellers Ejendele og hvad han senere maatte ønske at indføre til sin Husførelse, samt Tilladelse til eventuelt senere at maatte udføre samme, ikke har faaet sin Afgørelse.

Som det senere skal påavises, fik Adeler omgaaende Kongens Tilsagn om en tilfredsstillende Ordning af Kommandoforholdet, hvorefter han straks underskrev den første Bestalling, og man maa derefter gaa ud fra, at Kongen enten selv eller gennem Rentemester Gabel har paavirket Adeler til at gaa ind paa det andet Forslag, om i Stedet for fast Gage at nyde den tilbudte Toldfrihed for de to Skibsladninger Salt med det Tilsagn, at den sidste Bestalling skulde

bortfalde til Fordel for den første, saafremt eventuelle Ændringer i Toldsatsen eller andre Forhold maatte forringe dette Privilegiums Værdi, og derved fremkommer de forskellige Datoer for Adalers Underskrifter og det særlige Forhold, at den første Bestalling hverken er blevet annulleret eller forsynet med nogen Paategning. (Saltprivilegiet vil blive omtalt i det senere Afsnit om Salthandelen.) Angaaende Pkt. 4 fik Adeler d. $28/10$ 1663 Tilladelse til toldfrit at maatte indføre sine Ejendele.

Bruun har gjort gældende, at de pekuniære Spørgsmaal og særlig Opnaaelse af Handelsprivilegier spillede en alt overvejende Rolle, og at Cort Adeler forstod at sætte sine Betingelser igennem (p. 165) for at træde i Kongens Tjeneste. Det er sikkert rigtigt, at Adeler betingede sig en Gage, der stod i Forhold til hans Kvalifikationer og til, hvad der tilbødes ham andetsteds, og dette gjorde han med Rette, men det er ikke rigtigt, at Cort Adeler søgte at udnytte Situationen til at opnaa særlige Handelsfordele. Det var efter Kongens Ønske, at han blev knyttet til et Handelsforetagende, der i første Række skulde ophjælpe den stagnerende dansk-norske Handel, og det var Kongen, der overtalte ham til at gaa ind herpaa. Dette fremgaar dels af Bestallingens Ordlyd, i hvilken det hedder: han skal „befordre Alt hvis til vores og vores kgl. Huses Flor og Velstand, Nytte og Gavn sluttes og komme kan“, og dels af Kongens Ordre til Herman Garman af $13/8$ 1664 (Bruun p. 379—80), hvor det siges, at Toldfriheden for Indførsel af Salt var tilstaaet Adeler *ved Forhandling*.

Der kan ikke rettes den ringeste Beskyldning mod Cort Adeler for Mangel paa Finfølelse og Takt i denne Anledning; Adeler var saaledes stillet, at det pekuniære Spørgsmaal var ret underordnet. Ved egen Dygtighed havde han i en tidlig Alder opnaaet en Anseelse som kun faa, han var Markus Ridder, var i Besiddelse af adskillige Udmærkelsestegn, Diplomer og værdifulde Krigstrofæer, han havde været venetiansk Admiral og nød en betydelig Pension, og dertil var han velhavende gift, bosat i Holland, og der knyttet til et fornemt Handelshus, hvor han havde fortræffelig Lejlighed til at anvende sine rige Evner; men det var et Prestigespørgsmaal for ham ved Kaldelsen til Danmark at betinge sig en betydelig Rang som dansk Admiral og en Gage, der svarede dertil.

Handelsprivilegiet faldt allerede bort $13/7$, det følgende Aar, ikke fordi Kongen ønskede det anderledes, men fordi Salttolden ændredes, saaledes at Privilegiet blev betydelig forringet, og Gagen fastsattes til 7200 Rdr. aarlig, indtil 1670, da en almindelig Reduktion af Gager

fandt Sted, hvorefter Adeler lønnedes med 4000 Rdr. + en Benaadning af 1000 Rdr.

For at faa et Skøn over Størrelsen af Adeliers Gage i Forhold til de højere Embedslønninger har Bruun (p. 164—65) gjort Uddrag af to Lister, nemlig: Liste over Lønninger for Søetatens Personale i Anledning af Prinsesseudstyr d. $19/7$ 1666, hvor Cort Adeler er opført med en aarlig Løn af 7200 Rdr., og en Fortegnelse over Pensioner og Benaadninger opsat og sammenskreven ud af Skatkammeret og Kancelli Protokollerne for 1666, hvor Feltherre Hans Schack opføres med 8000 Rdr., medens ingen af Landets højere Embedsmænd kommer op over 6000 Rdr.

De Oplysninger, der kan udledes af en saadan Sammenligning, maa imidlertid tages med stor Varsomhed, thi ifølge Datidens Skik bestod Embedsgagerne i mangfoldige Tilfælde ikke udelukkende af kontante Beholdninger, men langt de fleste højere Embedsmænd nød tillige Begunstigelser i Form af Forleneringer, Privilegier, Friheder og andre Rettigheder, hvis Pengeværdi ikke kendes, og Cort Adeliers Lønningsforhold er netop et Eksempel paa, at endog hele Gagen kunde bestaa i Privilegier, i dette Tilfælde i Toldfrihed for to Skibsladninger Salt.

Dette Forhold har Bruun været klar over; thi han skriver som Resultat af sine Undersøgelser (p. 165): *„Altsaa Curt Adelaer er 1666 lønnet med den næststørste Gage, 7200 Rdr., som udbetaltes, kun en Mand i Landet er lønnet bedre end han, Hans Schack, og paa samme Tid havde Niels Juel, som havde været Admiral og Chef for Holmen siden December 1657, altsaa 9 Aar, kun en Gage af 1250 Rdr.“* Og i Danske Samlinger 2. R. V, p. 11: *„jeg kan ikke faa noget ret Forhold frem imellem Curt Adelaers Fortid og den høje Stilling, han fik hos den danske Konge, samt den overordenlig høje Løn, saa at han lønnedes bedre end Ministre som Hannibal Sehested, Peder Reetz, Henrik Bjelke, og saaledes, at kun Feltherren Hans Schack i Henseende til Gagen var bedre stillet end han,“* men Udtrykkene: *„som udbetaltes“* og *„i Henseende til Gagen“* burde have været fremhævet saa tydeligt, at der ikke var Mulighed for Misforstaaelse; thi det er en Kendsgerning, at alle senere Historikere, der har omtalt dette Forhold, er af den Opfattelse, at Adeler var højere gageret end f. Eks. Rigsadmiral Bjelke, hvad der ikke var Tilfældet.

Den Forsigtighed, hvormed Bruun kommenterer dette Forhold, er yderst paafaldende. Hvorfor drages Sammenligningen med Niels Juels Gage og ikke med Bjelkes, thi det var da mere besynderligt, at

Cort Adeler opnaaede en højere Lønning end selve Rigsadmiralen? Men dette var da heller ikke Tilfældet. Henrik Bjelke var foruden Rigsadmiral ogsaa Lensmand, idet Frederik III ^{30/12} 1648 havde tilstaaet ham Forleningen af Island, „at nyde, bruge og beholde, med Tilladelse til at udføre Fisk og andre islandske Produkter til København, der at forhandle og sælge, dog af forskellige Afgifter at skulle betale Kronen aarlig 3200 Rdr., samt mod billig Betaling at levere til Klædekamret aarlig 2400 Alen Vadmel og 700 Par Strømper.“ Hvor stor en Indtægt, Bjelke havde af denne Forlening, kan ikke siges; de faste Indtægter androg 1200 Rdr., men Handelsavancen af de udførte Varer har sikkert været betydelig. Ved Udnævnelsen til Rigsadmiral i 1662 fik Bjelke tillagt Rigsadmiralspension: 6000 Rdr. aarlig med tilbagevirkende Kraft fra ^{1/5} 1661, til hvilken Dato Pensionen var blevet udbetalt til Ove Gjeddes Arvinger.¹⁾ Fra Januar 1663 opnaaede Bjelke en betydelig Gageforhøjelse, idet Kongen under ^{23/12} 1662 udstedte følgende Ordre til Skatkammeret: „at Henrik Bjelke var bevilget og tilladt, at han paa Ti Aars Tid fra førstkommende Januar 1663 at regne maa nyde og beholde vort Land Island, saaledes at han deraf aarlig kan nyde af dettes Indkomst 6000 Rdr. til sin Løn og Besolding som Rigers Admirals Bestilling, og Ordre til Skatkammeret strax at gøre Overslag paa bemeldte Lands Indkomst og det hannem tilkendegive, at han deraf kan udi Ti Aars Tid rigtig nyde og bekomme saasom forskreven staar 6000 Rdr., og ligeledes at han stadig i samme Udstrækning maa nyde frit Fiskeri under Landet og udi Søen, som fri Sejlads og Udskibning.“ Under samme Dato bevilgede Kongen Henrik Bjelke Tilladelse til, „til hans Gælds Afbetaling paa Tre Aars Tid at bortforpagte Landet Island og accordere med samme Forpagter nu strax forud at annamme Tre Aars Indkomst af de Ti Aars Intrader, som Kongen naadigst havde forundt ham.“²⁾ At det her nævnte Beløb af 6000 Rdr. ikke er selve Rigsadmiralsbesoldingen, men et Tillæg til denne, fremgaar af Afregninger IV, 5, H. 106, hvor der anføres, at Henrik Bjelke under ^{23/12} 1662 „blev forundt Islands fulde Indkomst at nyde og beholde, *at tilregnes til hans Gage*“.

Det vil saaledes ses, at Bruun har givet fejlagtige Oplysninger om Bjelkes Gage, idet denne foruden det islandske Handelsprivilegium udgjorde 12000 Rdr. aarlig eller 4800 Rdr. mere end Adalers,³⁾ men

¹⁾ Afregninger IV, 5.

²⁾ Rentekammerets Expeditionsprotokol No. 5, 492.

³⁾ Til Sammenligning med Adalers Gage kan anføres, at Tromp ved sin Udnævnelse til dansk General Admiral i 1676 fik tillagt en aarlig Gage af 8000 Rdr. og 500 Rdr. maa-nedlig i Taffelpenge, naar han var i Søen. Bruun: Niels Juel og Hollænderne, 10.

ogsaa Oplysningen om, at Niels Juels Gage i 1666 kun var 1250 Rdr., er urigtig. Hvor stor Niels Juels samlede Embedsindtægt har været, er det vistnok umuligt nu at skaffe oplyst, da saa mange Akter er gaaet tabt, men at den allerede i 1664 har været betydelig større end de 1250 Rdr., som Bruun angiver, synes at fremgaa deraf, at der $\frac{15}{100}$, 1664 udstedtes Ordre til Daniel Knopf, Toldforvalter søndenfelds i Norge, „at betale af dette Aars Tiende Last til Admiral Niels Juel 3557 $\frac{1}{2}$ Rdr. 43 Sk., som er hans resterende Pension og Besolding“¹⁾; thi det maa anses for usandsynligt, at Holmens Admiral ikke skulde havet faaet udbetalt Lønning i over $2\frac{3}{4}$ Aar. Naar Bruun opgiver Gagen til 1250 Rdr. aarlig, mener han antagelig Besoldingen, thi denne var pr. $\frac{1}{100}$ 1666 netop 1250 Rdr., den blev nemlig samme Aar forøget, idet der $\frac{16}{100}$ bevilgedes Niels Juel „1000 Rdr. til hans Løns Forbedring“,²⁾ hvorefter *Besoldingen* opgives til 2250 Rdr. aarlig. Om Admiralspensionens Størrelse vides intet, ej heller om Niels Juel udover sin Embedsbolig som Holmens Chef nød særlige Begunstigelser.

Cort Adeler fik kort Tid efter tildelt Titlen General-Admiral, antagelig 22. September 1663, thi Peter Chambers skriver, at han denne Dag blev udnævnt til „Rigsadmiral“.³⁾ Chambers har ikke vidst rigtig Besked, han har hørt, at Cort Adeler var blevet forfremmet, og har forvekslet de to Titler, hvad Datoen bekræfter, thi Cort Adeler blev da fremstillet paa Holmen for Skibsofficererne, at de „skulde erkende ham og give ham al den Respekt, som sig bør, næst efter Rigsadmiralen Henrik Bjelke“. Paa lignende Maade titulerer Claus Ahlefeldt i et Brev til Krigskollegiet, dateret Trondhjemsgaargt $\frac{10}{100}$ 1663, Cort Adeler som Lieutenant Admiral-General, hvilket muligvis har været den korrekte Titel.⁴⁾ Der kan ikke herske nogen Tvivl om, at Adeler i 1663 blev udnævnt til General-Admiral, thi denne Titel findes anført i et Befordringspas, udstedt $\frac{22}{100}$, 1664, der blev sendt til Holland, hvor Adeler havde opholdt sig siden November 1663.⁵⁾

Hvis man nu spørger, hvorfor Adeler saa kort Tid efter sin Ansettelse fik Titel af General-Admiral, ligger Forklaringen lige for,

¹⁾ Rentekammerets Registerbog 1664/65, 209.

²⁾ Rentekammerets Expeditionsprotokol 9, 164.

³⁾ Tidsskrift for Søværnen 1912, 405.

⁴⁾ Den tilsvarende Titel brugtes i England og Holland. $\frac{16}{100}$, 1661 udnævntes Lord High Admiral, James, Duke of York, Edward Montague, Earl of Sandwich, til sin „Lieutenant, og Admiral and Captain General of the Narrow Seas“; Udnævnelsen blev konfirmeret af Kongen $\frac{1}{100}$, og der tillagdes den udnævnte Admiral en Gage af 20 shilling pr. Dag.

⁵⁾ Norske Registre 11, 395.

nemlig, fordi hans Bestalling intet indeholdt om hans Rang over for de andre Admiraler. Ved Udformningen af Bestallingen havde man valgt at udnævne Adeler til Admiral, antagelig fordi der ellers vilde opstaa det besynderlige Forhold, at en Viceadmiral (Lieutenant Admiral) fik højere Rang end de Admiraler, der førte den rene Admiralstitel. Af Adeler's Memorial til Gabel kan man slutte sig til, at Adeler først, da han modtog Bestallingerne til Underskrift, er blevet gjort bekendt med dette Forhold og paa Gabel's Opfordring har formuleret sine Bemærkninger skriftligt, herunder under Pkt. 1, at Kongen havde tilsagt ham Admiralstilling som Lieutenant General med Rang efter Rigsadmiralen. Det maa da antages, at Gabel efter at have forelagt Sagen for Kongen har overbragt et Svar, der stillede Adeler tilfreds, hvorefter denne underskrev den første Bestalling, hvilket ligeledes forklarer, at dette først skete Dagen efter Udstedelsen, og Udnævnelsen til General-Admiral kan derfor kun opfattes som en endelig Indfrielse af Kongens Løfte om at tillægge ham en Charge, der skulde udelukke enhver Misforstaaelse om hans Stilling i Flaaden, samtidig med at Kongen derved tilkendegav, at han var den designerede Chef over Flaaden i Tilfælde af Krig.

Spørgsmaalet om Viceadmiralstillingen kom mærkelig nok endnu i Adeler's Levetid til at spille en vigtig Rolle, da Chefen for den hollandske Auxiliærflaade, Admiral Binkes i 1675¹⁾ gjorde Krav paa umiddelbar Kommando efter General-Admiralen. Dette Krav skabte en meget vanskelig Situation; thi ved at give Binkes Kommando fremfor de kgl. danske Admiraler gik man disses Ære for nær, og ved at give Binkes Afslag risikerede man at miste den hollandske Hjælp, som man ikke turde undvære. I et Møde i Admiralitetet ^{29/7} 1675, hvor dette Spørgsmaal drøftedes, udformedes et Forslag om at tillægge den hollandske Admiral Viceadmiralsbestalling, „*da Viceadmiralen kun er en Funktion, eftersom som H. Maj. ingen har ved den Flaade*“, hvorefter Kongen konfererede Binkes Viceadmirals Karakter og Charge.²⁾

¹⁾ Den hollandske Hjelpeflaade bestod af 7 Orlogsskibe, hvoraf de 4 kommanderedes af Admiraler, nemlig: Admiral Jacob Binkes og Viceadmiralerne Karseboom, Snelle og Bond, de øvrige af Kaptajnerne Mønik, v. den Heuvel og Backer. Søkrigskancelliets indkomne Sager 1675.

²⁾ Bruun p. 318, Historisk Tidsskrift 8 R. V, 10; og Søkrigskancelliets indkomne Sager 1675.

TIENDE KAPITEL

DEN DANSKE FLAADES TILSTAND OMKRING

1663

Den Periode i vor Flaades Udvikling, under hvilken Cort Adeler virkede, er en af de betydningsfuldeste i den danske Marines Historie, og med Rette har Historieskriverne fremhævet Cort Adeliers betydelige Indsats.

Mylius skriver saaledes: „Anno 1664 begyndte Herr Adeler efter foregaaende kgl. Godtbefindende at indrette Sø-Etaten paa den hollandske Fod, saasom Hollændernes Metode agtedes i de Tider at være den sikreste og menagerligste, dog skete ingen Forandring ved de gemene Arbejdsfolks Tal og Haandtering paa Holmen, hvori det af den store Konge, Kong Christian den Fjerde, givne Reglement blev stedse fulgt. Men som her fattedes gode Skibsbyggere og Rebslagere, saa forskrev Hr. Adeler af begge Slags, og gjorde sig besynderlig Umage for at overtale en i sit Metier fast uden Lige forfaren Rebslager af vort eget Lands Indfødte til at kvittere Holland og at begive sig i kgl. dansk Tjeneste. — Derefter fik da Flaaden Tid efter anden et bedre Udseende, og kom til saadanne Kræfter, at baade Nabo og Genbo, Fremmede og Egne faldt i Forundring.“ Hertil slutter Holberg sig, naar han siger: „Han administrerede siden det danske Søvæsen, indrettede Søetaten efter den hollandske Maade og lod bygge de Galejer, som udi den skaanske Krig bleve brugte.“

Bruun kan ikke give disse Forfattere Medhold. Han skriver: „Holberg har i Virkeligheden Intet vidst om, hvad Adelaer har gjort, thi han fortæller jo kun det, som han har læst i Mylius' Manuskript.“ Denne Vurdering af Mylius' og Holbergs Udtalelser vidner om et meget ringe Kendskab til den Tid, hvori de fremkom. I den 20-aarige Periode, der fulgte efter den store nordiske Krig var Marineadministration og Skibsbygning Genstand for meget indgaaende Undersøgelser; Flaadens Forfald, der var en Følge af, at de utilstrække-

lige Pengemidler ikke tillod Nybygning, og den slette Økonomi, at reparere gamle og brøstfældige Skibe, medførte Brydninger, der satte dybe og ofte beskæmmende Spor i Marinens Historie. Efter Admiral Judichærs Fald 1725 fulgte en 13-aarig Periode, hvor forskellige Synspunkter, under idelige Stridigheder og Mistæneliggørelser, kom til at præge dansk Skibsbygning, indtil den ved Constructions-Kommissionens Oprettelse 1739 kom i et fastere Leje.

Det at Mylius' Udtalelse netop fremkom paa et Tidspunkt, hvor Kendskabet til gammel og ny Skibsbygning var meget indgaaende, giver den en betydelig Værdi; thi Adellers Skibskonstruktion var ikke glempt, derom vidner adskillige Optegnelser om Skibenes Dimensioner og Bygningsmaade, der findes i Bilagene til Kommissionerne i 1726—27 og 1738.

Bruun har ofret Spørgsmaalet Skibsbygning og Skibskonstruktion et ikke ringe Antal Sider, men i sin Iver for at paavise, at der ikke med Cort Adellers Ansættelse fandt nogen paaviselig Ændring Sted, er han fremkommet med ganske uholdbare Paastande.

Bygningen af egentlige Orlogsskibe, der kunde føre flere og sværere Kanoner end Koffardiskibe, var almindelig herhjemme i hele det 17. Aarhundrede, og særlige Skibsbyggere, der havde Forstand herpaa, var fast ansat i Kongens Tjeneste.

Christian IV, hvis Interesse for Flaaden er saa velkendt, tog under Størstedelen af sin Regering selv Beslutning om Skibenes Bygning og hvorfra de nødvendige Midler skulde skaffes. Han udarbejdede ofte personlig de Certer (Sarter) d. v. s. Fortegnelse over Dimensioner, Standardmaal og særlige Forskrifter, der skulde overholdes og lod dem gennemse af Mester-Skibsbyggeren, inden en endelig Kontrakt om selve Bygningen blev oprettet. Skibene byggedes ligesom i England efter Tegninger, der alt efter deres Art kaldtes Rids, Skabeloner og Modeller (ikke at forveksle med de Skabeloner og Modeller, der optømredes paa selve Byggepladsen til Hjælp for Skibstømrrerne,¹⁾ og det vides med Bestemthed, at Kongen selv har udarbejdet saadanne Konstruktionstegninger.

¹⁾ $\frac{5}{6}$, 1618 betaltes for Papir, som Skibsbygmester Daniel Sinclair har at bruge til at afridse Skabeluner til Kgl. Maj. Skibe. Rentemesterregnskab p. 800.

²⁾ $\frac{5}{6}$, 1631 fik en Bogbinder Betaling for to Stykker Pap, der skulde bruges til „en Schabelun til det nye Skib, som udi Laaland skal opsættes“. Rentemesterregnskab p. 204.

³⁾ $\frac{1}{3}$, 1645 tilsendtes Hannibal Sehested en Skabelon til det nye Skib; med Kongens egenhændige Paategning, og en af Holmens Admiral underskrevet Fortegnelse. Norske Rigsregistranter p. 365.

I de senere Regeringsaar tvang Pengemanglen Kongen til at søge Rigsraadet for at faa de nødvendige Pengemidler til Nybygning, og dette Forhold forblev uændret under Frederik III, indtil Ansvar for Flaadens Fornyelse blev lagt i Hænderne paa Admiralitetet ved dettes Oprettelse i 1655.

Fremgangsmaaden blev da den, at Admiralitetet efter forudgaaende Overvejelse skulde indsende Forslag til Kongen om nødvendig Nybygning, og hvorledes denne paa billigste Maade kunde tilvejebringes, og saafremt dette Forslag vandt Kongens Bifald, skulde der udarbejdes en Certer til Approbation, hvorefter det blev overladt en Skibsbygger at bygge Skibet, og denne maatte da selv udarbejde de nødvendige Tegninger, thi man byggede stadig efter Tegninger.¹⁾

Det var som Medlem af Admiralitetet at Niels Juel ligesom de øvrige Medlemmer kunde øve Indflydelse paa Konstruktionspørgsmaal, men i Egenskab af Holmens Admiral havde han intet med Skibsbygningen at gøre udover at sørge for, at der blev holdt nøje Regnskab med alleslags Materialer, der udleveredes fra Holmens Magasiner og Værksteder, og især af Jern- og Metalgods, der stod i høj Pris, og som ved ældre Skibes Ophugning skulde tages til Indtægt i Regnskaberne. Selve Tilsynet med Skibsbygningen paa Holmen var overdraget Admiral Nicolaj Helt, der skulde have Indseende med, at Skibsbygmesteren nøje overholdt de givne Forskrifter og holde Admiralitetet — og ikke Holmens Admiral — underrettet om Arbejdets Gang, og hvilke Materialer der udkrævedes.²⁾

Bruun skriver p. 267: „det synes at være en almindelig Antagelse, at Flaaden omtrent ved Aaret 1663 var i en forskrækkelig Tilstand“, og giver derefter en 15 Sider lang Redegørelse for dansk Orlogsskibsbygning fra 1645 til 1675. Dette Afsnit indeholder et stort Antal værdifulde og dengang ukendte Oplysninger om vor Skibsbygning, men Hovedspørgsmaalet: Flaadens Tilstand op til Aaret 1663 er ikke besvaret, i hvert Fald saa ufuldstændigt og lidet overskueligt, at Hovedlinierne maa optrækkes her.

¹⁾ Naar kun saa faa Skibstegninger fra det 17. Aarhundrede er bevaret, skyldes det til Dels, at Konstruktions tegningerne betragtedes som Skibsbygmestrenes personlige Ejendom, og dels at et meget stort Antal af Marinens Tegninger er gaaet tabt ved Branden i 1795. I 1651 tilbød Mester Svend Andersens Enke Kongen „de egentlige Skabeluner“ til „Sophia“, „Trefoldighed“, „Norske Løve“ og „Røde Ulv“. Lind: Frederik III's Sønagt, 38. I 1664 nægtede Jacob Rubbin at udlevere Modellerne (Tegningerne) til „Tre Løver“, se dette Skrift p. 125; og saa sent som i 1691 vægrede Francis Sheldon sig ved at udlevere Tegningerne til de af ham paa Bremerholm byggede Skibe.

²⁾ Jævnfør Instrukserne Bruun, 389—404, særlig p. 390, 394 og 400.

Flaadens Tilstand 1650—1663.

I 1650 var Flaaden ved energisk Nybygning bragt op til en Størrelse af 24 Orlogsskibe og Fregatter, 4 ældre, næsten kassable Skibe og 16 mindre Fartøjer. De sidstbyggede store Skibe: „Sophia Amalia“ og „Frederik“¹⁾ havde været noget af en Skuffelse, de havde været kostbare i Anskaffelse, var kostbare i Udrustning og krævede en stor Besætning, og Landets Finanser tillod ikke at fortsætte med Bygningen af saa store Skibe. Flaaden sygnede i de følgende Aar hen af Mangel paa Nybygning, behørig Ombygning og Vedligeholdelse; vel byggedes i 1654 de to middelstore Orlogsskibe: „Lindormen“ og „Norske Løve“ og i 1657 det noget større „Tre Løver“, men denne Forøgelse svarede langt fra til den Afgang, der fandt Sted, saaledes at Flaaden i 1660 var reduceret til 14 Orlogsskibe og Fregatter og 4 mindre Skibe. I de ulykkelige Krigsaar 1657—60 standsede al Nybygning paa nær nogle Smaafregatter, og i Perioden 1660—63 kunde man end ikke færdigbygge to af disse.

De svenske Gesandtskabsindberetninger lægger ikke Skjul paa, hvorledes det var fat med den danske Flaade, og tegner et sørgeligt Billede, som nøje svarer til, hvad der kan udledes af endnu bevarede Dokumenter i det danske Marinearkiv, omend der ogsaa kan fremdrages adskillige Lyspunkter, hvoraf det fremgaar, at Flaadeledelsen, hvor det drejede sig om delvis Udrustning af Flaaden, udfoldede stor Energi for at bringe disse Skibe i sødygtig og fuldt ud krigsmæssig Stand, og dette gælder ikke mindst, da Niels Juel blev Holmens Chef.

Som Eksempler paa saadanne svenske Indberetninger kan nævnes: ⁹/₁₀ 1655, hvor den svenske Sekretær havde været paa Skibene og beset den danske Flaade og befundet, „at den er i en saadan Tilstand,

¹⁾ Bygningen af disse Skibe maa betragtes som et Forsøg paa at følge Udlandets Eksempel at bygge meget store Orlogsskibe, der skulde tjene som Kommandoskibe og udgøre Kærnen i Flaaden. Man stod dengang overfor Valget af Skibstype, den engelske eller den hollandske, og valgte den Udvej at bygge et Skib af hver Slags. „Sophia Amalia“ og „Frederik“, der var færdigbyggede i 1649 og 1650, fik derfor, skønt de havde nærlig ensartet Armering, et højst forskelligt Udseende. „Sophia Amalia“, der byggedes i Norge af den kgl. Skibsbygger Rubbin, blev en Tredækker efter engelsk Mønster med skarpe Linier og et stort Dybgaende, medens „Frederik“, der byggedes i Neustadt af Entreprenørerne Marselis, blev en Todækker. Dette Skib faldt meget uheldigt ud; det havde et altfor ringe Dybgaende i Forhold til Skibets Bredde og savnede derfor fornøden Stivhed og Sødygtighed, det vendte daarligt i Sø og kunde ikke bruge det underste Batteri i Kuling. Trods gentagne Ombygninger blev disse Mangler ikke afhjulpne, og Skibet udgik allerede af Flaaden i 1670. „Frederik“ havde en ejendommelig Ornamentering, idet Sidegallerierne agter var bygget som to enorme Elefanter, hvorfor Skibet ofte gik under Navnet: „Elefant“, hvilket har givet Anledning til, at Garde (p. 217) og flere senere Forfattere med ham fejlagtig har antaget, at et nyt Skib af dette Navn tilgik Flaaden omkring 1657.

at intet Skib i Aar vil kunne gaa i Søen“; ³¹/₁₂ 1656: „Hvorledes den danske Flaade i Krigstider skulde kunne komme i Søen, viser Ekvipagen i den sidste engelske Krig, og de tvende Orlogsskibes Udrustning forgangen Aar. Admiralen (Ove Gjedde) var en Mand, om hvis slette Konduite og Kurage hele Landet ved at tale; Soldaterne vare Bønderkarle; Matroserne de ynkeligste i hele Danmark, eftersom de vare pressede; Skibene urene og hist og her ureparerede. Man kan ikke slutte andet, end at en saadan Udrustning begge Gange maa være sket pro forma“; og ⁸/₄ 1657: „Paa Holmen mangler Alt; der er ikke saameget, som man kan gøre en Baadshage af, uden at man skulde skære Egeplanker i Stykker.“¹⁾

I Slaget under Møen ¹²⁻¹³/₈ 1657 viste det sig, at flere af de større Skibe ikke svarede til de Krav, man nu stillede til Kampskibe, hvilket medførte ret store Ombygninger; saaledes befalede Kongen ¹⁶/₁₁ at lade „Prins Christian“ og „Sophia Amalia“, straks naar de kom hjem, saaledes „reformere“, som det efter søfarendes Forstand eragtedes gavnligt; men det kom ikke senere i denne Krig til afgørende Slag med den svenske Flaade.

Hadde Forholdene været trykkende før og under Krigen, maa Perioden 1660—63 betegnes som næsten haabløs; Landet var udmattet, og de faa Midler, der kunde tilvejebringes, gik i første Række til Udbygning af Københavns Befæstning og Kastellets Opførelse. Flaaden stod i Reduktionens Tegn. Admiral Bjelke beordredes i 1661 at indsende Forslag og Rulle paa de Folk, han eragtede „at kunne reducere“, og paa de, der udi Tjeneste skulde forblive, og ¹³/₅ 1662 modtog han følgende kgl. Ordre: „Eftersom Vi naadigst er tilsinds at gøre en Forandring med vores Søestat, da er Vores naadige Vilje og Befaling, at I straxen casserer og aftakker alle dennem, som Søestaten hidindtil betjent haver, til hvilken Ende Vi har naadigst anbefalet Vores Rentemester Os elsk. Henrik Müller, at han med Eder skal være ved Mønstringen og efter Rullens rigtige Befinding dennem et Fjerdingaars Løn og en Maanedes Kostpenge at betale. Hvilke paa Ny igen antages og bestilles skal, derom ville Vi Os med forderligste naadigst selv resolve, dog at I saa mange som 400 Mand af Baadsfolket og Under Officerer af de bedste og driftigste udleder og til Os udi en sær Specification forfattet, underdanigst indleverer, hvorefter I Eder haver at rette.“²⁾

Var Kaarene trange for Personellet, stod det ikke bedre til med

¹⁾ Becker: Samlinger til Danmarks Historie I, 78, 142, 187.

²⁾ Rentekammerets Expeditionsprotokol No. 3, 71; og No. 5.

Materiellet, Regnskaberne nævner yderst beskedne Summer, saaledes indsendte Bjelke $\frac{2}{5}$ 1661 et Overslag over dette Aars Udgifter, der for Udrustning af tre Orlogsskibe til den norske Hyldningsrejse, med Reparationer, Proviantering til 729 Personer i en Maaned og alle øvrige Udgifter skulde andrage 3941 Rdr., medens Udgifterne til Udbedring og Vedligeholdelse af Flaadens resterende 11 Skibe beregnede til 8682 $\frac{1}{2}$ Rdr., heraf de 5000 Rdr. til Materialer. Det kan da ikke undre, at Flaaden forfaldt, og at de svenske Indberetninger idelig omtaler Skibenes slette Tilstand. I Juli 1661 hedder det: „det staar ynkeligt til med Flaaden her. Skibene ligge og raadne; der er hverken Tjære, Beg eller Planker til at reparere dem med; de skulde ej i Aar og Dag kunde sættes i Stand til at bruges i Søen, nogle af de største vil koste ligesaa meget at reparere, som de er værd“, og det følgende Aar skriver Peter Chambers: „De har vel nogen Discurs, ligesom vilde de ekvipere deres Flaade; men jeg har ingen Betyrning, ej heller er der noget Materiale i Forraad. Der er vel en, som har præsenteret sig, som vil levere saa megen Hamp, som skal behøves; men han vilde have en saadan Forsikring, som de ikke vilde give ham.“ Efter en Samtale med Skibsbyggeren ved Holmen skriver han: „Til at ekvipere noget Skib har de hverken et eller andet, som dertil behøves, og hvis de ikke snart tager ved og lader dem reparere, saa raadner de alle og skal synke, som jeg ogsaa med mine egne Øjne har set.“ I Maj 1662 lykønskede han Admiral Bjelke til Udnævnelsen til Rigsadmiral og refererede følgende Samtale: „Hvad siger I i Sverige til, at vi saadan lader vor Flaade forfalde?“ hvortil Chambers svarede: „der er jo Fredstid, hvorfor saa gøre unyttige Opofrelser?“ men Bjelke mente: „Jo, det behøves vel paa Flaaden, men det er unødvendigt at holde saa mange Ryttere og Knægte, hvorved Riget ruineres helt i Grund.“ Og dertil føjer Chambers: „Det er saa sandt Gud hjælpe mig beklageligt at se, hvorledes disse Skibe skæmmes og raadner i Grund, de er grønne udvendig og forgaar.“¹⁾

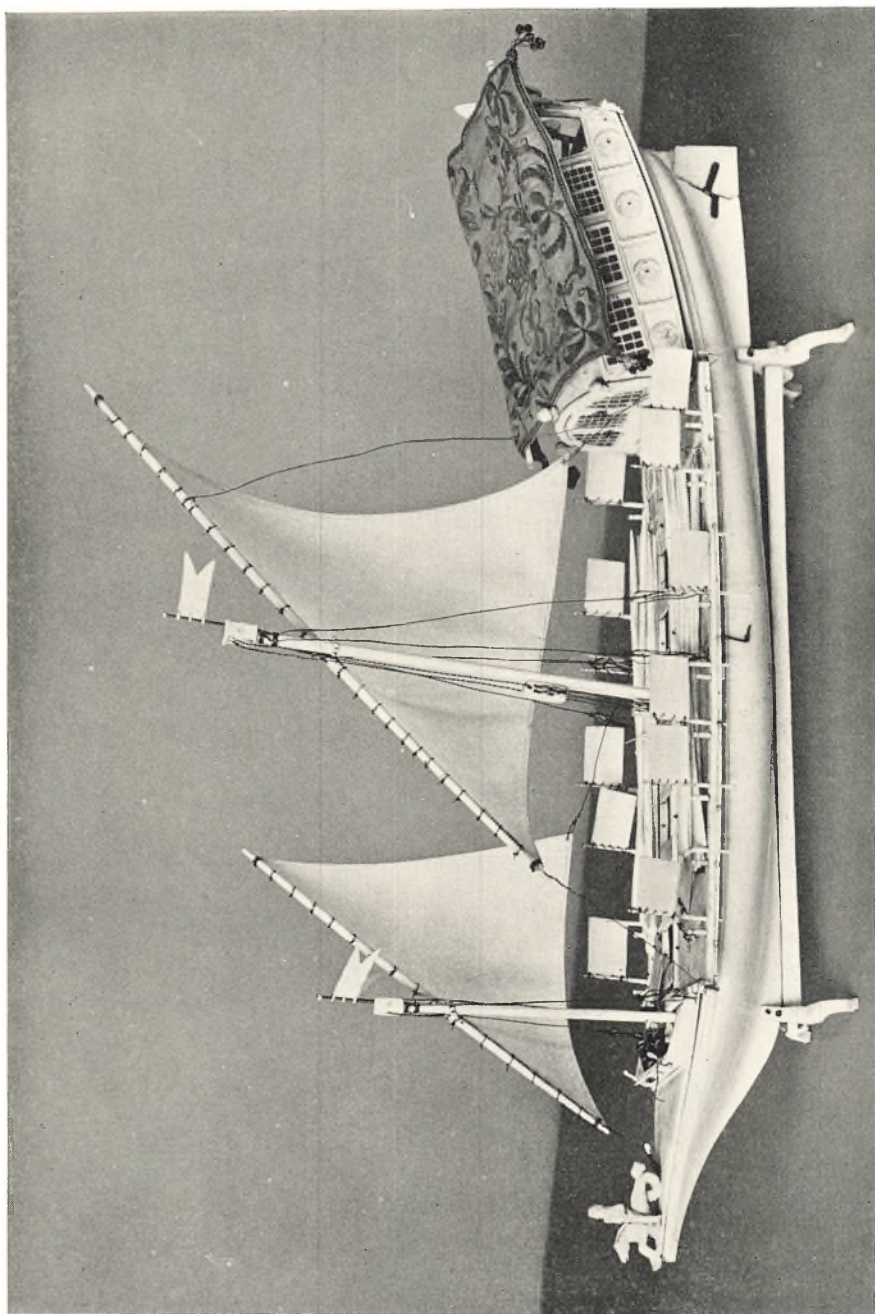
I 1663 afklaredes Situationen; Kastellet i København nærmede sig sin Fuldendelse, hvilket tillod, at Flaaden fik rigeligere Midler til Raadighed; og $\frac{1}{5}$ 1663 bevilgede Kongen til den ordinære Stat ved Flaaden at holde vedlige 200,000 Rdr. aarlig.²⁾ Denne Bedring havde været ventet; allerede i April sendtes en Fregat til Holland efter Materialer og en Officer til Jylland for at udse tjenlige Ege, ligesom der blev truffet Aftale med Claus Reimers om Bygningen af et Skib

¹⁾ Tidsskrift for Søværnen 1912, 399—401.

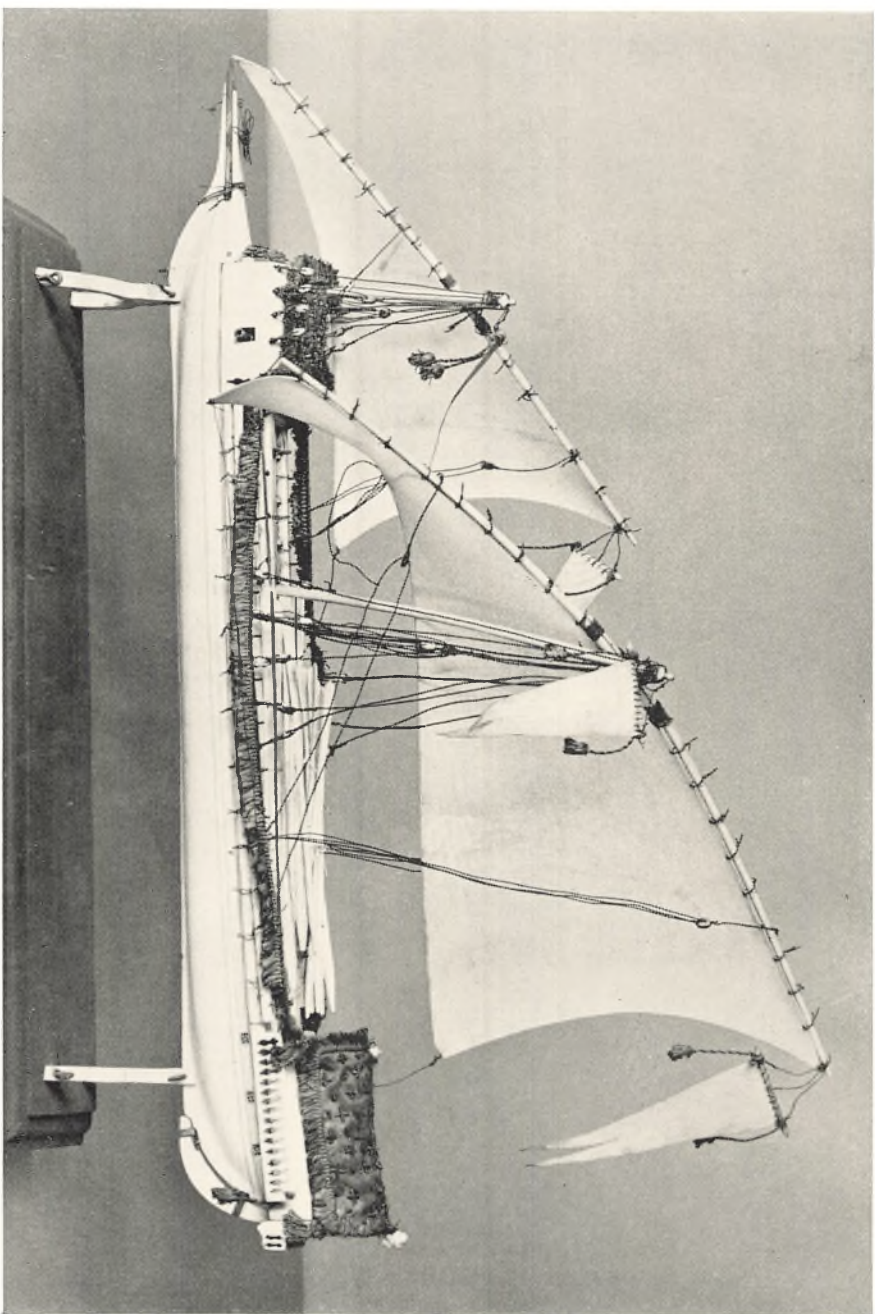
²⁾ Krigskancelliet, indkomne Sager Sæetaten vedrørende 1665/75.

(„Oldenborg“) i Neustadt, og allerede $\frac{7}{8}$ kunde den svenske Gesandt indberette, at der udfoldedes en betydelig Aktivitet paa Holmen.

Det vil af det her nævnte fremgaa, at Flaaden i 1663 var i en ynkelig Forfatning, men tillige at der ikke kan lægges den ansvarlige Flaadeledelse noget til Last; med de sparsomme Bevillinger var det umuligt at udrette mere, og med de øgede Pengemidler sattes alt ind paa at bringe Værnet paa Fode igen. Det skyldtes ikke Cort Adeler, at Byggevirksomheden genoptoges; thi den var alt i Gang, da han kom til Danmark, men det skyldtes, som det senere i Kapitlet Orlogsskibsbygning skal vises, Cort Adeler, at de nybyggede Skibe blev bygget efter Konstruktionsprincipper, som dengang stod det danske Admiralitet fjernt.



Dansk Galej 1654. (Elfenbensmodel af Jacob Jensen Normand, Rosenborg).



Dansk Galej 1666, bygget efter Admiral Adellers Invention. (Elicbensmodel af Jacob Jensen Normand, Rosenborg).

ELLEVTE KAPITEL

CORT ADELER OG DANSK SKIBSBYGNING

A. GALEJBYGNING

Det kan maaske synes mærkeligt ved en Redegørelse for Cort Adeliers Indflydelse paa dansk Skibsbygning at begynde med Galejbygningen, da hans Hovedindsats omfattede Orlogsskibsbygning, men dette skyldes hovedsagelig to Grunde, nemlig: at Galejbygningen var hans første Gerning, og dernæst, at det udelukkende skyldes det Forhold, at hans Fraværelse fra Hovedstaden i Anledning af Galejbygningen i Norge gør det muligt at paavise, at det var Cort Adeler og ikke det samlede Admiralitet, der skabte de ny Retningslinier for dansk Skibsbygning, idet Regnskabsbilagene udtrykkelig nævner, at foretagne Ombygninger er udført efter Adeliers Ordination. Havde det været anderledes, vilde det nu, hvor de egentlige Byggekontrakter og Ordre til Skibsbygmestrene er gaaet tabt, have været umuligt at opstille et saadant Bevis; thi fra det Øjeblik, Cort Adeler til Stadhed var i København, savnes dette Kildemateriale, og det er kun ved at undersøge Skibenes Dimensionsforhold, at det er muligt at paavise, at Skibsbygningen fortsattes efter de ny Linier.

Mylius skriver p. 40, at Adeler i Bergen lod bygge de Galejer, som i den skaanske Krig med største Fordel blev brugt ved Ekspeditionerne paa Vig-Siden, og hertil anfører Bruun p. 261—66, „at hvis Mylius tror, at Adeler har indført Galejer i Norge, tager han fejl, Galejbygning var velkendt i Norge siden 1566, og skønt det er muligt at paavise, at Cort Adeliers Navn virkelig findes i Forbindelse med Galejbygningen i Norge, er det vanskeligt at bestemme, hvor stor Del han har haft i den.“

Bortset fra, at Mylius ikke har nævnt et Ord om, at Cort Adeler har indført Galejtypen, er det et meget spinkelt Grundlag, hvorpaa Bruun affærdiger Adeliers Indsats.

Benævnelsen „Galej“ var i ældre Tider et udstrakt Begreb, der
Cort Adeler

omfattede enhver Skibs- og Fartøjstype, som kunde føre Aarer, lige fra de svært armerede Barker til de mindste Chalouper, og heri ligger Forklaringen paa, at man ser Galejer indordnede i søgaaende Flaader og paa selvstændige Krydstogter i Nord- og Østersø, endog i de strenge Vintermaaneder, ja selv paa Togt til Grønland, en Tjeneste der ikke kunde bestrides af den lette, lidet sødygtige Type, som man senere betegnede som Galej. I 1555 byggedes saaledes to Barker paa 40—60 Aarer med et Overløb (Dæk), og i Stedet for øverste Dæk forsynedes de med Bøjler, hvorover der kunde spændes Vadmæl. Disse Skibe havde saa svær en Armering, at det befrygtedes, at der ikke fandtes tilstrækkeligt Skyts i Forraad, hvorfor en Del Kanoner skulde afgives fra Flaadens andre Skibe. I 1576 overvejedes at indrette Underskroget af det store kassable Orlogsskib „Lange Hercules“ til en Galej, der foruden lettere Skyts kunde føre 16 halve Kartover (18—24 pundige Kanoner).¹⁾ De nødvendige Roere til disse svære Galejer fremskaffedes ved Indfangning af Tater og Omløbere eller ogsaa anvendtes Krigsfanger, der „smededes til Galejen“. Langt de fleste af Christian IV's navngivne Galejer, som f. Eks. „David“, „Salomon“, „Jacob“, „Blaa Mynde“, „Tre Kroner“ m. fl. var store Fartøjer med Orlogsrig, d. v. s. 3 Master, Mesan, Undersejl og Merssejl, og endnu saa sent som i 1659 betegnes det fra Københavns Belæjring saa bekendte Orlogsskib „Højehald“ snart som Fregat, snart som Galej.

En lettere Galejtype med Latinersejl og Stævnarmering, beregnet til Lokalforsvar og Sejlads i indre Farvande, fandtes ogsaa og indgik som Led i Norges Kystforsvar, indtil Christian IV ^{28/3} 1632 beordrede dem nedsendt, hvorefter de erstattedes af de robuste Skærbaade og sødygtige Roersjagter.

Under Frederik III fortsattes Bygningen af Skærbaade dels til Brug for Orlogsskibene som Storbaade, dels til Norge, men efter Cort Adelers Antagelse ophøres hermed, idet Kongen ^{21/11} 1663 udstedte Befaling til Ove Krabbe, Ove Bjelke og Claus Ahlefeldt den Anordning at gøre, „at ingen Schærbaade indtil paa videre naadige Anordning ydermere, end de som allerede færdige ere, bliver gjort“, og ^{30/12} 1664 beordredes Ove Bjelke at foranledige, at der i Vinterens Løb fremskaffedes Tømmer til lige saa mange Galejer at bygge, som der er Skærbaade udi Bergenhus Lehn.²⁾

Indførelsen af den ny Galejtype „efter tyrkisk Façon“ var, som

¹⁾ Kancelliets Brevbøger 1555, 367 og 375; 1579, 805.

²⁾ Norske Tegn. XI, 159 og 223.

allerede nævnt, Resultatet af de Drøftelser, der fandt Sted, da Ahlefeldt forhandlede med Cort Adeler, og $\frac{4}{7}$ 1663 nedsendte Ahlefeldt en udførlig Relation, der desværre ikke er bevaret, men findes omtalt i et senere Brev af $\frac{20}{9}$, hvori Ahlefeldt anfører, at han har erfaret, at hans Skrivelse med „de deri anførte højnødvendige Desideria om de ny Fæstninger, Magasiner og Bygningen af Skærbaade“ er rigtig indkommen, og $\frac{16}{10}$ 1663 kvitterer han for den modtagne Resolution og tilføjer: „Allein bitte ich, dass mir ein Model von einer nutzlichen ardt Scherbohte, durch den Her Licutenant-Admiral-General möge zugesandt worden. Es ist demselben daruhber meine Intention genugsam bewusst massen ich deswegen bey seiner Anwesenheit mit Ihm gerehdet auch nochmahls schrifttlich gelange lasse.“¹⁾

I København, hvor Spørgsmaalet om Galejbygning var taget op til indgaaende Drøftelse, bifaldt Kongen Cort Adellers Forslag og bemyndigede ham til i Holland at lade en saadan Galej tilhugge og i adskilt Stand med alt Tilbehør føre til Bergen, i hvilken Anledning der $\frac{24}{9}$ 1663 udstedtes Ordre til Ove Bjelke, af Bergenhus Amts Kontributioner eller Indkomster at udbetale til Adeler eller hans Fuldmægtig 1500 Rdr., naar Galejen maatte ankomme. $\frac{28}{10}$ fik Cort Adeler Tilladelse til toldfrit at maatte indføre sine Ejendele i Landet, og umiddelbart derefter rejste han til Holland, idet han vistnok var i Amsterdam ved sin Datters Fødsel $\frac{3}{11}$ (formentlig ny Stil).

Under Opholdet i Holland fik Adeler Ordre til at købe en Fregat „St. Michael“, idet Kongen $\frac{2}{1}$ 1664 skrev til ham, at han havde erfaret af Admiralitetsraad Jens Lassen, at der i Holland skulde være en Fregat tilkøbs med 26 Stykker monteret, hvorom Adeler havde tilskrevet Lassen. Bruun skriver p. 278, at Adeler maa have arrangeret dette Køb skriftligt, thi han var ikke i Holland 1664, men dette er urigtigt, Adeler var i Holland fra November 1663 til $\frac{10}{3}$ 1664, hvor han personlig tilsaa Skibets Reparation, Omaptering og Ekvipering. Skibet afsejlede Marts—April til Danmark med 25 hollandske Tømmermænd og Arnt Tegnagel, der skulde overtage Embedet som Ekvipagemester paa Holmen.

$\frac{22}{1}$ 1664 tilstilledes der Cort Adeler Befordringspas og Ordre til snarest muligt at begive sig til Norge for at udskrive og nedsende Baadsfolk til Flaadens Fornødenhed, en Ordre som Adeler paa Grund af Tilsynet med Galejens Bygning og „St. Michael“s Reparation først kunde efterkomme $\frac{10}{3}$, da han med Skib afrejste fra Holland til Norge. Ankomsten til Bergen satte han Galejen i Bygning, og da

¹⁾ Krigskollegiets indkomne Sager.

Kongen mente, at Tilsynet hermed vilde lægge saa megen Beslag paa hans Tid, at han ikke ogsaa kunde overkomme Udskrivningen i Trondhjem Amt, blev det under $\frac{23}{4}$ stillet ham frit for selv at rejse eller at udsende en eller to Fuldmægtige, en Tilladelse som Adeler ikke benyttede sig af, idet han fra Bergen foretog to Udskrivningsrejser, den ene til Aggershus og Bradshjerg Amter samt Smaalenene, den anden til Trondhjem Amt.¹⁾

Bruun skriver, at Adeler vistnok har været i Bergen i en af de første Maaneder af 1664 og muligvis der har lagt en sidste Haand paa Galejen, uden at dette engang vides med Sikkerhed, men heri tager han fejl. Adeler har været nærlig 4 Maaneder i Norge og førte her et effektivt Tilsyn med Anlægget af Galejværftet i Bergen og Bygningen af den første Galej, der fik Navnet „Friderich“ og var færdig, da han i Juli Maaned rejste til København.

Den norske Galejbygning til Afløsning af Skærbaadene fortsattes de følgende Aar, og eksempelvis kan nævnes, at Cort Adellers Søn Sivert Adeler i 1668 for Borgerskabet i Kragerø byggede en Galej paa 5 Kanoner, som denne By ved Opnaelse af Købstadsrettigheder ($\frac{18}{1}$ 1666) havde forpligtet sig til at lade bygge og holde vedlige under Laag og Tække.²⁾

Bruun anfører p. 263 følgende Udtalelse fra Mich. Hofnagels Optegnelser til Bergens Historie: „I Maj blev en galej opsat ved Nøsted, som en Norsk ridder havde ladet bygge i Holland efter Tyrkisk maner. Dette skib kom siden til Kjøbenhavn, hvor tre andre bleve byggede efter samme model. Men de udrettede kun lidet dermed; det var forlorent arbejde og til ringe nytte“, og føjer hertil: „Det er Curt Adelaers Galejer, til hvilke der her sigtes, og som faa en saa haard Dom.“

Uden nærmere at undersøge Berettigelsen af denne Dom slaar Bruun sig til Taals, men saa let lader Spørgsmaalet om Galejens Betydning sig imidlertid ikke affærdige.

Afskaffelsen af det norske Galejforsvar i 1632 motiveredes med, at Galejerne var brøstfældige og ikke holdtes i forsvarlig Krigsberedskab paa de forskellige Stationer, men Hovedgrunden var vist den, at der fattedes Penge til Fornyelse, thi Rigsraadet var i 1629 af den Mening, at Galejerne burde bevares og stationeres i Bergen og Marstrand, og der forvares under opbyggede Skure.

Løsningen af Norges lokale Søforsvar stod derefter aabent og var

¹⁾ Norske Registre 11, 395; Indlæg til Sjæll. Missive No. 423 $\frac{8}{1}$ 1667.

²⁾ Trykte Resolutioner og Collegiebrev 176—77; Registerbog over Admiralitetets Missiver $\frac{31}{10}$ 1668.

ikke tilfredsstillet med Anskaffelsen af Skærbaade og Roersjagter, selv om disse kunde støtte sig paa armerede Handelsskibe og stedlige Landbatterier. Den udstrakte Kyststrækning og den store Skibsfart var kun delvis beskyttet, og selv i Fredsaarene maatte der stadig sendes Fregatter op paa Krydstogt mod de aggressive Kaperfartøjer. Saa længe Danmark i Krigstid kunde regne med et effektivt Herredømme i Kattegat over for den naturlige Modstander Sverige, kunde den norske Søfart og Forbindelsen Danmark-Norge sikres ved lettere Konvojering, men efter Tabet af den lange Kyststrækning Falsterbo-Gøteborg var et saadant Herredømme langt fra sikkert, og dertil kom, at Sverige ved Forlæggelse af sine Flaadestyrker til en sydligere og tidligere isfri Østersøhavn kunde tvinge Danmark til at holde Hovedflaaden udrustet og samlet straks paa Foraaret, hvilket atter krævede, at de til Besætning nødvendige norske Baadsmænd maatte overføres i betimelig Tid.

Det var dette Problem, der drøftedes mellem Ahlefeldt og Cort Adeler, og som var den egentlige Aarsag til Galejens Genindførsel i den forbedrede Form. Skønt Galejens rette Element var Middelhavet med de lange Stille-Perioder, havde den dog mange Betingelser for at kunne løse betydelige Opgaver ved den norske Skærgaardskyst. I Ly af Skærene kunde den hurtigt og uset bringes frem til det ønskede Sted og fra en luv Position falde over det fjendtlige Skib, eller afvente en Stille-Periode, der saa hyppigt indtræder under den norske Kyst, særlig i Morgen- eller Aftentimerne, hvor selv et velbevæbnet Skib kun havde ringe Mulighed for at afslaa det farlige Angreb. Galejernes Evne til at liste sig gennem Skærgaarden, hvor Sejlskibe vanskeligt kunde manøvrere, gjorde dem velegnede til Tropictransporter, der i Norge de fleste Steder nødvendigvis maatte foregaa ad Søvejen, og selv i ret haardt Vejr var de i Stand til at sejle over de brede Fjordmundinger og delvis aabne Kyststrækninger, og med deres lave Dybgaaende egnede de sig til direkte at indskibe eller landsætte Styrker paa selve Kysten.

Adelers Galejer, der var bygget med et nøje Kendskab til de Typer, som i alle Henseender regnedes for det ypperste paa Galejkonstruktionens Omraade,¹⁾ adskilte sig væsentlig fra den tidligere Type.

¹⁾ Enhver, der besøger det tyrkiske Arsenal ved det gyldne Horn, vil her kunne overbevise sig om den højtudviklede Skibsbygningsteknik, hvormed Datidens Galejer blev bygget, thi her opbevares endnu Sultan Mahomet IV's overordentligt smukt udstyrede og ornamenterede Livgalej eller Caique „Chaderqa“, der vides at stamme fra før 1658 og saaledes maa anses for det ældste bevarede Orlogsfartøj, Udgravninger og andre Fund undtagne. Fartøjet har en Længde af 40 m, er 5,7 m bredt og 2,4 m dybt, Forstævnen er 2,28 m og Agterstævnen 5,1 m høj, og Displacementet er 137,8 Tons. Rorbænkene er indrettet til 3 Mand pr. Aare og Besætningen angives til 144 Mand.

Fartøjet var længere og stærkere bygget, og med Bibeholdelse af de skarpe Linier for og agter besad Skroget dog en saadan Fyldighed ved Stævnene, at Galejen uden at risikere Kølbyrning kunde føre en større Artillerivægt endnu nærmere Stævnen end den gamle Type, hvilket forøgede Artilleriets Evne til at give Grundskud og skaffede Plads til flere Rorbænke. Stævnarmeringen var anbragt i en lukket Bak med dobbelt Frontvæg, der dannede en langt mere effektiv Beskyttelse saavel for Roerne som for den øvrige Besætning end det tidligere brugte lave Brystværn. Medens de gamle Galejer kun havde Stævnarmering, førte Adelters Galejer tillige en Bredsidearmering paa to Kanoner, en for og en agter, hvilken sidste ogsaa kunde bruges som Hækskyts, og Galejerne kunde saaledes skyde til alle Sider, hvilket havde været ukendt i de nordlige Farvande. Armeringen udgjorde i den store Type 7 Kanoner, heraf en paa 10—12 Pd., og Resten af mindre Kaliber. I Sejladsen var den ny Galej den gamle overlegen i Sødygtighed og Stivhed, den havde større Sejlføring; foruden to Latinersejl ogsaa Bredfok, og havde med den lange Køl mindre Tilbøjelighed til Afdrift. I Stævnen var den armeret med en svær Jernspore til at gennembore den fjendtlige Skibsside og fastholde Galejen under Entring.

At betegne Cort Adelters Galej som „forlorent Arbejde“ turde være vel dristigt i Betragtning af, at den omtalte Galej „Friderich“ trods megen Brug, bl. a. til fyrstelig Befordring, opnaaede en Levealder af 44 Aar.

Der skal ikke her lægges Skjul paa, at Galejerne havde mange Modstandere, Niels Juel hørte vistnok til disse, i hvert Fald udtaler hans Broder Jens Juel sig meget skarpt imod dem i en Indberetning af ³¹/₇ 1675 om de norske Forhold: „Der behøves Skærbaade og Smaafartøjer, hvoraf slet intet var i Forraad. Før i Tiden havde Fogederne at fremskaffe saadanne, og hertil betaltes af Almuen i Fogderierne; nu istedet har de for nogen Tid siden ladet bygge nogle Galejer, som ere Skam og utjenlige; thi for det første skal der meget Mandskab til Besætning, som koster meget Underhold, og dernæst ved Landsfolket ikke at omgaas med saadanne, og for det tredie er Havet ikke saa stille her som i Middelhavet, hvor saadanne bruges. Der burde derfor anbefales Statholderen, at man jo før jo hellere maatte være betænkt paa de omtalte Smaafartøjer, og bedst var det at følge den gamle Maade.“ Statholderen Ulrik Frederik Gyldenløve mente, at de mindste Galejer var tjenlige, men Juels Mening var, at den store, som laa der, aldeles ikke duede for dette Land, og de smaa var lidet bedre,

Kaperne gjorde stor Skade langs Kysten, det var derfor at ønske, at man kunde undvære et Par Skibe til Krydsning i de norske Farvande, som kunde forblive deroppe indtil videre.¹⁾

Der herskede saaledes en ikke ringe Uoverensstemmelse mellem Gyldenløves og Juels Opfattelse af Galejens Anvendelighed i de norske Farvande; at det var ønskeligt at faa opsendt et Par Fregatter var forstaaeligt, Galejen kunde ikke løse alle Opgaver, men Kravet var med den truende Krigssituation for Øje uigennemførligt, thi Flaaden var kun maadeligt forsynet med velsejlende Fregatter, en Mangel som var meget følelig under Krigen, og Formaalet med Galejernes Indførelse var netop at aflaste Fregatterne, idet det med samme Bekostning var muligt at tilvejebringe et større Antal Galejer til Bevogtning af den udstrakte Kyst, og man regnede med, at det altid var muligt blandt den dygtige og søvante Kystbefolkning at finde tilstrækkeligt Mandskab til Aarerne, idet Stambesætningen af særlig uddannet Mandskab kun udgjorde ca. 20 Mand pr. Galej, hvorved Udrustningsudgifterne ved Galejen i Krigsberedskab var bragt betydeligt ned.

Modstanderne fik ikke Ret i deres Skepsis over for Galejernes Nytte, tværtimod fik Galejerne udstrakt Anvendelse i de næste Krige og i det følgende Aarhundrede. Blandt de mange Eksempler paa Galejernes Anvendelse kan nævnes, at en Styrke paa 1000 Mand i Oktober 1675 overførtes til Saltkälleviken af 6 Galejer og 28 Skær-gaardsbaade, at en Ekspedition paa 9 Galejer, 6 Skærbaade foruden en Del Jagter og Fartøjer d. $\frac{1}{8}$ 1679 under Gyldenløves Kommando nedkæmpede de svenske Skanseanlæg og undsatte de halvt nedbrændte Fæstningsanlæg ved Uddevalla, og endelig det sørgelige Tab af de to nybyggede og svært armerede, synkefrie Bombarderpramme „Lange Maren“ og „Sprydstagen“, der i Stille erobredes af svenske Galejer ved Nordre Elfs Munding $\frac{12}{9}$ 1719.

Galejen „Friderich“²⁾ førtes i Efteraaret 1664 til København, hvor den vakte megen Opmærksomhed, og de følgende Aar byggedes

¹⁾ Gyldenløvefejden, Christiania 1906, 22—23.

²⁾ Galejen „Friderich“ var ikke den eneste Galej, som Cort Adeler havde ladet tilhugge i Holland, allerede i September 1663 kom en mindre Galej til København, og herom skriver Chambers, at Adeler havde ladet gøre til Kongen i Holland en lille Galej, som var kommet til København i Stykker og der blev sat sammen. Der kunde være 16—20 Mennesker derpaa; den var kun til Kongens Placer.

Om Bord paa denne Galej „Friderich“, siden kaldet „Liden Friderich“, der førtes af Cort Adeler, overværede Kongen Churfyrstinden af Sachsens Indtog i København $\frac{20}{9}$ 1663, og Galejen, der var pragtfuldt udstyret paa venetiansk Vis og overtrukket med Skarlag, vakte megen Beundring.

5 større og nogle mindre Galejer paa Holmen. Adeler kunde dog ikke føre igennem i Admiralitetet, at disse Nybygninger blev saa store, som han ansaa for tilraadeligt, og først Krigserfaringerne skulde vise, at han havde Ret; thi de derefter byggede Galejer blev af nærlig samme Størrelse som „Friderich“.

Galej	Bygget	Længde	Bredde	Dybde
„Friderich“.....	1664	104'	15 ¹ / ₂ '	6 ¹ / ₂ '
„Lindormen“.....	1664	92'	14'	6'
„Duckanden“.....		93'	15 ¹ / ₂ '	6 ¹ / ₂ '
No. 1.....	til	70'	12 ¹ / ₂ '	5'
No. 2.....	1666	67 ¹ / ₂ '	12'	5 ¹ / ₄ '
No. 3.....		73'	12 ¹ / ₂ '	5 ¹ / ₂ '
„Christianus 5-tus“.....	1684	101'	17 ¹ / ₂ '	6 ¹ / ₂ '
„Norske Løve“.....				

Cort Adeler var af den Mening, at en Galejflaade stationeret i Smaalandsfarvandet var af den største Betydning for Danmarks Søforsvar, og han benyttede enhver Lejlighed til Øvelsestogter i dette Farvand. Mylius fortæller saaledes p. 54, at Adeler i 1669 „bragte de i Bergen nye bygde Galeyer i fuldkommen Stand, og efter Kongelig Tilladelse af 12. August satte ved Roer-Bænkene Eendeel Holmens Fanger, saa mange hand fandt bequemme“, og dertil anfører Bruun p. 314: „Hvis Mylius mulig har troet, at Adelaer i Aaret 1669 har været sendt til Bergen i Anledning af Galejerne, saa har han taget fejl, thi Adelaer har ikke været i Norge dette Aar. — Hvad Mylius derimod fortæller om Fangerne paa Holmen er tildels rigtigt. Den 12. August fik Niels Juel, Holmens Chef, Ordre om, at han af Fangerne paa Bremerholm skulde „lade følge til General Admiral Adelaer saa mange, som han paa Galejerne dygtig befinder“, og samme Dag fik Adelaer en lignende Ordre om at modtage dem; men der tales slet ikke om, at Fangerne skulde bruges til Galejerne i Bergen.“ Bruun gør sig her skyldig i en Misforstaaelse, Mylius taler ikke om Udrustning af Galejer i Bergen, men om at de i Bergen byggede og nedsendte Galejer skulde udrustes ved Holmen.

At Frederik III var tilfreds med Adalers Galejer synes at fremgaa af den store Brug, Kongen gjorde af dem, det være sig ved Fyrstebesøg, Gesandters Modtagelse, Flaadebesøg og den pragtfuldt udstyrede Rejse til Kronprinsens Bryllup paa Nykøbing Slot. Bruun meddeler p. 167 en hollandsk Beretning om, at Kongen i 1664 eller 1665 skulde have foræret Adeler en smuk Galej; denne Meddelelse er sikkert rigtig, thi Holmens Materialregnskab opfører af og til en Galej betegnet som „Adalers Galej“.

Under den skaanske Krig blev Galejerne ved Holmen, saa vidt det kan ses, ikke udrustet, vistnok fordi det skortede paa Mandskab, men muligvis blev nogle sendt til Norge. De fik saaledes ikke Lejlighed til at vise deres Nytte i danske Farvande, men det er dog værd at paapege, at de ved forskellige Lejligheder kunde have ydet god Tjeneste; dette gælder saaledes ved Landgangene ved Raa og paa Rygen, men i Særdeleshed i 1677, hvor den svenske Gøteborgeskadre stod ned gennem Store Belt for at forene sig med Hovedflaaden. Det lykkedes som bekendt Niels Juel med stor Dygtighed at slaa de to Styrker hver for sig, først under Møen, derefter i Køge Bugt. Under Sejladsen ned gennem Store Belt brandskattede Gøteborgeskadren under Sjöblad Kysterne, og Niels Juel, der havde faaet Melding om de svenske Styrker, kunde ikke naa frem paa Grund af skiftende Modvind og Stille, og paa selve Slagdagen var det saa stille, at Niels Juel i 5 Timer maatte lade sine Skibe bugsere af Skibsbaadene, inden han kunde komme Fjenden paa Skudhold.

Tilstedeværelsen af blot nogle faa Galejer i Smaalandsfarvandet vilde ikke alene have forhindret Sjöblad i at opholde sig 8 Dage i Beltet, men de vilde have fremtvunget Sejren paa et tidligere Tidspunkt, og særlig vilde de have bortelimineret det Faremoment, der var for, at Niels Juel skulde være kommet mellem Dobbeltild, saafremt blot en Del af den svenske Hovedflaade havde gjort et alvorligt Forsøg paa at optage Sjöblads Styrke i Nærheden af Rygen.

Indførelsen af Galejen i den dansk-norske Flaade bevirkede, at ogsaa Sverige paabegyndte Bygningen af lignende Galejer. Den svenske Diplomat Peter Chambers, der boede i København, og som havde en næsten ufattelig Evne til at skaffe sig Oplysninger om alt, hvad der skete paa Holmen, skrev $18/4$ 1664 til den svenske Rigsadmiral Wrangel, at hans Karl den foregaaende Dag havde været paa Holmen for at se, hvad de havde under Hænder, og hvad der arbejdedes paa Skibene, og denne havde her hørt et Brudstykke af en Samtale mellem Kongen og Feltherre Schack, under hvilken den sidste sagde: „Det er bedst, at Eders Majestæt lader bygge af dem i Norge ogsaa, for at man kan have et Parti af dem færdige.“¹⁾ Hvad det var, der var Tale om, vidste Chambers ikke, men han lovede at gøre sit Bedste for at skaffe oplyst, hvad det var, man vilde have bygget baade i Danmark og i Norge. I November 1664 kom Galej „Friderich“ til København, hvilket Chambers straks indberettede og fortalte, at

¹⁾ Tidsskrift for Søværnen 1912, 411.

han havde talt med Kaptajnen, der forsikrede ham, at der i Trondhjem blev bygget 12 store Galejer til 30 Par Aarer og i Bergen 7, og han tilføjer: „Det kan aldrig være, uden at de har nogen Desein dermed, det slaar aldrig fejl“; og denne Meddelelse resulterede i, at den svenske, men engelskfødte, Skibsbygmester Francis Sheldon, der senere gik i dansk Tjeneste, ¹⁶/₁₂ 1664 beordredes til i Gøteborg at bygge den første svenske Galej „efter tyrkisk Façon“.

I Sverige kom Galejerne til at spille en langt større Rolle end i Danmark, idet de anvendtes mod Russerne i den finske Skærgaard, men i begge Lande arbejdedes der ihærdigt paa at finde et virksomt Modvaaben, hvilket resulterede i, at man her i Danmark i 1686 lod Sheldon bygge den første Galej-Fregat „Phoenix“ til at krydse paa Galejerne.

Det vil saaledes ses, at Bygningen af Cort Adellers første Galej i Bergen i 1664 gav Impulsen til en helt ny Art af Krigsførelse i Østersøen, og skal man yde Adellers Galej fuld Retfærdighed, kommer dette vist bedst til Orde ved at understrege den anerkendte Marinekapacitet General Admiral Lieutenant Greve Danneskjold Samsøe's Udtalelse i 1744, hvori det hedder: „*At en Galej Flaade behøves til Smaalændernes og Øernes Defension, naar Landgang skal gøres, men især efter nærværende Conjunctures Beskaffenhed, da Sverig og Rusland saa overflødig dermed er forsynede, ere Ting som synes mig at være saa uimodsigelige, at jeg derfor undser mig det vidtløftigere at demonstrere.*“¹⁾)

B. ORLOGSSKIBENE

*Virksomheden paa Bremerholm 1663.*²⁾

Straks paa Foraaret 1663 blev der, som allerede nævnt, truffet Forberedelse til, at den forfaldne Flaade kunde blive underkastet de haardt tiltrængte Reparationsarbejder; ⁷/₈ beordrede Kongen nedsendt 24 af de yngste og bedste Skibsbyggere fra Norge; 20 Tømmermænd

¹⁾ Efterretninger om den danske Sæetat, 1790 p. 373.

²⁾ De i dette Afsnit meddelte Oplysninger om dansk Skibsbygning er hovedsagelig hentede fra Marinens Arkiv, Rigsarkivet, særlig Sæetatens Hovedbøger 1663—1673; Sæetatens Zahlmesterregnskaber; Admiralitetets Registerbøger contra Kgl. Skattekammer; Ekvipagemesterens Registerbøger contra Materialskriveren. Desuden er af trykte Kilder benyttet: Becker, Samlinger til Danmarks Historie under Frederik III — fremmede Gesandters Indberetninger; Tidsskrift for Søvæsen 1912 (397—433) og 1928 (271—274), Peter Chambers Breve til Rigsadmiral Wrangel og Admiral Ugglas Indberetninger 1664—65.

engageredes fra Byen, og sidst i Marts arbejdede 70 Mand paa Flaaden. Først blev det store Orlogsskib „Prins Christian“, bygget 1650, taget under Hænder, og det viste sig at være i en slettere Forfatning end ventet. Chambers skriver: „Der er meget mere at gøre ved det, end de havde troet, Tømmer og Planker sættes ind, men maa tages ud igen, eftersom alt er forraadnet. Jeg holder paa, det vil koste ligesaa meget som at købe et nyt Skib, dog er de andre værre raadne.“ Den $\frac{10}{16}$ meddeler han, at Skibet nu er færdigt og lagt i Lejet. Samtidig var man gaaet i Gang med at færdigbygge en lille Fregat, der var opsat af en engelsk Skibsbygger („Flyvende Hjort“ bygget af Thomas Lindsey) og havde staaet paa Stabelen i 6 Aar. Der blev sat 6 tyske Tømmermænd paa den ene Side og 6 danske paa den anden, for at det kunde ses, hvem der arbejdede bedst.

I Maj kom „Sorte Bjørn“ med en Ladning Egetømmer fra Neustadt, hvorpaa „Trefoldighed“ og „Frederik“ blev taget i Arbejde, men Reparationen af „Trefoldighed“, hvis Galleri endnu ikke var udbedret efter den lidte Skade i sidste Krig, maatte udsættes, til der kom nye Master fra Norge, da Skibets Master var saa raadne, at de ikke taalte Trækket under Overkrængning for Kølhaling. „Sorte Bjørn“, der nu skulde sendes til Arkangelsk efter Hamp, kom ikke af Sted, da Skibet maatte underkastes Reparation, hvorfor man sendte det nylig af „forrige“ Salt-Kompagni købte Skib „København“ paa denne Rejse.

I Juni var Arbejdet i fuld Gang paa Holmen, „Tre Løver“ og „Lindormen“ var klare, og der arbejdedes flittigt paa „Trefoldighed“, „Svanen“, „Victoria“ og „Spes“; de maatte alle have nye Master, og der manglede dem meget. Derefter blev der taget fat paa „Norske Løve“, bygget 1654, og man mente hurtigt at kunne blive færdig med dette forholdsvis nye Skib, men da det skulde drives (Indstemning af Værk i Klædningens Naadder for at skaffe Vandtæthed), viste det sig, at alle Planker og Barkholter var helt raadne, der maatte saa tages fat paa ny og indsættes 15 nye Knæ og Spanter, „saa Skibet saa ud som et Vrag“.

I August 1663 kom Cort Adeler til København, hvor han straks over for Kongen og Admiralitetet med overbevisende Kraft udviklede sine Synspunkter angaaende tidssvarende Orlogsskibsbygning og fik udvirket, at man uanset de store Bekostninger foretog en fornyet Ombygning af Orlogsskibene „Prins Christian“ og „Svanen“ (Ex. „Hannibal“).

De to Skibe blev da atter taget i Arbejde og afbrudt helt ned til

underste Batteridæk; de blev atter opbygget, saaledes at Skroget og særlig Campagnen agter blev betydelig lavere. Chambers skriver om „Prins Christian“s Ombygning, at den kostede 6000 Rdr., men at han personlig ikke syntes om Forandringen; den ny Maner skyldtes „en Ridder fra Malta, som var født i Norge, og havde tjent de Venetier og Malteser længe“.

Det vil af det her fremførte ses, at Cort Adeler meget hurtigt kom i et vist Modsætningsforhold til de øvrige Admiralitetsmedlemmer og til den kgl. Skibsbygmester Rubbin, et Forhold, der yderligere tilspidsedes ved den følgende Skibsbygning, men som forbigaas her, da der senere vil blive gjort Rede for dette Spørgsmaal.

Medens Cort Adeler endnu var i København, blev der ikke taget fat paa nogen Nybygning, men allerede kort efter hans Afrejse til Holland i Oktober 1663 skriver Chambers, at der *med stor Hast* tages fat paa Bygningen af et stort Skib, For- og Bagstavn var alt fra Haanden, men saa blev det til intet, og Stævnene blev taget i Hus for Regns og Snes Skyld. Der er imidlertid ingen Tvivl om, at Grunden til at denne Skibsbygning blev afbrudt, skyldes Adeler, som fra Holland skriftligt har meddelt sine Indvendinger mod dette Skib og foreslaaet, at Bygningen blev overladt en habil hollandsk Skibsbygmester. Desværre er dette Brev ikke bevaret, men Kongens Afgørelse i denne Sag kendes fra følgende Ordre til Rigsadmiralen, dateret $\frac{4}{12}$ 1663: ¹⁾ „Eftersom at I haver Os allerunderdanigst anvist Os elsk. Adm. Adeliers Skrivelse ang. en god Skibsbygmester Thys Hermansen van den burgh, hvilken Vi naadigst ville, at Adm. Adeler skal antage paa de Konditioner, han skriver, om han dem til Vores bedste ej bedre gøre kan, hvilket I haver bemeldte Adm. Adeler at lade vide og forstendige, saa og slig Ordre at gøre, at formeldte Skibsbygmester med forderligste hidkommer til Landet.“

Da den danske Orlogsskibsbygning dels foregik paa et privat Værft ved Neustadt i Holsten, dels paa Bremerholm i København, har det for Overskuelighedens Skyld i de følgende Afsnit været nødvendigt at afvige fra den kronologiske Rækkefølge. Nybygningerne ved de to Værfter er derfor behandlet enkeltvis for direkte at kunne paavise Adeliers Indflydelse paa hvert enkelt Skib, og det maa derfor stadig erindres, at de forskellige Byggeforetagender foregik jævnsides, og at de nybyggede Skibe i Neustadt senere kom til Køben-

¹⁾ Sjæll. Tegn. XXXVI, 628.

havn, hvor de fik deres sidste Fuldendelse og Udrustning. Men forinden skal dog først kortelig omtales Orlogsskibet „Oldenburg“, som stod i Bygning i Neustadt og næsten var fuldendt, da Adeler kom til Danmark, fordi Chambers Udtalelser om dette Skib illustrerer de Principper, hvorefter man dengang byggede Orlogsskibene, nemlig smalle i Forhold til Længden, med mange Kanoner paa Batteridækket, aaben Bak og Skanse og uden gennemgaaende Dæk, ligesom han senere fortæller, at Kanonportene sad meget tæt sammen.

Sidst i November 1663, medens Adeler var i Holland, kom det af Claus Reimers i Neustadt byggede Skib „Oldenburg“ til København, Kaptajn Laurits Nielsen havde i August været i Neustadt for at tilse Bygningen. Skibet blev nu atter besigtiget og med Redskab, Sejl, Tove og Ankre vurderet til 17,000 Rdr. in Specie, og ³¹/₁₂ 1663 blev det betalt med 17,720 Rdr. Chambers skriver, at det er et Skib, som kan føre 50 Stykker (Kanoner), men saa bliver det grueligt rankt, thi det har ingen „Buck“, men gaar næsten lige op og ned, og har ikke to faste Overløb; thi Bakken er aaben og Skansen ligesaa, paa samme Maade som de har gjort „Prinsen“.¹⁾ Han havde talt med den gamle Skibsbygmester Rubbin, der ikke syntes om Skibet; „thi naar man kommer om Bord paa et saadant Skib, kan man med Haandgranater og Musketter drive dem alle fra det øverste Lag, og ikke en Kat skal kunne blive derpaa.“ ¹⁵/₁₂ havde Chambers selv været om Bord paa Skibet og opgiver følgende Maal: 132 Fod over Stævne, 32 Fod vidt midt i, 26 Fod vidt ovenpaa, 36 Fod dybt, havde 50 Porte og kostede 17,000 Rdr. De danske Kilder nævner ikke Maalene paa dette Skib, men naar undtages Dybden, der antagelig skal være 16 Fod og ikke 36, synes Opgivelserne korrekte nok.

Samtidig med Besigtigelsen af „Oldenburg“ forhandlede der med Claus Reimers om Bygningen af et nyt Skib (det senere „Tre Kroner“) af samme Størrelse og Façon som „Tre Løver“, bygget af Rubbin 1657. Den fornærmede Skibsbygmester vilde imidlertid ikke udlevere Modellerne (Tegningerne) til Skibet, idet han sagde: „at de, som bygger, og maa skaffe ny Modeller“, hvorfor selve Skibet blev gennemset og opmaalt.

¹⁾ Chambers sigter her til den Ombygning, der blev foretaget, inden Adeler kom til Danmark. Den sidste Ombygning var ikke fuldendt, og af „Tre Kroner“s Byggeregnskab fremgaar det, at Adeler netop krævede, at Bak og Styrepligt skulde være lukkede.

„Tre Kroner“ 1664—1665.

²/₁ 1664 afsluttedes Kontrakten med Claus Reimers om i Nyenstadt at bygge et Skib til Kongens Tjeneste, omtrent som „Tre Løver“, for 13,000 Rdr., det skulde have følgende Hovedmaal: 138 Fod over Stævnene, 33 Fod bredt paa Bjelken inden for Huden, 14 Fod Hol og have 28 Porte paa begge Sider (tilsammen) i underste Lag, foruden 2 Spejlporte, 28 Porte i det andet Lag, foruden 2 Porte i Kahytten og 2 for i Skibet at skyde over Gallionen, 4 Porte i Hytten paa Siderne og 2 Porte agterud og 6 runde Porte foran for Hytten paa begge Sider.

Kontrakten er underskrevet af Admiralerne Bjelke, Niels Juel og Nic. Helt, desuden af Admiralitetsraad Poul Klingenberg, Claus Reimers og Sekertær Niels Eskildsen.¹⁾

Om Bygningen af dette Skib, der senere fik Navnet „Tre Kroner“, var Cort Adeler, saavidt det kan ses, ganske uvidende; han erfarede det først, da han omkring 10. Juli 1664 kom til København fra Udskrivningsrejsen i Norge. Han gjorde straks Forestillinger hos Kongen, og Admiralerne var om Bord paa „Tre Løver“, hvor Adeler paaviste dette Skibs Mangler. Med Kongens Bemyndigelse rejste han derefter med en Galiot til Neustadt, hvor han besaa det nye Skib og opsatte følgende midlertidige Kontrakt om Skibets Ombygning:

„Ick Curt Adelaer doer order van de Edelen Heeren van de Admiraliteijt van sijn Maeyst: van denemarcken en Norwegen heb gegeanredeet met Mens. Claes Reimers over het schip, das hier gebout wort, te voorguten ende te vooranderen das in sijn vorrige ackort met: is dese naavolgende condiosie:

Lange 6 voeten als bedongen is, Lang over steven 156 voeten, het flach weijder 5 voeten als bedongen is, 26 voeten wijt, wijder op sijn overste overloop 6 voeten als bedongen is, soll wijt wesen 42 voeten: holne voordeck ¹/₂ voet hoocher als bedongen is, 6 voeten 7 duijmen, bach, ³/₄ voet hoch als bedongen is, 6 voet 3 duijmen; allemal Amsterdammer voeten. (Derefter kommer et Stykke, der næsten er ulæseligt og Kontrakten slutter:) „Hier von soll hij hebben twee dusen, sege 2000 Rdl., sonder ergo op sicht hebben wij beijde onse ondertackert . — Adij 21 Julij Nyenstadt.“²⁾

Det vil heraf ses, at Adeler krævede meget betydelige Ændringer, Skibet skulde gøres 6 Fod længere, 5 Fod bredere i Bunden og 6 Fod

¹⁾ Admiralitetets Registerbog ctr. Kgl. Skatkammer 1665/66, 288.

²⁾ Denne noget ubehjælpsomt afskrevne Kopi efter den originale Kontrakt er indført i Admiralitetets Registerbog ctr. Kgl. Skatkammer 1665/66, 290.

bredere ved øverste Dæk, ligeledes skulde Højden mellem Dækkene øges, og i det næsten ulæselige Stykke omtales særlig indre Forstærkninger af Skrog, og Tømmerets Forbinding.

Adeler rejste derefter tilbage til København og gav Indberetning til Kongen, der bemyndigede ham til i Neustadt at „ordinere“ Skibet, saaledes som han fandt tjenligt, og ^{26/7} rejste Adeler paany derned, hvor han tilbragte 15 Dage med at lede Ombygningen.¹⁾ En stor Arbejdsstyrke blev sat i Gang med at afbryde Skibet, der allerede stod delvis i Spant, og med den forhaanden værende Førlighed af Tømmer blev Skibet atter genopbygget efter de af Adeler opgivne Maal under Tilsyn af Kaptajn Søren Orning, som allerede ^{27/8} var beordret til Neustadt.

I Maj 1665 var Skibet klar til Afløbning, og den svenske Admiral Clas Uggla, der førte Tilsyn med de nye Skibe, der til Sverige byggedes i Udlandet, hvoraf det ene i Lybeck, rejste til Neustadt for at se det danske Skib, og skriver herom:

„Den 21. Maj var jeg i Neustadt for at bese et dansk der opsat Skib. Det var velproportioneret og meget mere skarpt for og agter end ellers plejer at være brugeligt, fortil har det slet ingen buk eller Bredde før end ved nærlig 8 Fod fra Kølens Underkant, hvor Skroget ikke straks bliver fyldigt (tvært utflackar), og Skarpheden taber sig lidt efter lidt henimod Flakket (Skibets relativt flade Bund), som sikkert er 28 eller mere bred. Spejlet agter er ligeledes meget underløbet (flak) i Vandgangen, hvilket kan ses af vedlagte Afrits. *En dansk Admiral, som skal hedde Ridder Adler, er Inventor af denne Bygningsmaade*, og foregive de, at det skal sejle med Bestykning og Folk uden at behøve at anvende Ballast, „vilket fuller någorlunde skall kunna ske, som ette sådant skepp väl vill hänga vid vinden“ (bliver en god Luvholder). Længden over Stævnene var 155 danske Fod (skal ifølge Kontrakten være Amsterdam Fod; 1000 Amsterdam Fod = 902 danske Fod), 40 Fod bred, har 13 Porte i Længden, men kun 2 agter, skønt Spejlet er bredt nok til 4. Det blev mig ikke tilladt at bese Skibet indvendig.“

Ved Afløbningen, der fandt Sted omkring ^{1/6} 1665, fik Skibet Navnet „Tre Croner“, og efter Admiralitetets Befaling blev der afholdt Prædiken om Bord, for hvilken der betaltes 16 Rdr.²⁾

¹⁾ Indlæg til Sjæll. Missive 423 af ^{8/7} 1667.

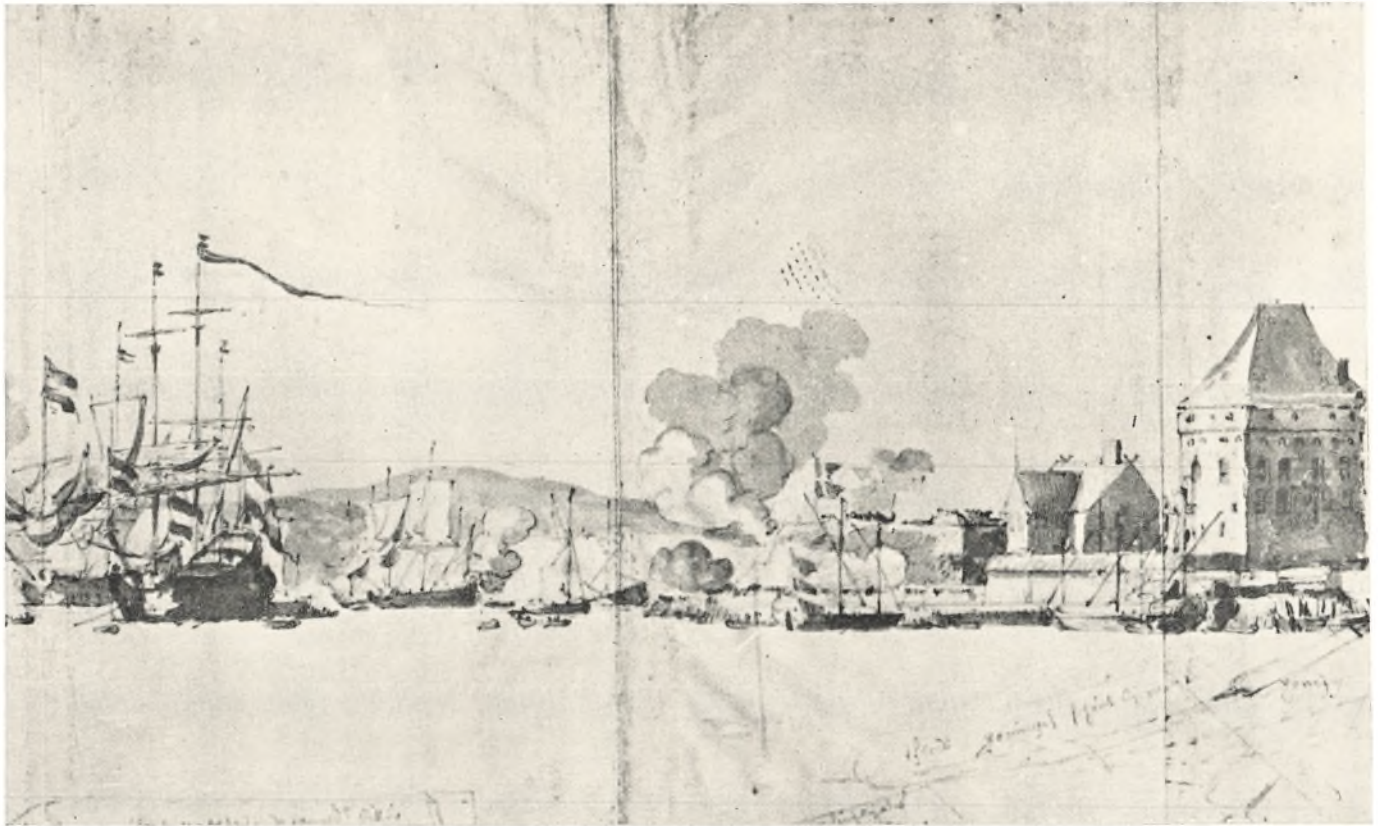
²⁾ Efter „Tre Kroner“'s Afløbning fik det ældre Orlogsskib „Tre Kroner“ Navneforandring til „Nældebladet“. „Tre Kroner“ maa ikke forveksles med Lastdrageren „Tre Kroner“, denne var et stort Fløjteskib, der blev købt i 1670, og som næste Aar fik Navnet „Fortuna“.

$\frac{20}{8}$ rejste Cort Adeler til Neustadt for at bese det afløbne Skib og fandt ikke saa lidt at udsætte. I de 10 Dage, han opholdt sig ved Værftet, blev følgende Ændringer foretaget: Hækken blev gjort $1\frac{1}{2}$ Fod bredere, Dækket agter blev brudt op og atter forfærdiget, 4 Porte i Spejlet, hvoraf de to allerede var helt færdige, blev tillukkede og 4 andre lavet, der blev opsat Skodter for Bak og Styrepligt, 5 Porte med Jernbeslag blev aftaget, Traille Verket (Gitterværket i øverste Lønning) blev opbrudt og forfærdiget paa en anden Maade, og endelig blev det aabne Sidegalleri ændret til et lukket Galleri, for hvilke Omforandringer Adeler paa Kongens Vegne tilsagde Skibsbyggeren 500 Rdr.

$\frac{18}{7}$ ankom Adeler atter til Neustadt paa en Galiot for at kontrollere, om Masterne var forsvarligt indsatte. Dette Besøg kom vist meget overraskende for Skibsbyggeren, thi Arbejdet var endnu ikke paa-begyndt. En Arbejdsstyrke paa 40 Mand blev straks sat i Gang, og i Løbet af 4 Dage var de svære Tove og Ankre bragt om Bord, og Stormast og Fokkemast isatte, hvorefter Adeler rejste tilbage til København.

I November 1665 var „Tre Kroner“ færdig fra Værftets Side, og Fregatten „Havfruen“ sendtes til Neustadt med Folk, medens Admiral Helt $\frac{2}{12}$ rejste over Land for at føre Skibet hjem. Ved Afsejlingen lod Helt udgive 22 Kander Brændevin til Folkene og gav to Præster 4 Rdr. for at bede for Skibets Overfart. Reimers fik $\frac{8}{11}$ anvist 2000 Rdr. som sidste Terminsbetaling for „Tre Kroner“, men hermed var han ikke fornøjet og tilskrev Admiralitetet, „at dette selv var bekendt med, at Adm. Adeler paa Kongens og Admiralitetets Vegne havde forlangt en og anden Forbedring derved, hvilket ogsaa var sket, at det er blevet saa meget bredere og større efter den dengang med Mons. Adeler oprettede Contrakt,¹⁾ hvorfor han begærede 3000 Rdr., men sluttede Accord for 2000 Rdr., og dertil tilsagt 500 Rdr. ved Skibets Optømring, men da adskillige af disse Ændringer ikke var oprindelig betingede, forlangte han 300 Rdr. udover det Beløb, Adeler havde tilsagt ham. Admiralitetets Svar blev, at Spørgsmaalet skulde ordnes, naar Skibet fuldt færdig kom til København, og $\frac{20}{2}$ 1666 udbetaltes Claus Reimers 816 Rdr. 3 Mk. 14 Sk. for det „som han udover Kontrakten paa Skibet „Tre Croner“ haver ladet forbedre, og for det, som han af Hr. Admiral Adeler paa Hs. Kgl. Majest. Vegne efter vores (Admiralitetets) Begæring foruden samme Kontrakt er belovet med“.

¹⁾ Admiralitetets Registerbog ctr. kgl. Skatkammer 1665/66 p. 286.



Udsnit af Van de Veldes Tegning af Affæren i Bergen Havn 2. August 1665. (Boymans Museum i Rotterdam). Under Skansen ses en af Adellers Galejer, til højre 2 Skarbaade.



Goldensløves Undsætning af Uddevalla Fæstning 1. August 1679. (Thottske Samling, det kgl. Bibliotek).

Det lykkedes i Januar 1666 Peter Chambers at komme om Bord paa det nye Skib, og han skriver, at det havde over 80 Porte, „men det er grueligt, at Portene sidder saa tæt sammen. Det er umuligt, man skal i Slag magte, at ikke det ene Stykke tænder Ild paa det andet, saaledes er alle de Skibe, som er bygget her, og ogsaa Skibsbyggeren bekender, at de ligger for nær hverandre; men eftersom det er befalet ham, kan han kun gøre saa.“

Denne Udtalelse lyder saa meget mærkeligere, som det var et Særkende for Adellers Skibe, at Kanonportene, saavel Port til Port som Center til Center, havde en meget stor Afstand, og det kan med næsten afgjort Sikkerhed siges, at ingen anden Nation, ej heller den svenske, dengang byggede Orlogsskibe med saa stor en Portafstand. „Tre Kroner“s Kontrakt tyder ogsaa paa det modsatte; det oprindelige Skib skulde med en Længde af 138 Fod have 14 Kanoner i Laget, medens det efter den ændrede Kontrakt, skønt det blev 3' 4" længere, kun fik 13 Porte, og Admiral Ugglå skriver intet om, at Portene sad for tæt, han undrede sig tværtimod over, at der i Spejlet kun fandtes to Porte, skønt der var Plads til fire. Ej heller den lodrette Afstand kan have været for ringe, thi Adeler byggede netop sine Skibe med stor Dækshøjde. Forklaringen kan være, at Chambers enten af patriotiske Grunde gerne vilde anføre en Anke over de fortrinlige Skibe, der nu byggedes i Danmark, eller at hans Opfattelse skyldtes et Fejlskøn, foranlediget ved, at de noget bredere Kanonporte med det mere horisontale Batteridæk og det mindre Indfald af Skibssiden syntes at sidde tættere sammen; men i saa Fald er Skibsbygmesterens Udtalelse uforklarlig, med mindre han har talt Chambers efter Munden; thi i København begyndte man at fatte Mistanke til Chambers store Interesse for Flaaden, og $\frac{1}{5}$ 1666 skriver han, at han „gaar ikke mere paa deres Holm for allehaande Aarsagers Skyld, som Hs. Excellence Bjelke tildels er bekendt.“¹⁾

Chambers modsiger sig da ogsaa, thi et halvt Aar i Forvejen havde han skrevet hjem, at de to af Adeler byggede Skibe „Prins Jørgen“ og „Churprinsen“ var to kønne og velbyggede Skibe, og $\frac{20}{5}$ 1666 roser han de nybyggede Skibe og skriver: „Her er ret skønne Skibe, som jeg ved, Kongen af England har ikke 30 af denne Force.“

¹⁾ Tidsskrift for Søværnen, 1912, p. 422.

Byggevirksomheden paa Bremerholm 1664—1665.

I Januar 1664 kom den hollandske Skibsbygmester Hermansen med sine Folk til København; $18/2$ straktes Kølen til det første Skib, og i April sattes det næste i Bygning, men efter at Stævnene var rejst gik Arbejdet i Staa, da der manglede Planker med videre. $14/4$ kom der en Ladning Planker, men de var ikke sværere end 3 Tommers, og Bygmesteren „blev galen“, fordi han ikke kunde faa, hvad han ønskede. Forholdet blev ikke bedre, da den næste Ladning indtraf, da Kvaliteten ikke var meget værd. Skibsbyggeren, der ikke havde Cort Adeler, der var i Norge, at holde sig til, laa i stadig Strid med Admiralitetet om Bygningsprinciper og Kvalitetsarbejde, og Forholdene tilspidsedes i den Grad, at Kongen personlig maatte tage Affaire. 5. Maj var Kongen paa Holmen for at se, hvordan Arbejdet gik, og Chambers skriver: „De river i Stykker og sætter sammen, et Stykke ud og andre ind igen.“

Fra nu af fik Skibsbygmesteren Arbejdsfred, og Chambers udtaler sin Forbavselse over Arbejdet, „der arbejdes flittigt, men det er alfor løjerligt at se paa Holmen, der saver de sønder de kosteligste Egebjælker, som er kommet fra Preussen, til Planker. Jeg har aldrig set en saadan Maner paa Køle, som der her ligger. Han gør dem med en Bugt midt udi, saa Skibet maa straks stikke op Riggen“, en Udtalelse, der viser, hvor lidt Chambers forstod den ny Byggemaade.

I Juni afsluttedes de Forhandlinger, der alt længe havde staaet paa mellem den franske Resident Courtin og Kongen om Bygningen af to Orlogsskibe paa Holmen for fransk Regning, og $12/6$ 1664 beordrede Kongen, at der i alt skulde opsættes 4 Fregatter, *alle af samme Façon og Kvalitet*, 140 danske Fod lange over Stævnen og 35 Fod brede, hvoraf de to skulde overlades Kongen af Frankrig efter Lodtrækning. $29/6$ afsluttedes den endelige Kontrakt om Købet, hvorefter Frankrig skulde betale Materialerne og Halvdelen af Byggeomkostningerne.¹⁾

Da Cort Adeler kom til København fra Norge i Juli 1664 og blev bekendt med disse Nybygninger, gjorde han de samme Synspunkter gældende som angaaende Bygningen af „Tre Kroner“, og Resultatet blev, at de to allerede opsatte Skibe skulde færdigbygges med de af Adeler krævede Ændringer, medens de to andre skulde bygges fuldstændig efter Adalers Principper. Desværre savnes de Dokumenter,

¹⁾ Bruun, 228—29. Afregninger III, 129. Bruun har her en Trykfejl: 35 Alen, skal være 35 Fod.)

der kunde give fuld Oplysning om denne Sag, men at det virkelig forholdt sig saaledes, fremgaar dels deraf, at der paa Kopien af den franske Kontrakt¹⁾ er paategnet Antegnelsen „annuleret“, dels deraf, at Orlogsskibene „Churprinsen“, „Prins Jørgen (Georg)“ og de franske Skibe „Frederik“ og „Sophia“ blev bygget med forskellige Maal og Kvaliteter.²⁾

Cort Adeler ledede personlig Skibsbygningen, og han satte en Ære i, at den blev fremmet mest muligt, ja! han forstrakte endog Søetaten med Midler, da det kneb at skaffe Penge, saaledes anvistes der ham $\frac{2}{11}$ 1667 af Bradsbjerg Deletiende 200 Rdr., som han i Henhold til Admiralitetets Memorial af $\frac{1}{6}$ 1666 havde udgivet til det Skib „Prins Jørgen“ at forgyldte med.³⁾

I Efteraaret 1665 indtraf en Begivenhed, der var egnet til at give Modstanderne af Adelters Byggemetoder Vind i Sejlene. I November kom den engelske Ambassadør Grev Carlisle til København om Bord paa en Fregat, og den hollandske Gesandt indberetter $\frac{16}{12}$: „Ved at komme paa Kongens Skibsværft, hvor to meget anseelige Skibe bygges af hollandske Tømmermænd, have de (Englænderne) tilkendegivet deres Ringeagt for disse, saa at Kongen med Folk, der forstaa sig derpaa, i Stilhed, og den engelske Ambassadør uafvidende, er taget ud til den engelske Fregat for at se, hvorledes den var bygget. Der vistes da Hs. Maj. saadanne Fejl mod Skibsarkitekturen, at de Engelske nu maa tie.“ Da Adelters Navn ikke nævnes i denne Forbindelse, er det umuligt at afgøre, om denne Ekspedition er sket paa hans Foranledning, fordi han ikke vilde lade en saadan Kritik sidde paa sig, eller om det er Kongen, som har ønsket ved Selvsyn at overbevise sig om, at han havde truffet det rigtige Valg, ved at støtte Adeler i det saa vigtige Skibsbygningsspørgsmaal.

Foruden de større Skibe og Galejerne byggedes ogsaa mindre Skibe, saaledes Fregatten „Havfruen“ i 1664. I Marinens Arkiv er endnu bevaret en Tegning med følgende Paategning: „Eftter denne Model skall det anbefalede Skib till Glyckstad bygges, Datum Kiøben-

¹⁾ Afregninger III, 129.

²⁾ De franske Skibe afsejlede $\frac{1}{6}$ 1667 under Kaptajn Hakros Konvoj til Texel, hvor de afleveredes (vistnok $\frac{2}{4}$) til en fransk Eskadre, der samtidig skulde afhente 6 i Holland byggede Skibe. Skibene indlemmedes i den franske Flaade, hvor de i 1671 fik Navneforandring: „Le Frideric“, 1100 tonneaux, 64 Kanoner til „L'Admirable“; „La Sophie“, 1000 tonneaux, 54 Kanoner til „Le Fort“. De franske Arkiver giver kun faa Oplysninger af Interesse, Skibene nævnes „Ex Grand Danois“ modtagne 1667 og kommanderet af Kaptajnerne de la Roche St. André og Forant. (Arch. Nat. Marine B. 2, fol. III c. XIX). I Regnskaberne (État de recettes et de dépenses 1666—68 B. 3, 6 fol. 102, 176 og 178) opgives forskellige Udgiftsposter ved Købet af Skibene, samt en Del Materialer, herunder Kanoner fra Glyckstad, Master fra Norge m. m.

³⁾ Rentekammerets Registerbog, Søetaten 1667-68, 66.

haffen Slot den 5. Decembris 1664 Friderich.“ (Se Illustration.) Om Bygningen af denne Fregat, der efter Dimensioner og Bestykning nærmest maa betragtes som et Søsterskib til „Havfruen“, idet den kun er en Ubetydelighed mindre, vides intet, idet Bygningsregnskaberne fra Glykstad er gaaet tabt. Det maa dog antages, at Fregatten er det ene af de to Skibe: „Emanuel“ og „Forgyldte Stokfisk“, 28 Kanoner, 100 Mand, der er opført paa en Flaadeliste fra Efteraaret 1665 (se dette Skrift p. 153).¹⁾ Den smukke Tegning viser, at Fregatten blev bygget nærmere den hollandske end den engelske Type, og særlig er det af Interesse, at man i denne Tegning har et uimodsigeligt Bevis for, at Ordet „*Model*“ dengang ogsaa brugtes om *Tegninger til Skibe*.

„*Prins Christian*“ senere kaldet „*Christianus Quintus*“ 1665—67.

Medens Skibsbygningen gik sin Gang paa Holmen under Cort Adellers Ledelse, rejste Admiralitetsraad Poul Klingenberg i Februar 1665 til Hamborg for at forhandle med Claus Reimers om Bygning af et nyt Skib paa Værftet i Neustadt, og ²²/₂ 1665 afsluttedes den endelige Kontrakt. De nærmere Omstændigheder ved denne Sag kan ikke oplyses, da Aktstykkerne savnes, men i Analogi med de nævnte Fortilfælde fremgaar det, at Adeler har været uvidende herom; thi i Afregningen anføres: „Paa Kongen af Danmarks og Norges Vegne afsluttedes Contract i Hamborg d. 22. Februar 1665 mellem Admiralitetsraad Poul Klingenberg og mig (Claus Reimers) i den Hellige Trefoldigheds Navn om Bygningen af et Skib, „Printz Christian“ kaldet, for et Beløb af 16,000 Rdr. ¹/₂ i specie ¹/₂ courant. *Men da det kgl. Skib „Printz Christian“ med Længde af Køl, Hæk, Bjelker og Underbak blev baade længere og bredere og noget dybere, har jeg ikke ladet det mangle at gøre Skibet saa meget større, og paa det høje Admiralitets Begæring forfærdiget Skibene „Printz Christian“ og „Printz Jørgen“ med tre gennemgaaende Dæk, hvor Skibene med det forøgede Tømmerforbrug, Jern og Arbejdsløn har kostet mere end „Tre Croner“, og kommer dette Skib mig bilfærdigt paa over 2000 Rdr. mere.“²⁾*

¹⁾ De to Skibe findes ikke senere nævnt i de danske Flaadelister, og det maa derfor antages, at det er disse Skibe, som ifølge engelske Rapporter forliste under Skotland og Shetland (Oktbr.—Novbr. 1666). Ved denne Lejlighed forliste „St. Michael“, og Kaptajnen beretter, at et andet dansk Orlogsskib gik tabt (Registerbog o. Admiralitetets Miss. ²/₁₂ 1666), medens engelske Kilder nævner, at mindst 3 danske Skibe forliste. (Calendar of State Papers Domestic Series, 240, 246, 299 og 374).

²⁾ Admiralitetets Registerbog ctr. Kgl. Skatkammer 1666-67, 296.

I Modsætning til de tidligere Tilfælde var Cort Adeler denne Gang i København og har nærlig straks kunnet gøre sin Indflydelse gældende, inden Skibet blev sat i Bygning, formentlig i Februar—Marts, og meget tyder paa, at Bølgerne gik højt i Admiralitetet, thi den svenske Gesandt indberetter ^{30/3} 1665, at der herskede en saadan Uenighed mellem Admiralerne, at det prægede hele Arbejdet paa Holmen.

At det nye Skib blev bygget efter Adelters Konstruktionsprincipper, er der ingen Tvivl om; Skibets Dimensionsforhold, Bygningsmaade og Forbinding er et uimodsigeligt Bevis herfor, og Skibet blev sat i Bygning i Neustadt under Adelters personlige Ledelse. Om det svære Tømmer, der var tilvejebragt til Bygningen, skriver Admiral Uggla, at overmaade svært Tømmer laa paa Byggepladsen til det nye Skib, som skulde opsættes, saasnart det første („Tre Kroner“) var afløbet, særlig var Kølstykkerne „svara grova“. Den danske Kaptajn, der havde Tilsynet ved Skibet og som „var en norrbagge och hette Orning“, berettede at 4 lignende Skibe stod i Bygning i København, og at det sidste skulde have en Køl paa 160 danske Fod, hvilket Admiralen dog stillede sig tvivlende overfor.¹⁾ I Lybæk havde nogle Borgere faaet lignende Oplysninger fra København, og Admiralen havde selv set 123 Bjælker, der skulde føres til København fra Traven til Bygning af „et fast stort Skib“ og i et andet Parti fandtes Bjælker, der var 48 Fod lange og 2 Fod i Firkant.

I Marinearkivet findes en Konstruktionstegning, der af en senere Kommission, antagelig omkring 1692, er paaført Antegnelsen: „er debiteret at være teigningen af Quintus.“ (Se Illustration.) Rigtigheden heraf kan ikke betvivles; thi Længdemaal, Antal af Porte m. m. svarede nøje til Orlogsskibet „Prins Christian“ (senere kaldet „Quintus“), og inden for den Periode, hvortil denne Skibstegning maa henføres, byggedes ingen andre Skibe af tilsvarende Dimensioner. Dertil kommer, at der senere dels med Pen dels med Blyant er tilført Spejlet en Ornamentering, der er at betragte som et Udkast til den Dekoration, man kunde tænke sig at give Skibet, da det i 1673 fik Kongenavnet „Christianus Quintus“, nemlig Kongens Portrætbuste med den nyindstiftede Dannebrogssorden, en Ornamentering, som Skibet imidlertid ikke fik, thi Spejlet blev prydet med et Relief af Kongen til Hest.

¹⁾ Admiral Uggla blev ikke fejlagtig underrettet, der paatænkte netop at bygge et usædvanlig stort Skib, 180,4 danske Fod langt, men Bygningen blev, som senere skal omtales, opgivet. De i Bygning værende Skibe var: „Churprinsen“, „Prins Jørgen“ og „Norske Løve“.

Tegningen kan ikke godkendes som nogen egentlig Konstruktions-tegning, dertil er den for løst opsat, men den er at betragte som et Udkast, der sikkert kan tillægges Cort Adeler, som i Hast har udarbejdet den til Støtte for sin Argumentering i Admiralitetet.

Bruun tager kraftigt til Orde mod de Historikere, der har fortalt, at Adeler selv udarbejdede Tegninger til Skibene, ja — han har endog benægtet, at Skibene dengang byggedes efter Tegninger herhjemme. Den daterede Tegning fra 1664 og dette Udkast er tilstrækkelige Beviser mod Bruuns Paastand, men ogsaa Bruuns Redegørelse for, at Cort Adeler i Modsætning til Niels Juel skulde have manglet Forudsætninger som Skibskonstruktør, savner saglig Begrundelse.

I de første Ungdomsaaer var Adeler's naturlige Tumleplads Havnen og Skibsværftet ved Brevig, Faderen var Trælasthan-dler, og Barndomshjemmet laa op til selve Havnepladsen, og alt hvad der hørte til Skibsbygning og Skibsudrustning blev Sønnen hurtigt fortrolig med. Han kendte Tømmerets Tilblivelseshistorie, lige fra Træet stod paa Roden, til det efter Hugst og Flaadning gik gennem Elvens Savværk for at ende paa Lagerpladsen eller paa selve Skibsværftet, hvor det anvendtes alt efter sin Art. I Holland havde han gennem-gaaet Skolen i Hoorn, hvor Hovedfagene var Navigation, Matematik, Tegning og Skibsbygning, og sin første Sømandsuddannelse fik han paa selve den hollandske Flaade. I nærlig 16 Aar deltog han i en af Verdens alvorligste Søkrige, hvor han kæmpede Side om Side med engelske, franske, hollandske og tyrkiske Skibe og havde rig Lejlighed til at erhverve et indgaaende Kendskab til de forskellige Typers Fordele og Mangler under allehaande Forhold, for ikke at tale om de Erfaringer, han ikke kunde undgaa at høste, naar de sønderskudte Skibe med egne Besætninger var tvungne til at udbedre Skader ved primitive Værfter paa Øerne i det ægæiske Hav.

Bruun skriver p. 246, at der ikke eksisterede noget hollandsk Værk om Skibsbygning, men han fortier ganske, at der fandtes Værker herom paa andre Sprog, saaledes skal nævnes: J. Furttentbach, „Architectura navalis“, trykt paa tysk i Ulm 1629, og „Arcano del Mare“, di D. Ruberto Dudleo, Hertug af Northumberland og Greve af Warwick, trykt i Florens 1646. Denne begavede Englænder tilbragte 40 Aar af sit Liv med at studere Skibsbygning og anden maritim Viden-skab; i en Aarrække opholdt han sig i Italien, hvor han bl. a. studerede venetiansk Skibsbygning, og i 1661 udgav han en udvidet Ud-gave af sit Værk i 6 Bøger, som han tilegnede „Alla Serenissima e

Gloriosissima Republica di Venetia“. Dudley's Værk er meget sjældent, da det ikke var i Handelen, men blev anvendt som en personlig Gave af Hertugen, og det synes efter Omstændighederne ikke utænkeligt, at Adeler har ejet dette værdifulde Værk. Da Bruun som eneste Bog nævner Rålombs Skrift om Skibsbygning 1695, maa man undre sig over, at han ikke nævner Raadsherre og Borgmester Nicolaj Witsens Standardværk: „Aeloude en Hedendaegsche Scheeps-Bow en Bestier“, der blev trykt i Amsterdam 1671, og som er et Kildeskrift for al senere Litteratur om Skibsbygning, saa meget mere som denne anerkendte Autoritet paa Skibsbygningens Omraade var en personlig Bekendt af Adeler, der bl. a. trakterede ham og Amerongen om Bord paa sit Skib ved Texel ²⁴/₈ 1666 (Bruun p. 450).

Der savnedes saaledes ikke Litteratur om Emnet, og det maa slaas fast een Gang for alle, at Cort Adeler med sine rige Anlæg havde endog de bedste Betingelser for at blive den habile Skibskonstruktør, som han var, da han kom til Danmark.

Men tilbage til Skibet „Prins Christian“, dette blev som paavist betydelig større, end man oprindeligt havde tænkt sig, og Afløbningen i det snævre Farvand ved Neustadt voldte en Del Vanskelighed, idet Skibet trods alle Forholdsregler løb højt op paa den modsatte Bred og skaffede Skibsbyggeren et brydsomt Arbejde med at bringe det flot, hvorunder to svære og kostbare Kabeltove sprængtes og et Par Dunkrafte blev ødelagt. I September 1666 var Skibet sejlkklart, og Fregatterne „Gyldenløve“ og „Forgyldte Fisk“ samt Galioten „Tobias“ sendtes til Neustadt for at bringe det over Grundene. Da Vinden i længere Tid holdt sig i Nordøst, kunde det først lade sig gøre ³⁰/₁₀ ved indtrædende Højvande, hvorefter Skibet fik sin Udrustning paa det dybe Vand og førtes til København.

Fra de bevægede Dage i Neustadt findes en morsom Regnskabspost, idet der i August „foræredes“ hver af de to stedlige Præster 6 Rdr., „som havde bedt for Skibet „Printz Christian“s Velfærd, og som beder endnu for dets Overfart“.

Claus Reimers, der havde Ære af sit sidste Skib, maatte imidlertid vente længe paa Betalingen. Allerede under Bygningen var man ikke i Stand til at præstere Terminsbetalingerne, og først da Resident Courtin havde betalt for de franske Skibe, kunde man sende ham 2000 Rdr., men Restbeløbet maatte han rykke gentagne Gange for, og i August 1667 skyldte Marinen ham, dels for Skibet dels for Tømmer m. m. 17,000 Rdr. Derover blev „den gode Mand nu næsten helt desperat; han vidste ikke den Dag, han af sine Kreditorer i Hol-

sten blev forelagt Indlager at holde, hvilket han da til stor Vanære, hans Kredit til største Svækkelse og endelig til sin totale Ruin maatte efterkomme“.

Som allerede nævnt anfører Reimers i Afregningen, at han senere forfærdigede „Prins Christian“ og „Prins Jørgen“ med tre gennemgaaende Dæk, hvilket kunde tyde paa, at disse Skibe var Tredækkere; men dette var ikke Tilfældet. Cort Adeler havde fra først af gjort gældende, at de største Skibe, dels af praktiske Grunde, dels for at give dem Styrke, maatte have Banjerdæk, men han havde ikke kunnet faa Admiralitetet med hertil; først da man havde set det største Skib „Prins Christian“ ført ud i Livet, lod man sig overbevise. Da Ordet Banjerdæk ikke er nævnt, maa det bevises, at det var et saadant og ikke et Batteridæk, der her er Tale om, men først maa Standardmaalet „Hol“ defineres. Ved Hol forstod man Lastens Højde i Borde, nøjagtigere udtrykt, den lodrette Afstand mellem Kølens Overkant og et Plan lagt i Højde med Overkanten af de underste Dæksbjælkers Skæringspunkt med Skibssiden paa Skibets bredeste Sted. Eftermaaler man nu Tegningen, vil man se, at Skibets Hol er 20 Fod (21 hollandske efter Maalestokken), medens Flaadelisten af 1686 opgiver $13\frac{3}{4}$, hvilket vil sige, at der senere er lagt et Banjerdæk, fra hvilket Skibets Hol er maalt.¹⁾

„Prins Christian“ fik i 1673 Navneforandring til „Christianus Quintus“. Den svenske Gesandt Lilliecrona, der i Juni 1674 var om Bord paa Skibet og blev vist rundt af Admiralitetsraad Gyldensparre, fordi Adeler havde befundet sig ilde om Natten, fortæller, at „Christianus Quintus“ var et „stærkt og vel façonneret“ Skib paa 96 Kanoner, som Admiral Adeler for 2 Aar siden havde ladet bygge i Neustadt, og hertil skriver Bruun (Danske Samlinger 2. R. V, 21): „*„Christianus Quintus“ har jeg i mit Skrift p. 281 antaget for et Skib, som løb af Stabelen paa Holmen i Novbr. 1669 og som fik Navnet „Prins Christian“ ... Havde Adelaer selv vist Lilliecrona om paa „Christianus Quintus“, vilde den svenske Resident maaske have kun-*

¹⁾ For „Prins Jørgen“ kan følgende Regnestykke opstilles: i 1714 stak dette Skib fuldt udrustet 18' 10" midtskibs og førte, skønt gammelt og vandtrukket, den underste Batteriport 3' 7" over Vandet. Under Forudsætning af, at dette Skib ikke havde Banjerdæk, faas den sidste Størrelse som en Differens mellem Portens Højde over Kølens Underkant og Dybgaendet, altsaa: Kanonportens Højde = Køl 2' + Hol 14' + Dækstykkelse 6" + Bøssebænkens Højde 2'; tilsammen 18½ Fod. Differencen bliver her negativ, hvilket vil sige, at Skibet havde Portaabningen under Vandet, saafremt Skibets Hol ikke var maalt til et Banjerdæk (Ordet Hol er af flamsk eller hollandsk Oprindelse, det angav Dybden i Lasten: Holte van het ruim, eller: Holl op sijn Waetering; men brugtes ogsaa om Dækshøjden: Holl, eller: Diepte of hoogte tusschen decks. Ved Formuleringen af Kontrakten om „Tre Kroner“s Ombygning brugte Adeler Ordet i begge Betydninger).

net fortælle noget mere om Adelaers Forhold til Skibets Bygning. Det havde været at ønske, thi Ordene „havde ladet bygge“ er noget uklare. De kunde bruges til Bekræftelse af den gamle Mening, at Curt Adelaer byggede de Skibe, med hvilke Niels Juel sejrede; men jeg kan dog ikke efter mit Kendskab til Forholdene faa mig til at tro, at Adelaer skulde kunne siges, at have bygget „Christianus Quintus“.

Naar Bruun ikke kan faa de forskellige Data til at stemme overens, skyldes det, at „Prins Christian“, der i Neustadt havde Nybygningsnummer 2, indgik i Nybygningsnummer 10 paa Holmen, da det i 1667 fik indlagt Banjerdæk; og samtidig fik Skibet gamle „Prins Christian“, der var udset til at overføre Prinsesse Charlotte fra Heiligenhafen til Nykøbing paa Falster, Navneforandring til „(Prinsesse) Charlotte“. Det ny „Prins Christian“ var færdigt i 1669, da det blev tiltaklet af Claus Reimers og havde sin første Prøvefart, derefter blev det oplagt, men i 1672 taget i Arbejde for at faa en til Kongenavnet svarende Ornamentering og indenbords Aptering. I 1674 var Skibet helt færdigt, og Lilliecronas Meddelelse om, at det da var 2 Aar gammelt er forklarlig, og hans Udtalelse om, at det var Cort Adeler, der havde ladet Skibet bygge, er rigtig; thi dette Skib, som under Niels Juels Kommando i Slaget i Køge Bugt fik sit Navn indskrevet i den danske Historie, var bygget efter Cort Adellers Konstruktionstegninger.

Samtidig med „Prins Christian“ byggedes paa Holmen endnu et stort Skib, der ved Fuldendelsen i 1666 fik Navnet „Norske Løve“. Dette Skibs Dimensioner kendes ikke, da det forliste i 1679 og saaledes ikke er opført paa den ældste bevarede Flaadeliste (1681) med Skibenes Maal, men af Sejlføringens og Armeringens Størrelse kan det ses, at Skibet har været af nærlig samme Størrelse som „Churprinsen“.

Skibsbygningen efter 1667.

Danmarks Alliance med Holland (1. Februar 1666) under den engelsk-hollandske Krig satte en brat Stopper for Bygning af større Orlogsskibe. De store Udrustningsudgifter, der langt oversteg Subsidierne, tærede paa Søetatens Midler, og det vel tilrettelagte Byggeprogram, der var baseret paa en rolig Udvikling, blev bragt ud af Balance. De knapt færdigbyggede Skibe maatte i største Hast sættes.

i krigsdygtig Stand paa et Tidspunkt, hvor alt Krigs- og Skibsmateriel var underkastet en voldsom Prisstigning, og særlig voldte Armeringsproblemet store Vanskeligheder.

Kanonspørgsmaalet havde alt længe været Marinens svage Side, Forholdet var nemlig det, at en tidssvarende Armering med Metalkanoner som svært Skyts og Jernkanoner som mellemsvært og lettere Skyts kostede nærlig 3 Gange saa meget som Skrog og Rejsning, men til Gengæld havde Skytset en 3 Gange saa lang Levetid og kunde derfor gaa i Arv fra Skib til Skib. Naar Forholdet desuagtet var saa vanskeligt, skyldtes det, at Flaaden i de sidste Krige havde lidt et betydeligt Tab af svære Kanoner; særlig Pros Munds Nederlag i 1644 var katastrofalt, men ogsaa under Krigene 1658—1660 mistede Flaaden, uagtet Skibstabene var forholdsvis ringe, et stort Antal svære Kanoner, idet Skibsartilleriet dels var bragt til Frederiksdodde, dels anvendtes paa Københavns Volde.

Da Cort Adeler kom til Danmark, var Flaaden kun maadeligt forsynet med tidssvarende Artilleri, og Admiralitetet satte alt ind paa at skaffe de nødvendige Kanoner. Støbningen af de største Metalkanoner i Glykstad forfulgtes imidlertid af flere Uheld, og ved den forcerede Udrustning i 1666 stod man over for en følelig Mangel paa Kanoner, særlig da det nyindrettede Kanonstøberi i København ikke straks var i Stand til at fremstille det fejlfri Materiale, der krævedes til Støbningen, og Beholdningerne maatte derfor kompletteres ved Køb, hvortil rundt regnet gik 200,000 Rdr.

Med Bygningen af de i forrige Afsnit nævnte Skibe ophører de detaillerede Oplysninger, der i Registerbøgerne kan hentes om Cort Adellers indgribende Indflydelse paa dansk Skibsbygning, hvilket væsentlig skyldes, at hans Autoritet paa Skibsbygningsområdet nu var saa grundfæstet, at man ved de mundtlige Forhandlinger i Admiralitetet bøjede sig for hans Synspunkter, men dertil kom yderligere, at de knappe Pengemidler ikke tillod Bygningen af egentlige Kapitalskibe.

Det sidste store Skib, som skulde sættes i Bygning, og hvortil man allerede i 1665 havde begyndt at anskaffe Materialer, maatte opgives, og i Stedet byggedes de middelmaadige Skibe „Anna Sophie“ og „Charlotta Amalia“. At Adeler stadig var den, der havde Skibsbygningen i sin Haand, fremgaar af et udateret Brev, der i 1667

sendtes til Statholder Gyldenløve i Norge i Anledning af Bygningen af det ny Orlogsskib „Gyldenløve“ (se Illustration).¹⁾ Heri anbefales den opsendte Skibstømmermands-Mestersvend Cornelis Thommessøn, der i 2 Aar havde arbejdet paa Bremerholm, og opstilles forskellige Krav til Tømmerkonstruktionen samt Materialernes Behandling, inden de tages i Brug.²⁾ Brevet er underskrevet af Bjelke og Adeler, hvilket viser, at det er Adeler, som har formuleret Kravene, thi ellers vilde Rigsadmiralens Underskrift have været tilstrækkelig.

Adeler tabte imidlertid ikke den Mulighed af Syne, at faa genoptaget Bygningen af meget store Skibe, og da en Marinekommission i 1673 blev nedsat for bl. a. at fastlægge det fremtidige Budget, opsattes et Overslag over Byggeomkostninger for et 80-Kanonskib, men ogsaa dette Forsøg strandede paa manglende Pengemidler.

Inden dette Afsnit afsluttes, skal endnu nævnes to Skibe, der begge førte Navnet „Hummeren“, fordi det har voldt Bruun en Del Besvær at gøre Rede for disses Data. Det ældste Skib „Hummeren“ byggedes 1660 som et Skib med ringe Dybgaende og førende et enkelt Batteri af svært Kaliber, Skibet var forsynet med Aarer og beregnet til Københavns Lokalforsvar. I 1665—66 byggedes et Skib af samme Slags, som ogsaa fik Navnet „Hummeren“, medens det ældre fik Navneforandring til „Osteren“ eller „Østersskallen“ og afhændedes i Efteraaret 1665. Det ny „Hummeren“, der blev færdigbygget, medens Cort Adeler var i Holland, blev senere ombygget til en Fregat for at kunne følge Flaaden, og herom skriver Bruun p. 249: „Er Lilliecronas Efterretning (om Hummeren) rigtig, saa maa dette Skib være blevet forandret; men der savnes Oplysning om, hvorfor Forandringen er sket, og om hvad det er, som ikke har tilfredsstillet“; men Bruun glemmer, at han kun 4 Sider forinden i en Note p. 245 har givet netop de Oplysninger, som han nu efterlyser.

Kaster man et Tilbageblik paa Cort Adalers Virksomhed, vil man se, at han som Skibskonstruktør har indlagt sig en betydelig Fortjeneste i den danske Flaades Historie.

¹⁾ Identificeringen af denne Skibstegning, der findes i Frederik V's Atlas (Kgl. Biblioteks Billedsamling Bd. 53), har voldt en Del Vanskelighed. Skibet bærer Christian V's Navnechiffer, og dets Maal stemmer overens med „Gyldenløve“s Dimensioner, men Spejlets Dekoration syntes ikke at svare til det formodede Navn. Af Underarkivar ved Rigsarkivet P. Grandjean fik jeg imidlertid en fyldestgørende Forklaring. Den afbildede Løve holder i højre Klo en Pung med Gyldenstykker, og Sammenstillingen: „Gylden“ og „Løve“ giver en billedlig Fremstilling af Navnet „Gyldenløve“, hvorved man undgik at anbringe Gyldenløves Vaaben paa et kongeligt Orlogsskib.

²⁾ Registerbog over Admiralitetets Missiver 1666, Fol. 75.

Ved Krigsudbrudet i 1675 talte Flaaden 16 Rangskibe paa over 50 Kanoner,

heraf var de 4: Svanen (Ex Hannibal) 1646
 Sophia Amalia 1649
 Enighed (Ex Prins Christian senere Prinsesse Charlotta) 1650
 Tre Løver 1657

bygget før Adellers Tid, men havde alle gennemgaaet en omfattende Ombygning;

medens de 5: Tre Kroner 1664
 Churprinsen 1664
 Prins Georg (Jørgen) 1664
 Norske Løve 1665
 Christianus Quintus (Ex Prins Christian) 1665

alle var byggede efter Adellers Principper:

ligesom Resten: Charlotta Amalia 1669
 Anna Sophie 1669
 Gyldenløve 1669
 Christianus Quartus 1671
 Fredericus Tertius 1671
 Neldebladet 1671
 Christiania 1672

der blev til i en økonomisk Nedgangsperiode, ogsaa blev bygget efter hans Tegninger, om end de ikke fuldt ud opfyldte de Krav, Adeler stillede til et Orlogsskib, der skulde gøre Tjeneste som Kampskib i Linien.

Føjes hertil, at der i den 12-aarige Periode, Cort Adeler virkede i dansk Tjeneste, ved Nybygning og Køb tilgik Flaaden ikke mindre end:

29 Orlogsskibe og Fregatter
 5 Skuder
 4 Galioter
 8 Jagter
 9 Galejer (foruden de i Norge stationerede)

er disse Tal saa talende, at yderligere Dokumentation for Cort Adellers store Indsats er overflødig.

C. KARAKTERISTIK AF CORT ADELERS ORLOGSSKIBE

Mylius skriver p. 38: „Anno 1664 begyndte Herr Adeler efter foregaaende Kongelig Godtbefindende at indrette Søetaten paa den Hollandske Fod, saasom Hollændernes Methode agtedes i de Tider at være den sikreste og menagerligste“, men denne Udtalelse er af alle senere Forfattere blevet misforstaaet, idet man har ment, at Adeler byggede Skibene efter den hollandske Type, hvilket er urigtigt. Adeliers Skibskonstruktion var enestaaende i sin Art; men det, han indførte herhjemme, var den hollandske Byggemaade — nemlig den tekniske Anvendelse og Udnyttelse af Tømmer og Planker.

Tidligere havde man i Danmark i saa høj Grad som muligt anvendt vokset Tømmer, d. v. s. Tømmer, der fra Naturens Haand havde den Dannelse, som man skulde bruge til Stævne, Spanter, Knæ og andre Krumholter, en Fremgangsmaade, der blev vanskeligere og vanskeligere at gennemføre, alt som Skibene voksede i Størrelse, og som truede med at udrydde de værdifulde Egeskove, idet der alene til Stortømmer til 2 Kapitalskibe medgik et Tusinde Ege. En mere økonomisk Udnyttelse af Tømmeret rummede derfor de Fordele, at Skibene kunde bygges billigere, og at Skovene blev mere rationelt udnyttede. I et saa skibsproducerende Land som Holland havde Vanskeligheden ved at skaffe tjenlige Ege tvunget Skibsbyggerne til at indføre saadanne Lasknings- og Forbindingsmetoder, der uden at forringe Styrken tillod en fordelagtigere Udnyttelse af alt regulært Tømmer, og som ikke alene var besparende derved, at saa godt som intet gik tabt, men ogsaa var en Garanti for, at det anvendte Træ besad den fornødne Styrke og ikke havde skjulte Fejl, som Tilfældet ofte var med vokset Tømmer, og desuden muliggjorde en lettere og billigere Reparation af Skibene, da kun de mørnede Enkeltstykker behøvede at erstattes.

Et andet vigtigt Spørgsmaal var Skibenes Takling, og Mylius skriver p. 39, at Adeler „gjorde sig besynderlig Umage for at overtale en i sit Metier fast uden Lige forfaren Rebslager af vort eget Lands Indfødte til at kvittere Holland og at begive sig i Kongelig Dansk Tjeneste.“ (Erik Simonsen Hvid af Hermansund i Baahus Len). I Tilvirkning af Tovværk var Hollænderne Mestre, og Betydningen af denne Ansættelse, der muliggjorde en højtudviklet Tovværksfabrikation paa eget Værft uanset mulig Krigssituation andet-

steds, kan ikke undervurderes; thi selv det bedste Skib var handikappet, hvis ikke løbende og staaende Gods var af tilsvarende Kvalitet. Af Tovværkets Styrke og Smækkerhed afgang Skibets Manøvre-dygtighed og Sejlegenskaber. Tovværk, der besad følgende Hovedegenskaber: Holdbarhed og Styrke, Smidighed og Lethed, kunde praktisk talt ikke købes for dyrt; i det lange Løb var det det billigste, krævede mindre Mandskab til Manøvre, var vægtbesparende og formindskede den skadelige Vindmodstand.

Det var paa disse to Omraader, Cort Adeler indførte den hollandske Metode; men i selve Skibskonstruktionen fulgte han sine egne Principper. Det ligger uden for dette Skrifs Rammer at gaa i Detailler for at dokumentere, hvori hans Skibe adskilte sig fra andre Landes, men Hovedtrækkene skal dog udredes. De Kvaliteter, der kendetegner Cort Adalers Skibskonstruktion, var Skrogets Hoveddimensioner, Længde, Bredde og Dybde, dets Skarphed og Fyldighedsgrad ved Stævnene, Batteriets Højde over Vandet, Portenes indbyrdes Afstand og Fordeling, Dækshøjden, øverste Dæks Bredde og Overbygningen — særlig repræsenteret i Orlogsskibene „Prins Jørgen“ og „Prins Christian“ (senere „Christianus Quintus“) —, og de Lande, der ved en Sammenligning kan komme i Betragtning, er Tyrkiet, Venedig, Spanien, Frankrig, England, Sverige og endelig Holland.

Kendskabet til den datidige tyrkiske Skibsbygning er yderst ringe, det vides, at Skibene var meget velsejlende, men at de ikke var særlig store, og de kan derfor lades ude af Betragtning; det samme gælder Venedig, hvor Bygningen af egentlige Orlogsskibe først genoptoges, efter at Cort Adeler havde forladt Republiken. Ifølge Levi: „Navi da Guerra construite nell' Arsenale di Venezia“ 1896 blev det første Skib, „Giove Fulminante“ antagelig sat i Bygning i 1664 og var færdig 1667 (Usci li 23. Dicembre 1667), men „Venezia e le sue Lagune“ opgiver, at Skibet blev konstrueret ved Arsenalet i December 1660 som et Skib af engelsk Type med noget fladere Bund. Efter Skibets Hoveddimensioner at dømme var det af nærlig samme Størrelse som de danske, dog var Flakket smallere, Portafstanden mindre og Dyb-gaaendet ringere, da Skibe, der stak over 16—17 Fod, kun kunde sejle ind til Venedig ved højeste Højvande.¹⁾

¹⁾ Det er ikke udelukket, at dette Skib kan skyldes Adalers Konstruktion, og at det var i Anledning af Skibets Bygning, at han havde Forretninger i Holland for Venedig. Det Forhold, at man tilbød Adeler Posten som Admiral over Skibseskadren, og at Skibet først fuldenndtes 1667, skønt det var paabegyndt i 1660, kunde tyde herpaa, men noget bestemt kan ikke siges herom.

Spanien lod flere Orlogsskibe bygge i Holland, saaledes „Nostra Signora del Rosario“, der under Navnet „Delflandt“ var Ruyters Flagskib i 1665. Skibet var meget rankt, havde stor Afdrift og kunde i daarligt Vejr ikke bruge underste Batteri. I Spanien byggedes i 1668 en Todækker „Nuestra Senora del Pilar de Saragosa“. — En Kopitegning, som jeg har modtaget fra Mr. R. C. Anderson viser, — at Skibet, skønt det var af nærlig samme Størrelse som de danske, afviger fra disse ved et større Fald af Forstævnen, rund Bov paa andet Dæk, 4 Porte i Spejlet og 14 Porte paa Batteriet.

Frankrig var det Land, hvis senere Skibe var i Besiddelse af de Kvaliteter, der udmærkede Adellers Skibe. I Perioden 1660—1670 byggedes et stort Antal Skibe i Udlandet, særlig i Holland, men man forsøgte ogsaa den engelske Type, „Le Saint Philippe“ af 1663 var saaledes 15 Fod længere end de tilsvarende hollandske, men kun 1 Fod bredere. I 1666 fik to Skibsbyggere, hvoraf den ene var vendt hjem fra Barbareskerne, den anden fra Barcelona, den Opgave at konstruere et Skib hver, og i 1669 sendte Colbert Skibskonstruktør Hubac til Holland for at undersøge, om der var nogen Forskel paa franske og hollandske Konstruktionstegninger og i saa Fald Grunden hertil. Man synes saaledes i det væsentlige at have fulgt den hollandske Skibsbygning, og særlige franske Regler blev først opsat af Marquis du Quesne omkring 1688.

England behøvede i Modsætning til Holland ikke at tage synderligt Hensyn til Dybgaandet, men af Hensyn til Frankrig byggedes ikke alene de største men ogsaa 2' Rates Skibe paa 80 Kanoner som Tredækkere. I Perioden 1660—1675 forøgede man i Modsætning til Frankrig og Danmark Kanonantallet, men bibeholdt desuagtet en ringe Skibsbredde, hvilket medførte Klager over, at Skibsbyggerne ikke vilde lade sig overbevise om, at Bredden var det eneste, der kunde give et Skib tilstrækkelig Stivhed, og først Pepys trumfede igennem, at de 30 Skibe, der skulde bygges efter Akten af 1677, fik betydelig øgede Dimensioner. En Tegning af Sir Anthony Deane — ligeledes meddelt af Mr. R. C. Anderson —, der daterer sig fra 1665—67 viser en Todækker, svarende til „Prins Christian“, Skibet er 3 Fod længere, men 5 Fod smallere og har 14 Porte i Bredsidens mod 13 i det danske Skib.

I Sverige byggede Francis Sheldon Skibe, der overgik de danske i Størrelse, hans Skibskonstruktion er velkendt fra hans danske Periode 1686—90; hans Skibe var for smalle og manglede Stivhed, hvilket herhjemme medførte hans Afsked. De svenske Priser fra den

skaanske Krig maatte gennemgaa en omfattende Ombygning, og Admiral Ugglas Udtalelse om de særprægede danske Skibe viser, at man i Sverige byggede anderledes.

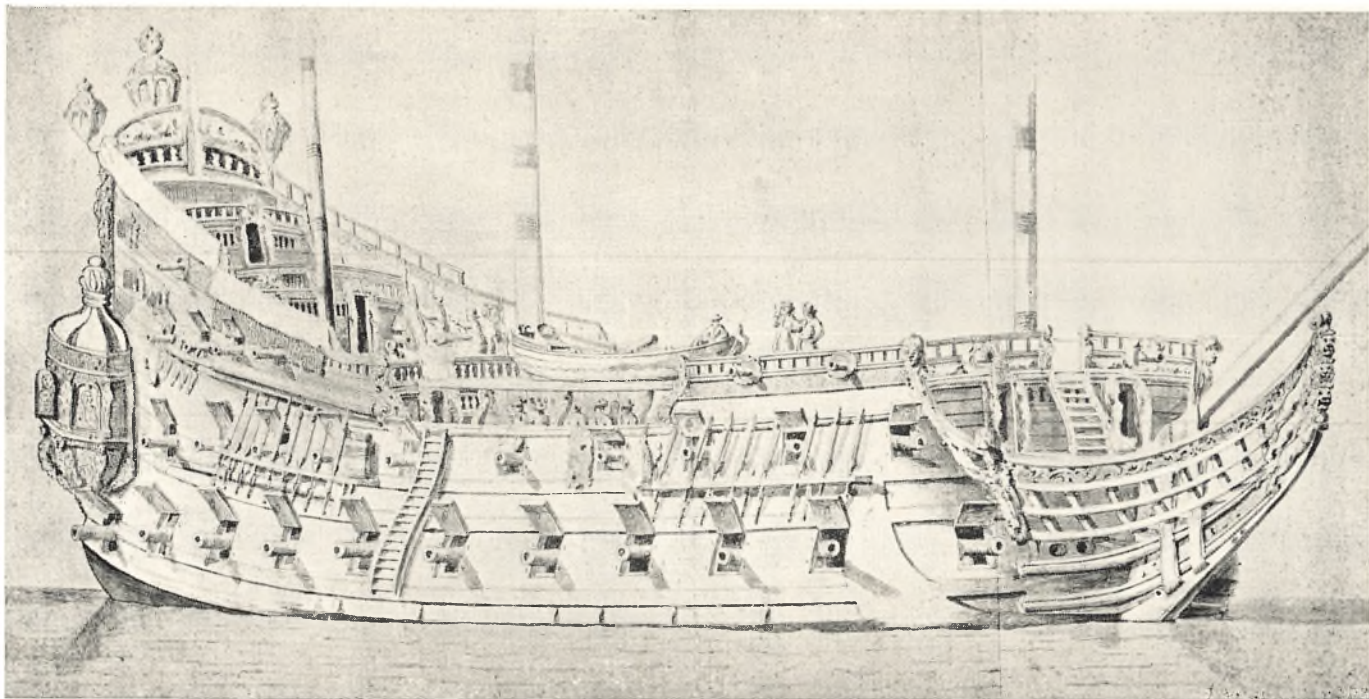
Den hollandske Skibskonstruktion kendes dels fra Witsens Værk dels fra et hollandsk Manuskript i Stockholm fra 1664, der danner Grundlaget for de her foretagne Undersøgelser og viser, at det er urigtigt, naar det har været anført, at Cort Adeler konstruerede sine Skibe efter hollandsk Mønster, og det er ikke uvæsentligt, at netop Admiral Ugglas som svensk Ekspert paa Skibsbygningsområdet og velkendt med de hollandske Metoder skriver, „at en dansk Admiral, som skal hedde Ridder Adeler, er Inventor af den danske Skibskonstruktion“. I hvor høj Grad Adeler's Skibe afveg fra de hollandske vil fremgaa af følgende Tabel, idet det bemærkes, at alle Maalene er Amsterdam Fod; denne inddeles i 11 Tommer, saaledes at dansk og hollandsk Tømmemaal er nærlig ens.

	„Prins Christian“ 1665	Hollandsk Type 1664
Længde over Stævnen	162 $\frac{1}{2}$ '	160'
Køl	137'	136 $\frac{1}{3}$ '
Bredde paa Tømmeret	45'	40'
Hol	21 $\frac{1}{2}$ '	15'
Forstævnens Fald	20'	20'
— Højde	32 $\frac{1}{4}$ '	27'
Agterstævnens Fald	5 $\frac{1}{2}$ '	3 $\frac{1}{3}$ '
— Højde	30'	27'
Hækbjælke	30 $\frac{1}{2}$ '	26 $\frac{2}{3}$ '
Bundstokkens Rejsningca.	22"	10"
Højde paa underste Batteri...	8'	7 $\frac{1}{2}$ '

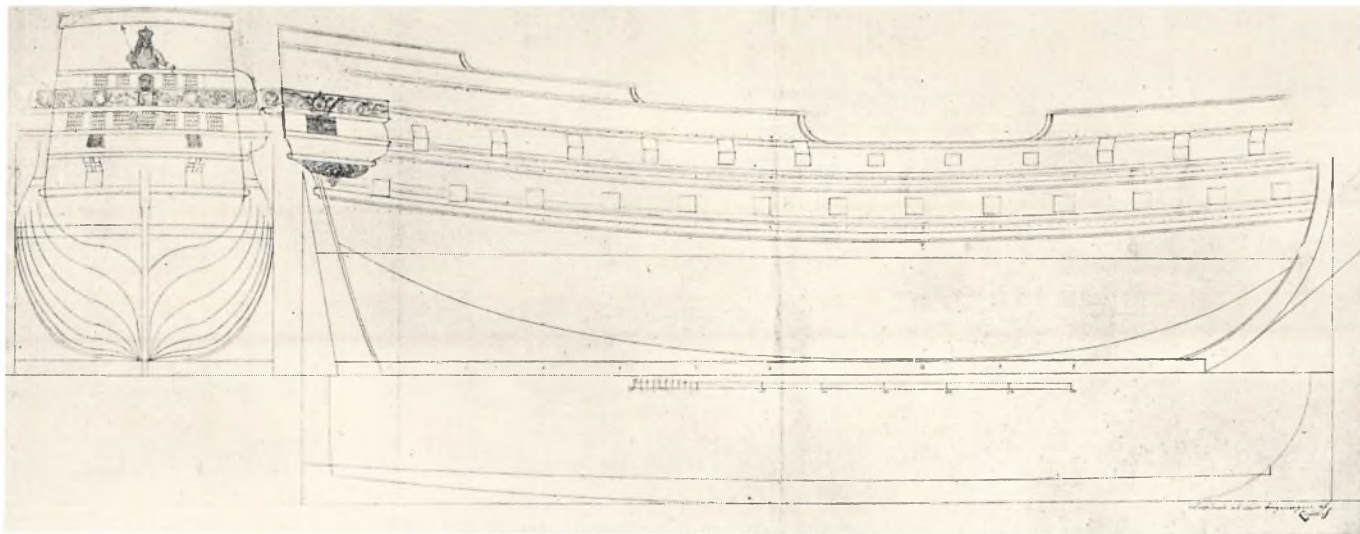
Der synes desværre ikke fra Adeler's Periode at være bevaret et eneste Aktstykke med Oplysninger om de Principper, der laa til Grund for Konstruktionen af hans Skibe, men den bevarede Tegning og Skibenes Konstruktionsdata, sammenholdt med tidligere og senere dansk Skibsbygning og senere fremkomne Oplysninger om hans Skibe er tilstrækkelige for en velbegrunder Karakteristik af hans Skibe.

Adeler lagde Hovedvægten paa at konstruere et Orlogsskib, som i Styrke, Sødygtighed og Kampkraft opfyldte alle de Krav, der kunde stilles til et Skib med et til vore Farvandsforhold svarende Dybgaaende.

Bygningsmæssigt set var hans Skibe Kvalitetsarbejde, der vaagedes nøje over, at alle Materialer var udsøgte og saaledes dimensionerede og forbundne, at Skroget overalt fik den Styrke, der svarede



Orlogsskib, Tegning af Van de Velde. Formenes at forestille „Tre Løver“, bygget 1656.



Tegning til Orlogsskibet „Prins Christian“, bygget 1665, senere kaldt „Christianus Quintus“. (Rigsarkivet).

til de Paavirkninger, det blev udsat for saavel under Fægtning som i Sejlads og Ridning. Et Eksempel vil vise dette: „Tre Kroner“, som byggedes efter Adellers Tegning men med allerede tilvejebragte Materialer, havde en Køltykkelse paa 20'' og en Sidetykkelse (Inderklædning, Spant og Hud) paa underste Batteri paa 1' 3'', medens de tilsvarende Tal for „Prins Jørgen“ var 24'' og 1' 9''.

Medens man i Danmark hidtil havde bygget de største Skibe med en Køl i to Længder, indførte Adeler den hollandske Metode at bygge Kølen i tre Længder, saaledes at Køltømmeret kunde blive sværere, og Stormastens Tryk kom midt paa en Længde i størst mulig Afstand fra en Lask, endvidere byggedes Kølen med en Bugt paa et Par Tommer, hvorved opnaaedes, at Kølen ved den Brydning, som Skroget altid blev udsat for ved Afløbning, blev ret, og saaledes byggedes alle senere danske Orlogsskibe, indtil Benstrup i 1730 byggede Skibene paa ret Køl.

Cort Adellers fremragende Dygtighed som Skibskonstruktør kommer dog bedst frem, naar man betragter Skibenes Søgenskaber. Hovedvægten var lagt paa en meget stor Formstabilitet, hvorved spares i død Ballastvægt til Fordel for et stærkere Skrog og sværere Armering. Skibene havde en betydelig Bredde med stor Fyldighed for og agter, saaledes at der skaffedes Balance mellem Opdrift og Tyngde ved Stævnene, hvorved Kølbyrningmomentet formindskedes, men desuden var Skibene skarptbyggede fra Banjerdækket og nedefter, og Underskroget havde fine Linier med et smukt Løb, og Bundstokkenes store Rejsning og Skarpheden for og agter gjorde Skibene til glimrende Luvholdere, der kunde ligge tæt ved Vinden, medens de forreste og agterste Spanter fyldige Kurver omkring Vandlinien modvirkede, at Skibene blev hindret i Farten ved at arbejde haardt i Søen.

Som Kampskib udmærkede Skibene sig derved, at underste Porte førtes højt over Vandet, Stivheden forhindrede store Krængninger, hvorved Dækket afgav et roligt Underlag under Skydning; det sværtbyggede Skrog ydede god Beskyttelse for Mandskab og Skyts under Fægtning. Den store Afstand mellem Kanonportene og Skibssidens ringe Indfald tillod, at Kanonerne kunde komme helt i Borde og gives største Baksning, medens den store Dæksøjde og den rigelige Dæksplads betingede en hurtig Skydning, idet Betjeningsmandskabet med Magelighed kunde komme til at viske og lade. Hovedvægten var lagt paa en ensartet og kraftig Armering paa underste Batteri, medens al lettere Armering, som kun bragte Kanontallet op uden at forøge Ski-

bets egentlige Force, idet den slugte Mandskab uden at have Kraft i Søbataille og Hovedaktion, var indskrænket mindst muligt.

Adeler blev ikke staaende ved 80-Kanonskibet. Da „Prins Jørgen“ og „Prins Christian“ ved Besejling havde vist sig som ypperlige Orlogsskibe, argumenterede han for Bygningen af endnu større Skibe, der skulde være de svenske Nybygninger jævnbyrdige i Kanontal og Kaliber. I November 1667 havde han Tegningerne færdige til en Lavet til de ny 36 pdg. Kanoner, og $28\frac{1}{12}$ beordrede Kongen Admiralitetet til at opsætte en skriftlig Kontrakt med Bendix Blomme om Levering af Stortømmer til 2 nye Skibes Bygning for 10.000 Rdr.¹⁾ Ifølge denne Kontrakt skulde der leveres Tømmer til et Skib, 200 Fod langt, 48 Fod bredt indvendig og 20 Fod Hol, alt hollandsk Maal, men de pengeknappe Tider forhindrede, som nævnt, at dette Skib blev sat i Bygning. Dette Projekt viser, hvor langt Cort Adeler var forud for sin Tid; thi medens man i Udlandet vilde bygge et Skib af denne Størrelse som Tredækker, fastholdt Adeler, at det skulde være en To-dækker; Chambers skriver saaledes, at det skulde være 194 Fod langt med to faste Lag. Englænderne byggede deres store Skibe som Tredækkere ud fra den Tanke, at det større Kanonantal skulde give disse Skibe en artilleristisk Overlegenhed særlig derved, at de højtliggende Kanoner i Nærkamp kunde spille ned paa Modstanderens Dæk, men Adeler hævdede, at denne Overlegenhed ikke opvejede de Mangler, som knyttede sig til Tredækkerne, derved at de underste Porte ikke kunde føres tilstrækkeligt højt over Vandet, og at Skibenes Stivhed kompromitteredes ved den større Tyngsel af Kanoner og Overbygning, saa meget mere som Dybdeforholdene i de danske Farvande ikke tillod at give en Tredækker saa stort et Dybgaende, som den maatte have i Forhold til den forøgede Bredde, ligesom det forøgede Displacement umuliggjorde Bibeholdelse af den for Sejlads og Sødygtighed saa attraaværdige Skarphed i Linierne; og senere Tider viste, at han havde Ret, thi danske Tredækkere har aldrig svaret til de Forventninger, man stillede til dem.

Medens Adeler, som allerede tidligere nævnt, maatte bøje sig for Nødvendigheden og gaa med til Bygningen af middelstore Orlogsskibe, som han ikke ansaa for tidssvarende, arbejdede han for at rense Flaaden for de uheldigste Skibe, for at disse, som kun repræsenterede en ringe Kampværdi, ikke skulde belaste Budgettet med unødige Vedligeholdelsesudgifter, og adskillige Skibe afhændedes, bl. a. det forholdsvis nye Skib „Oldenborg“, bygget 1663.

Bruun skriver om dette Skib (Danske Saml. 2. R. V, 20): „Den

¹⁾ Registerbog over Admiralitetets Missiver, 120.

svenske Gesandtskabs-Sekretær P. Chambers fortæller i en Rapport af 7/6 1672 om et dansk Skib „Oldenburg“, som for det danske ostindiske Kompagni var afrejst fra København, at det var kommet ind til Bergen, fordi det var saa grulig rankt og ikke kunde føre Sejl. Grunden hertil var den, at, da Kaptajnen paa Skibet, som var en erfaren Sømand, havde ladet Skibet efter sit Sind og paa den Maade, som skulde være den bedste, kom Admiral Adler til; han vilde ikke have det ladet saaledes, men lod Skibet losse, „af en ärigirihet“, lagde de lette Varer nede paa Kølen og de tunge ovenpaa; Skibet blev derved saa rankt, og nu havde de forsømt et helt Aar dermed.“ Denne Beretning, som kunde tyde paa, at Adeler ikke havde tilstrækkelig Indsigt i, hvad han gav sig af med, har dog sin naturlige Forklaring. „Oldenburg“, der som tidligere omtalt var færdigbygget, da Adeler kom til Danmark, var bygget som Orlogsskib med en svær Armering paa Batteridækket; som Handelsskib var Bestykningen betydelig reduceret saavel i Antal som i Kaliber, og det gjaldt derfor om at stuve Skibet saaledes, at Vægtfordelingen i nogen Grad kom til at svare til Skibskonstruktionen. Adalers Tanke har derfor været at lægge Ladningens Tyngdepunkt saa højt, at Skibet kunde faa magelige Bevægelser, men Skibet savnede tilstrækkelig Formstabilitet og kunde derfor ikke føre saa store Sejl, som Kaptajnen ønskede, hvorfor denne søgte Hitterø for at indtage mere Ballast, hvilket ganske vist forsinkede Rejsen, men ikke mere end 3 Uger. I Ostindien kunde Kaptajnen fra første Begyndelse laste Skibet efter eget Forgodtbefindende, og Resultatet udeblev heller ikke. Skibet blev nemlig meget stift og fik saa hurtige og voldsomme Bevægelser, at det maatte søge ind til St. Mauritius for at afvente en bedre Aarstid. Senere maatte Skibet gaa til Kap for at omlade, og herfra sluttede det sig til en hollandsk Handelsflaade, men da det viste sig, at „Oldenburg“ i Magsvejr var overlegen i Sejlads, listede det en Nat bort. Da der senere indtraf Storm, arbejdede Skibet saa haardt i Søen, at Rejsningen skørede, og Skibet fik en betydelig Læk, og ved Ankomsten til Færøerne erfarede man, at Hollænderne var kommet hjem 3 Uger tidligere. Den besværlige Hjemrejse, der havde været ikke mindre end 1½ Aar, viser, at Chambers Dom var forhastet; det var Adalers Ladningsmetode, der gjorde „Oldenburg“ til et mageligt Søskib, som under alle Forhold kunde gøre Vej, medens Kaptajnens Metode gav et stift Skib, der vel i Magsvejr var en fortrinlig Sejler, men som i Storm stampede i Søen og paadrog sig alle de Havarier, som Adeler netop vilde undgaa.¹⁾

¹⁾ Museum. 1893. 309—343.

I den skaanske Krig fik Adellers Skibe Lejlighed til at vise deres Overlegenhed. Det var disse Skibe, som ved deres fortrinlige Sejlad kunde opsejle de svenske Orlogsskibe, og som ved deres Kampkraft afgjorde Slagets Udfald, idet de ifølge svenske Beretninger skød 2 à 3 Gange saa hurtigt som deres Modstandere. Niels Juel var den første til at anerkende de store Skibes Overlegenhed, og i Rapporten om Slaget mellem Bornholm og Rygen 25.—26. Maj 1676¹⁾ fremhæver han, hvor vigtigt det er, at Flaaden tæller store Skibe fremfor mange mindre, og foreslaar, at Besætningerne skal tages fra 4 mindre for at besætte 2 større, og særlig anker han over „Christianus Quartus“, hvis slette Sejlegenskaber i Forhold til de store Skibe gjorde Skibet uegnet til Flagskib.

Krigserfaringerne viste saaledes meget hurtigt, at de middelmaadige Orlogsskibe, som man i de seneste pengeknappe Tider havde bygget for at holde Flaaden oppe i Skibstal, var til ringe Nytte, og at det havde været mere formaalstjenligt at følge Adellers Principper: at bygge færre men mere kampdygtige Orlogsskibe.

Det var at forvente, at man efter Krigen vilde bygge de nye Skibe efter Adellers Principper, men dette blev ikke Tilfældet. Ved Bygningen af det første store Skib ny „Norske Løve“ i 1681, tog man tværtimod „Tre Løver“ af 1657 til Model og fik et Skib, der var belastet med alle de Fejl, som Cort Adeler havde bestræbt sig for at modvirke. „Norske Løve“ var svagt i Konstruktionen, havde for ringe Drægtighed til Bestykningen, manglede Stivhed og kunde kun føre 18 pdg. Kanoner paa underste Batteri, og allerede det følgende Aar maatte det for bedre at føre sin Rustning under Sejl forsynes med Tasse, d. v. s. en udenbords Fortømring paa 18 Tommers Tykkelse i Vandgangen, aftagende opefter til lige under de underste Porte og ned efter til c. 10 Fod under Barkholtet. I 1700 skulde Skibet underkastes Hovedreparation, og det besluttedes at tage Bak og Hytte bort for at befri det for den tyngende Overbygning, „men ej ellers røre det, da det jo er gammelt (sic), og Stykkeportene er for nær hinanden“. Fre-gatten „Slesvig“ af 1684 manglede ligeledes Stivhed og maatte paa-lægges Tasse, det forliste, rimeligvis ved Kuldsejling, med Mand og Mus i Nordsøen Sommeren 1711.

„Norske Løve“s uheldige Egenskaber bevirkede, at man ved Bygningen af det næste store Skib, ny „Christianus Quintus“ af 1683, i Armeringsspørgsmaalet fulgte de Adellerske Principper med stor Afstand mellem Portene og færre men sværere Kanoner; men det skyld-

¹⁾ Danske Samlinger 2. R. I, 28.

tes ikke Admiralitetet, men derimod Skibsbygmesteren Mathias Hermansen, at dette Skib blev et fortrinligt Søskib, thi ved Eftermaaling af Skroget viste det sig, at denne ikke havde fulgt den approberede Træmodel, og Differencen var ikke ubetydelig.¹⁾ I Hovedtrækkene var Skroget (maalt fra 4—10 Fod over Kølen) midtskib 1' 9"; ved forreste Spant 3' 7" og ved agterste 10' 8" bredere end Modellen, endvidere var Stevnen 5' 6" højere og Faldet 1' 6" mindre; altsammen Forhold der øgede Deplacementet og gav et stivere og mageligere Søskib. Skønt Mesteren paaberaabte sig, at de af ham foretagne Ændringer var til Gavn for Skibet, kostede det ham hans Stilling, men Tiden skulde vise, at han havde haft Ret ved at følge de Adelske Principper, thi Skibet blev en glimrende Sejler, der ikke var behæftet med „Norske Løve“s og „Slesvig“s Fejl; derimod stod det, hvad Tømmerets Kvalitet angik, tilbage for Adels Skibe og udgik af Flaaden nærlig samtidig med disse, idet det i 1716 grund-sattes ved Søbatteriet Trekroners nordlige Hjørne for at beskytte Batteriet mod Isgang.

„Prins Jørgen“ var Adels Yndlingsskib, ved Besejlingen viste det sig i Besiddelse af saa stor Stivhed, at Merssejlene kunde forhøjes med 5 Fod; det betegnedes som et meget mageligt Søskib, der *„sejlede bedre end 60 andre Skibe“*,²⁾ og Adeler valgte det til sit eget Flagskib i Krigsaaret 1675; det opnaaede en Alder af 53 Aar, men ogsaa Adels øvrige Skibe betegnedes som vel conditionerede Skibe, der gjorde Tjeneste i Linien i 40 Aar og derover, og i Marinekommissionen 1726—27, hvor der tages kraftigt til Orde mod Tendensen at reparere gamle Skibe for at holde Flaadens Styrke kunstigt oppe, udtales: *„vel kunde vore Forfædre bruge deres Skibe længere, men saa var de vel ogsaa byggede med større Trofasthed og bedre Tømmer, voxen paa sin Grund og huggen i rette Tid.“*

¹⁾ Krigskancelliet, Kgl. Expeditioner, Sætaten vedrørende, 1682, No. 21.

²⁾ I Tidsskrift for Søvæsen 1917, 351, skriver Lind i Anledning af „Prins Jørgen“s Hovedreparation i 1690, at det ikke var noget mageligt Søskib, men dette maa skyldes en Misforstaaelse, thi i Betænkningen af ¹¹/₁ 1690 (Krigskancelliet, Kgl. Expeditioner, Sætaten vedr., 1690, No. 5) foreslaas at tage 3 å 4 Tommer af Agterstævnen, for at Roret „kan mageligere henges til og fra Skibet“, hvilket intet har at gøre med Skibets Søegenskaber.

TOLVTE KAPITEL

CORT ADELERS SENDELSER TIL HOLLAND I 1666 OG 1669

Ved Krigsudbrudet i 1665 mellem England og Holland var Danmark ved Handels- og Alliancetraktater med begge Lande bundet til ikke at yde disses Fjender Understøttelse i Tilfælde af Krig, hvorfor begge Magter gjorde sig store Anstrengelser for at paavirke Frederik III til at tage Parti.

Under de for Danmark saa trykkende Gældsforpligtelser til Holland lyttede Kongen til den engelske Gesandt, Sir Gilbert Talbots Forslag om et engelsk Angreb paa den rigtladede hollandske Returflaade fra Ostindien, naar denne for at undgaa den engelske Krigsflaade maatte søge norsk Havn, hvorefter Byttet skulde deles ligeligt mellem England og Danmark, og efter det for Hollænderne ugunstige Søslag ved Lowestoft $\frac{3}{8}$ 1665 gav Kongen sin Billigelse til, at den engelske Flaade maatte angribe Returflaaden i norsk Havn, idet Danmark kun skulde nedlægge pro forma Protest, men ikke lægge nogen Hindring i Vejen, medens England til Gengæld skulde sende 15 Orlogsskibe til Sundet. De hemmelige Instruktioner til Hærledelsen i Norge naaede imidlertid ikke rettidigt frem, og det engelske Angreb i Bergen Havn $\frac{2}{8}$ blev kraftigt imødegaaet fra dansk Side og afvist. Da Danmark ikke kunde gaa ind paa de engelske Krav om definitivt at bryde med Holland ved Beslaglæggelse af hollandske Skibe og Forbud mod Handelen paa Norge, ebbede Forhandlingerne ud, idet Stemningen efter Bergen-Affairen var slaaet om til Fordel for Hollænderne, og i September 1665 sendtes Admiralitetsraad Klinenberg til Haag som Envoyé extraordinaire.

Tilskyndet af Frankrig, der $\frac{18}{1}$ 1666 erklærede England Krig, og hvis Ambassadør i Holland, d'Estrades, paa Danmarks bestemte For-

langende garanterede for, at Frankrig, saafremt Danmark skulde blive overfaldet af Sverige, ikke vilde yde dette Land Støtte, afsluttedes $\frac{1}{2}$ 1666 en Alliancetraktat mellem Danmark-Norge og Nederlandene, ifølge hvilken Danmark forpligtede sig til mod aarlige Subsidier af 600,000 Rdr. i Tiden fra $\frac{1}{4}$ til $\frac{1}{12}$ ny Stil at holde en Flaade paa 40 Orlogsskibe udrustet i Farvandet omkring Sundet, dog at Holland i Afslag af Subsidierne, skulde stille 8 Orlogsskibe paa 32 Kanoner til Raadighed og underholde disse.

Det besluttedes at sende Cort Adeler til Holland for at modtage og tilse Udrustningen af de tilsagte Skibe. $\frac{10}{2}$ modtog han den skriftlige Ordre med Kreditiver til den hollandske Regering, $\frac{11}{2}$ blev hans Instruktion underskrevet, og samme Dag afrejste han. Naar man paa et Tidspunkt, hvor Landet hvert Øjeblik kunde blive inddraget i den alvorligste Krigssituation, skred til et saa usædvanligt Skridt at sende den designerede Flaadechef til Holland for at modtage 8 middelmaadige Orlogsskibe, maa dette tilskrives ganske særlige Forhold.

Det gensidige Forhold mellem Danmark og Holland var langt fra ideelt; den store Begejstring og Taknemlighedsfølelse, der var en Følge af den hollandske Flaades Undsætning af København i 1658, var blevet afløst af en Misstemning i Anledning af den lunkne Holdning, som vistes i Krigens sidste Fase. Man bebrejdede Hollænderne, at de ikke med større Vægt havde støttet Danmark ved Formuleringen af Fredsbestemmelserne, men var bøjet af for Englands og Frankrigs Bestræbelser for gennem Haagerkoncerterne at tilvejebringe Fred i Norden med Roskildefreden som Grundlag, og Misstemningen øgedes derved, at Danmark havde paadraget sig store Gældsforpligtelser, for hvilke der var sat Pant i Toldindtægter og Handelsmonopoler.

For at sikre sig Forbundet og forhindre at Danmark tog Parti for England, havde Holland maattet gøre forskellige Indrømmelser i Gældsspørgsmaalet og i den gældende Toldtraktat samt Reglerne for Skibsmaalingen, uden at Danmark havde givet uforbeholdent Tilsgagn om aktiv Støtte i Krigsoperationerne. Forpligtelserne indskrænkede sig til at beskytte den hollandske Skibsfart i dansk-norske Farvande, hvor det under Henviisning til de af engelske Orlogsskibe foretagne Opbringelser og Overgreb blev forment engelske Krigsfartøjer Adgang, medens den engelske Koffardifart maatte foregaa uhindret. Kun i Tilfælde af at England skulde trodse dette Forbud eller indlade sig paa en virkelig Krigsaktion, indeholdt de sekrete

og separate Artikler Bestemmelser om Samvirke med den hollandske Flaade.

Da den danske Flaade saaledes ikke skulde optræde paa den egentlige Krigsskueplads, men kun skulde løse den sekundære Opgave at beskytte den hollandske Handel paa Norge og Østersøen mod eventuelle Angreb af mindre engelske Styrker, var det at forudse, at Holland kun vilde afse ret svage og forældede Skibe. For Danmark gjaldt det derimod at forskaffe en Krydsereskadre bestaaende af gode, kampdygtige Skibe, der kunde holde Søen i længere Tid og optræde selvstændigt ved den norske Kyst, i Skagerrak og i Kattegat, idet den danske Flaade endnu ikke var bragt op til en saadan Styrke, at man af Hensyn til Sveriges Holdning turde svække Hovedflaaden ved at detachere Skibe af Linien.

Hertil kom, at Rejsen ogsaa havde andre vigtige Formaal; i Holland skulde hverves et Antal „forsøgte“ Kaptajner og andre Officerer samt foretages Indkøb af 5 til 6 Fløjter, bekvemme til Brandere, foruden en Del Krigsfornødenheder, der paa Grund af Krigen var vanskelige at fremskaffe, da Beholdningerne i Holland var beslaglagte eller underkastet Udførselsforbud.

For Udrustningen af den danske Flaade var det af den største Betydning, at disse Hverv blev varetaget af en handledygtig Mand, der havde Evner til at udføre dem og ikke lod sig afvise af eventuel Modstand fra de hollandske Myndigheders Side, og Valget kunde derfor næppe falde paa nogen bedre skikket end Cort Adeler, som nød Hollændernes Tillid, havde de bedste Forbindelser med et anset Handelshus og stod i Venskabsforhold til adskillige betydende Personligheder i Holland, og dette har sikkert været medvirkende til, at Kongen, $\frac{1}{2}$ 1666, fire Dage inden Afrejsen ophøjede Adeler i Adelsstanden og derved meddelte ham en Rang og Position, der stillede ham paa lige Fod med de Rangspersoner, som han vilde komme til at forhandle med paa Landets Vegne.

Inden der gøres nærmere Rede for Udfaldet af Adeler's Mission, bør et andet Forhold omtales, nemlig Hollændernes Kendskab til den danske Flaades Styrke. Under de indledende Forhandlinger havde Klingenberg givet mundtlige Oplysninger om Flaadens Størrelse, og Dagen efter Traktatens Undertegnelse overleverede han følgende officielle Flaadeliste til den hollandske Regering: ¹⁾

¹⁾ Algemeen Rijksarchief, Haag.

Liste van de namen der Oorlogs flote van Sijne Cooningl. Mayt: van Denmark etc. mits gaders derselver bemanninge ende Monture.

Het schip	Stukken	Mannen
Frederick	100	500
Sophia	100	500
Printz Christian	72	350
Dreijfoldigkeijt	64	350
Printz Georg	84	400
Een nieuwe Schip noch sonder naem *) ..	82	400
Drij Cronen	72	350
Chur Prins	72	350
Een nieuw Schip noch sonder naem **) ..	72	350
Dreij Lewen	60	250
Swaen	54	250
Victoria	50	250
Oldenburg	50	240
Nettelbladt	46	210
Lindtworm	44	210
Noortsche Leuwe	44	210
Spes	45	190
Delmenhorst	45	190
Swarte Ruijter	40	190
Copenhagen	38	140
Sanct Michael	38	150
Hommer met riemen en swaer skut ...	24	105
Oster gelijck het voorgaende ***)	24	105
Meerminne	24	105
Swarta Baer	26	105
Emanuel	28	100
Gouden Stockvisch	28	100
Fliegende Hirsch... } Dit sijn { ...	18	75
Wilde Mann	16	70
Eijchorn	16	70
Nogh tien Schepen hier int Lande ofte elders te coopen ofte te huyren van 36 of 40 stukken beset met 150 Mann	360	1500
Summa, 40 schepen, Gemonteert met ..	1836 Stukken	8465 Mannen ¹⁾

s Graven Hag 12 Februari

Aⁿ. 1666

Paul Klingenberg.
(L. S.)

P. Charisius.
(L. S.)

*) ny „Prins Christian“. I Tidsskrift for Søvæsen 1929 p. 632 er paavist, at „Christianus Quintus“ (Ex „Prins Christian“) maa karakteriseres som et 78—80 Kanonskib, skønt det ofte nævnes med 86—96 Kanoner, hvilket denne Liste bekræfter. **) ny „Norske Løve“, ***) „Osteren“ = Ex „Hummeren“.

¹⁾ Fejlagtig Sammentælling i Originalen.

Listen har sin Interesse, dels fordi det er den eneste bevarede officielle Flaadeliste fra denne Periode, dels fordi Skibene opgives med det til Krigsudrustning svarende Antal Kanoner, der afviger væsentlig fra andre Lister, hvor Skibene ofte opgives med det største Antal Kanoner, der kunde føres i Fredstid.

Af endnu større Interesse er det at erfare, at man ikke indskrænkede sig til kun at overlevere en Flaadeliste, men i selve Traktaten forpligtede sig til *snarest at supplere denne med Tegninger af Orlogsskibene.*¹⁾ Dette vidner om den Orden, der var kommet i Tingene, efter at Cort Adeler havde taget Styret, thi Aaret forinden ejede Marinen, som allerede nævnt under „Tre Kroner“s Bygning, end ikke Tegningerne af det sidst byggede Orlogsskib „Tre Løver“ af 1657.

Det kan synes mærkeligt, at man ikke omgav vor Skibskonstruktion med større Hemmelighedsfuldhed over for et fremmed Land, men hertil er at bemærke, at en Hemmeligholdelse over for Holland ikke var af stor Betydning, da den danske Skibsbygning jo udførtes af hollandske Mestre og Tømmermænd, som man vanskeligt kunde forhindre i at give fornødne Oplysninger til deres Fædreland, og dernæst at man ikke behøvede at nære større Frygt for, at Holland skulde kopiere de danske Skibe, thi de læge Farvande tvang Hollænderne til at følge andre Retningslinier saavel i Skrogets Façon som i Kanonerens Placering, idet deres Skibe i artilleristisk Henseende maatte være de engelske jævnbyrdige. Derimod kan der muligvis ogsaa her findes en Forklaring paa den Lighed, der var mellem Adeler's Skibe og den senere franske Skibsbygning, idet Hollænderne ved Bygning af mere dybtgaaende Skibe for fransk Regning kan have benyttet sig af de her erhvervede Tegninger, saaledes at Frankrig baade ved Købet af de danskbyggede Skibe „Frederik“ og „Sophia“ og gennem Holland har tilegnet sig de Adeler'ske Konstruktionsprincipper og udviklet dem i de endnu større Skibe, der i de næste Aartier sattes i Bygning. Hvornaar disse Tegninger er afleverede kan ikke siges, da de ikke er bevarede og rimeligvis er gaaet tabt ved det hollandske Marinearkivs Brand i 1844, men det er rimeligt at antage, at Cort Adeler selv har taget dem med til Holland.

¹⁾ „... van den eersten April tot den eersten December, niewen stijl, beyde incluys, in ende omtrent den Orezondt in zee sal brengen ende gestadich houden veertich goede ende van alles wel voorsiene oorloeschepen, daer van de namen, monture ende mannige sijn begrepen in seekere lijstje bij de heeren plenipotentiarsen ende gevoumacticht de ministers van Sijne Con. Mat. aen de heeren gedeputeerde commissarisen van de hoog-gemelte Heeren Staten Generael albereyts behandicht ende voor de teecheninge deses noch nader in authentica forma over te leveren.“ Laursen, Danmark-Norges Traktater Bd. V.

Formodningen om, at de tilsagte Skibes Udrustning vilde møde Vanskeligheder, viste sig at holde Stik. I Holland var man travlt beskæftiget med egne Krigsforberedelser, og de 8 Skibe, som man havde tiltænkt Danmark, var vel monteret med 34—46 Kanoner, men egnede sig kun til at føre ca. 30, da de paa et enkelt nær ikke havde de aftalte Dimensioner; og først i Slutningen af April lykkedes det Adeler at faa de tre mindste erstattet med andre, men selve Udrustningen skred kun langsomt frem. Ogsaa paa andre Omraader mødte Adeler Skuffelser, idet det viste sig umuligt at skaffe de Skibe, man havde ønsket til Brandere, og som skulde hjemføre de indkøbte Materialer, ligesom det af Hensyn til Fare for Opbringelse var umuligt at overtale hollandske Skibe til at tage Fragt til København, inden den hollandske Flaade var kommet i Søen, saaledes at man i Marts 1666 maatte sende Galioten „Tobias“ til Holland for at hente det nødvendige til Flaadens Udrustning. Derimod lykkedes det Adeler at købe et fortrinligt 13 Aar gammelt Pinasskib „Agatha“ (senere kaldet „Færø“) paa 32 Kanoner til Flaaden, men han fandt det ikke raadeligt at sende dette Skib alene til Danmark uden Konvoj.

I København havde man imidlertid med stor Energi taget fat paa Flaadens Udrustning, og i Marts var de første 9 Skibe, hvoraf de fleste havde været udrustede det foregaaende Aar, taklede og sejlklare udlagt paa Strømmen, men derefter skred Arbejdet kun langsomt fra Haanden, da der fattedes Materialer. Hertil traadte to uforudsete Omstændigheder af den alvorligste Karakter. Allerede i Februar fik man at vide, at et Parti Kanoner, der var bestilt i Nykvarn i Sverige til Levering dette Foraar, var blevet beslaglagt af den svenske Regering, i hvilken Anledning der $20\frac{1}{2}$ udstedtes Ordre til Klingenberg om gennem Adeler at indkøbe, hvad der kunde skaffes af 12 og 18 pdg. Kanoner i Holland og lade dem hjemføre med Auxiliærskibene, ligesom en Del større Metalkanoner blev ført fra Voldene om Bord paa Orlogsskibene. En Hjælp i Nøden var det, at Sverige ikke ogsaa turde beslaglægge de Kanoner, der var bestilt til de to Nybygninger paa Bremerholm af den franske Resident Courtin, som overlod dem til Flaaden. Den anden ubehagelige Overraskelse var, at det svenske Admiralitet havde opkøbt al Hamp i Riga, Reval og Narva, og da nogle Skuder, der var fragtede for at hente et Parti, der var bestilt af den danske Regering, ankom til Riga, kunde de ikke faa Hampen udleveret, idet der i Mellemtiden var blevet udstedt Udførselsforbud. Det er derfor forstaaeligt, at man paa Holmen med Længsel ventede Adalers Hjemkomst med de haardt tiltrængte Forsyninger.

I Holland lykkedes det i Maj Maaned Adeler at skaffe i alt 300 Kanoner, af hvilke en Del dog var af mindre Kaliber, ligesom der gennem det Peltiske Handelshus trods allehaande Restriktioner tilvejebragtes, hvad der var nødvendigt til den danske Flaades Behov; heraf afskibedes en Del, særlig Tovværk, Tjære, Spigre og Linolie, med nogle hollandske Koffardiskibe og Galioter, der naaede København $\frac{1}{6}$, medens Hovedparten indladedes i de 9 Skibe, som Adeler nu havde til Raadighed, og som i Juni laa sejlklare ved Texel, kun afventende det hollandske Admiralitets Tilladelse til at afsejle.

$\frac{11}{6}$ — $\frac{14}{6}$ ny Stil udkæmpedes i Farvandet mellem the Downs og Dunkerque det berømte 4-Dages Søslag mellem Englænderne og Hollænderne, der endte med den hollandske Sejr, men den hollandske Flaade var saa medtaget, at der vilde medgaa en betydelig Tid til Istandsættelse, hvorfor Raadspensionarius de Witt $\frac{15}{6}$ henvendte sig til Klingenberg med Forslag om, at de 8 Skibe, som var blevet ekviperede ved Kollegiet i Amsterdam, for en kortere Tid maatte employeres til Forstærkning af den hollandske Flaade, medens de havareerede Skibe blev reparerede. Klingenberg svarede, at Skibene var underlagt Adeler, hvem han samme Dag skriftligt forelagde Begæringen. I Adeler's Svar, der er affattet endnu samme Dag, pointeres, at Skibene var ham anbetroet af Kongen, og at han først maatte have dennes Ordre, samt at Skibene ikke var kampdygtige, førend en Udlosning af de indehavende Materialer til Flaadens Supplement havde fundet Sted. $\frac{18}{6}$ indberettede Klingenberg Sagen til Kongen, der i sit Svar, dateret København $\frac{18}{6}$ ($\frac{20}{6}$ ny Stil) gav sin Tilladelse til, at ikke alene de 8 Hyreskibe, men ogsaa „Agatha“, efter Udlosning af indehavende Materialer, under Adeler's Kommando, maatte forene sig med den hollandske Flaade. Samme Dag var Adeler imidlertid afsejlet fra Texel, efter at det hollandske Admiralitet officielt havde overladt ham Hyreskibene.¹⁾

Bruun skriver p. 305, at Adeler ved denne Lejlighed havde Udsigt til som dansk Admiral at blive en af Førerne i den hollandske Flaade, og den hollandske Resident Ammerongen fortæller, at han havde fundet Adeler villig til at tjene Hollænderne, men det er dog et Spørgsmaal, om Adeler har været særlig glad ved denne Udsigt. Rent bortset fra at den Styrke, der var ham underlagt, kun bestod af ældre middelmaadige Skibe af ringe Kampværdi i selvstændig Eskadre og i Antal under Halvdelen af den Force, man i større Mariner betroede en Viceadmiral, og som saadan lidet egnet til at værne

¹⁾ Denne Korrespondance er meddelt af Bruun p. 304—305.

det danske Kommandoflags Ære — et Forhold, der selvfølgelig var af underordnet Betydning under de foreliggende Omstændigheder — saa var Sagen jo den, at det var langt vigtigere for Adeler at bringe Skibene velbeholdne til København med den kostbare Ladning, hvilket ene muliggjorde Løsningen af hans fornemste Opgave: Hovedflaadens Udrustning, det Maal, som Adeler nu i fire Maaneder havde kæmpet for.

Ingen kan i den Anledning beskyldte Adeler for Mangel paa Mod; Kongen havde i Instruksen stillet ham frit at rejse tilbage over Land eller følge med Skibene hjem, og han valgte det sidste, idet han personlig vilde tage Ansvar for det dristigste Foretagende uden Eskorte at sejle de svært lastede Skibe, der kun var bemanded med $\frac{1}{3}$ af den normerede Besætning, gennem Krigszonen paa et Tidspunkt, hvor den hollandske Flaade var ude af Stand til at holde Farvandet fri for fjendtlige Krydsere, et Foretagende som man ikke mindst i Holland betegnede som et Vovestykke, men Lykken stod ham bi, og $\frac{2}{10}$ gl. Stil stod Styrken Sundet ind.

Sidst i December 1668 sendtes Cort Adeler til Holland for sammen med Klingenberg at forhandle med en hollandsk Kommission om Fastsættelse af de nærmere Regler for Skibsmaalingen. For visse Varers Vedkommende betaltes Tolden efter Skibenes Lasteevne i Læster, udregnet efter Lastrummets Hoveddimensioner: Længde, Bredde og Dybde, hver Last beregnet til 18 Td. Salt eller 24 Td. Rug (svarende til 4000 Pund), idet der for Træ og anden let Last fradrog $\frac{1}{6}$, men for Korn og anden saadan Tyngde Varer $\frac{1}{6}$. Det viste sig hurtigt, at Skibsbyggerne fandt paa Udveje for at omgaa disse empiriske Maaleregler ved at bygge Skibene betydelig bredere for og agter i den dengang meget almindelige Skibstype: Fløjten.¹⁾

Under Opholdet i Holland i 1666 havde Adeler ifølge sin Instruks sat sig grundigt ind i Skibsmaalingen, og under hans personlige Ledelse var 18 Skibe, der havde været i Trælastfart paa Norge, og hvis Dybgaende i lastet Tilstand derfor kendtes, blevet gennemmaalt og Deplacementet og Lasteevnen udregnet. Det viste sig da, at Skibene efter den nyeste Byggemaade gennemsnitlig kunde laste 20 til 25 %

¹⁾ Det første Fløjteskib skal være bygget 1595 i Hoorn. Typen besad alle de Egen-skaber, der gjorde den til en fortrinlig Lastdrager, den var robust, sødygtig, velsejlende, havde stor Lasteevne og krævede kun ringe Besætning. Karakteristisk for Typen var de buttede „kufagtige“ Stævne, der gav den et stort Rumindhold, og de meget indfaldende Sider, der indskrænkede den øverste Dæksbredde, samt den meget høje Hytte, der med den faatallige Besætning betingede en betydelig Forsvarsevne under Angreb og Entring ved Møde med Kapere.

mere end deres registrerede Lasteevne angav. Paa Grundlag af disse Beregninger udarbejdedes en meget udførlig Instruks, dateret $^{17}/_{12}$ 1668, for Adeliers Mission. (Mylius p. 43—52.)

I Holland vakte de danske Krav om de ny Maaleregler Fastsættelse stor Modstand, særlig at Udregningen skulde ske efter praktiske og ikke efter matematiske Metoder. Et stort Antal Redere fik Foretræde for Kommissionen og protesterede mod en Nyordning, som de forment vilde betyde deres Ruin, og Forhandlingerne trak længe ud, da man ikke kunde blive enige, men i Admiral de Ruyter havde Adeler en udmærket Støtte, idet denne voterede for de praktiske Maaleregler (Cort Adeliers Rapport af $^{80}/_{1}$, $^{9}/_{2}$ 1669 — Bruun p. 456), og Resultatet blev, at Afgørelsen skulde afhænge af et Forsøg. $^{30}/_{3}$ 1669 bifaldt Frederik III, at 18 hollandske Skibe for dansk Regning maatte prøbes med afvejet Jern.¹⁾

Da Udfaldet af disse Prøver viste, at de af Adeler opsatte Kvotientberegninger gav nærlig samme Resultat som den matematiske Beregningsmaade, afsluttedes Forhandlingerne med Gennemførelsen af det danske Krav, at Skibenes Hoveddimensioner skulde danne Basis for de fremtidige Maaleregler, idet Skibsbredden ikke som forhen kun skulde tages midtskibs, men paa flere Steder i Lasten.

Overenskomsten havde den praktiske Betydning, at den muliggjorde en betryggende Kontrol af den indregistrerede Lasteevne paa Toldstederne, hvor man ikke var fortrolig med matematiske Udregninger, og den medførte, at Skibsbyggere og Redere ikke længer havde nogen Interesse i at indføre kostbare Byggemetoder for at omgaa Toldberegningerne.

¹⁾ I 1640 lod Christian IV et Skib paa 100 Læster opmaale og derefter laste for at skaffe sig Vished om, hvor stor en Ladning et saadant Skib kunde føre mere efter Fodmaal, end det var opgivet til.

TRETTENDE KAPITEL

CORT ADELER OG DE DANSKE ADMIRALER

Det tjener til det danske Admiralitets og de danske Admiralers Ros, at der udadtil vistens en Samdrægtighed og Loyalitet, saaledes at der kun findes yderst faa Holdepunkter for den Antagelse, at der indadtil herskede Bitterhed mod Cort Adellers uventede Ansættelse, og Uenighed i Flaadeledelsen; men dette kan ikke berettigge Bruun til pure at forkaste andre Historikeres Udtalelser om, at Forholdet var spændt; thi det kan ikke nægtes, at Admiralerne Niels Juel og Helt maa have følt sig brøstholdne over at se sig forbigaaet af en „Fremmed“, selv om denne var en dansk Undersaat, der havde vundet sig Berømmelse og Ære i fremmed Krigstjeneste.

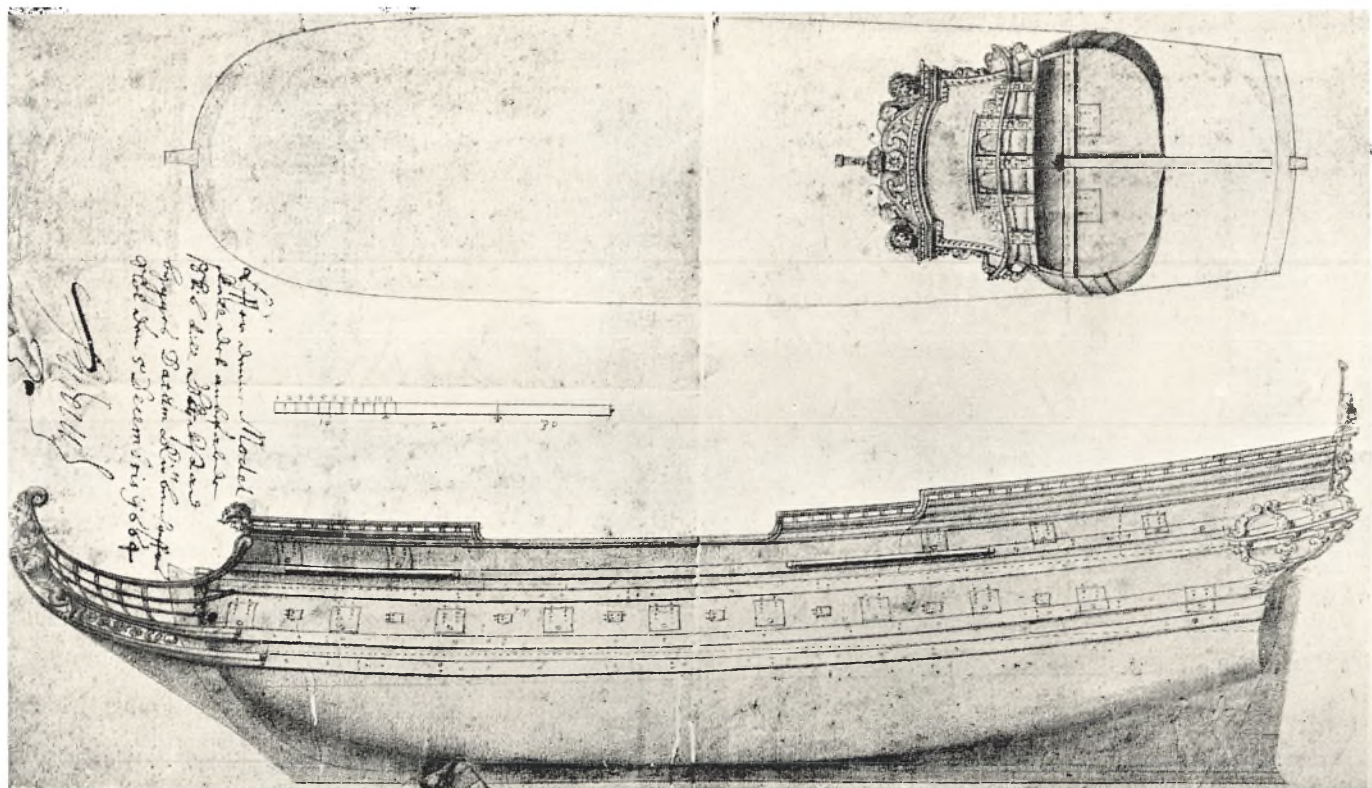
Den svenske Resident Lilliecrona indberetter ²⁴/₉ 1663 (Bruun p. 190), at en Nordmand, Admiral Cort, „som længe har tjent Venetianerne med stor Berømmelse, nu nylig, med Tilsidesættelse af alle andre Admiraler, er antagen i Hs. Majestæts Tjeneste som Viceadmiral, hvorfor en anden, Admiral Helt, der fandt sig forbigaaet, har forlangt sin Afsked“. Helt forblev dog i sin Stilling, men Udtalelsen har sikkert sin Rigtighed, thi Helt havde Tilsyn med Skibsbygningen og Reparationerne, og det var netop paa dette Omraade, at Adeler, endnu inden han havde faaet sin endelige Udnævnelse, gjorde sin første Indsats ved at kritisere de foretagne Ombygninger og sætte igennem, at Arbejdet blev gjort om.¹⁾

¹⁾ Admiral Helt var en dygtig og ærekær Mand, der havde udmærket sig flere Gange. Under Københavns Belejring erobrede han i August 1658 under Amager nogle svenske Skibe, og i November samme Aar førte han personlig „Hvide Løve“, der skulde forsænke Indløbet til Landskrona Havn, efter at et tidligere Forsøg var slaaet fejl, uden at det dog lykkedes at bringe Skibet saa langt ind som ønskeligt. I 1659 var han attachederet den hollandske Flaade om Bord paa „Die Sonne“, traadte ¹⁴/₄ over paa „Tre Løver“ og koopererede med Hollænderne i Farvandet mellem Als og Langeland. 1665 havde han Kommandoen over den i Maj udrustede Flaadestyrke, og i 1666 kommanderede han Nordsøeskadren, hvor hans Flagskib „Norske Løve“ under en Storm sprængte sine Tove i Egersund og blev Vrag, hvorefter han overtraadte paa „Hummeren“. I 1667 fik han Kommandoen over den Styrke, der skulde ledsage de hollandske Hyreskibe hjem, men blev inden Afrejsen pludselig syg og døde ⁷/₈ s. A.

Følger man Udviklingen i Skibsbygningen, fremgaar det tydeligt, at der herskede et skarpt Modsætningsforhold mellem Admiralitetet som Helhed og Cort Adeler. Afsluttelsen af Kontrakten om „Tre Kroner“s Bygning kan ikke bortforklares med, at Adeler paa dette Tidspunkt opholdt sig i Holland, Formaalet synes netop at have været at benytte sig af hans Fraværelse til at sætte et Skib i Bygning og vise denne „Fremmede“, at man meget vel forstod sig paa Skibsbygning herhjemme, thi der kan ikke paavises nogen anden rimelig Grund for, at man holdt Admiralitetets Vicepræsident udenfor et saa vigtigt Spørgsmaal, og i denne Sag maa Admiralitetet have været enig. Postforbindelsen med Holland var fortrinlig, Adeler stod i Brevveksling med Admiralitetet, han modtog sine Ordre gennem Rigsadmiralen, lod bygge en Galej i Holland, købte et Skib til Flaaden og engagerede en Skibsbygger og flere hollandske Tømmermænd, altsammen Forhold der havde den nøjeste Tilknytning til dansk Skibsbygning, og dog undlod man at meddele ham, at et nyt Skib skulde sættes i Arbejde.

Havde Admiralitetet troet, at Adeler saa let lod sig sætte ud af Spillet, tog det fejl; thi med beundringsværdig Overbevisningskraft og Saglighed satte han ved Hjemkomsten sine Anskuelse op mod Admiralitetets og førte de Principper igennem, som han ansaa for de rigtige. Men hermed var Kampen ikke ført til Ende; endnu en Gang forsøgte Admiralitetet at gaa uden om Adeler og kontrahere med Claus Reimers i Hamborg om Bygningen af et nyt Skib. Havde man end første Gang kunnet give Adeler en acceptabel Forklaring paa, hvorfor man ikke havde hørt hans Mening, lod den sidste „Intrige“ sig ikke bortforklare og gav sig Udslag i saa megen Uforsonlighed, at ogsaa udenforstaaende fik noget at vide. Lilliecrona skriver saaledes $\frac{2}{3}$ 1665, at Arbejdet ved Udrustningen paa Holmen var ved at gaa istaa, „Skylden skydes paa Admiralerne, som ej ville blive enige.“

Hvor skarpt Adeler paa dette Tidspunkt stod over for Admiralitetet vil fremgaa af følgende Brev af $\frac{1}{2}$ 1665 til Oversekretær Krag: „Eftersom Hs. Kgl. Maj. min allernaadigste Herre og Konge allernaadigst mig haver befalet, 40 Skibstømmermænd, 2 Muremestre med 3 Svende, 1 Udtakler, 1 Bilthugger med 2 Svende og en Skibs-Moler fra Holland, til højst bemeldte Hans Kgl. Maj. Tjeneste at lade forskrive, thi er jeg af Her Ober Secretaire, velb. Erich Kragh, tjenstlig begærende, Hans Velb. vilde behage, En Kgl. Ordre til mig derom at udvirke.“ Uagtet Adeler havde Kongens mundtlige Ordre til at lade disse Folk indforsskrive, vilde han sikre sig mod enhver Even-



Tegning til dansk Fregat 1664. (Rigsarkivet).



Orlogsskibet „Anna Sophia“, bygget 1669. Modelsamlingen.

tualitet ved at faa Ordren skriftligt bekræftet, og han gik da ikke den tjenstlige Vej, gennem Rigsadmiralen, men uden om det ham fjendtlige stemte Admiralitet, og fik ogsaa samme Dag Kongens skriftlige Ordre. Bruun meddeler p. 258—59 begge disse Dokumenter, men han drager ikke nogen Slutning deraf.

Da Modsætningsforholdet stadig tilspidsedes, maatte Kongen personlig tage Affaire, og $\frac{3}{4}$ 1665 indberetter Lilliecrona: „Her tales om en Forandring i Rigsadmiralens Embede, som skal gives Admiral Adeler, hvorimod Hr. Henrik Bjelke skal forfremmes til Premierministers Karakter.“ Og Lind har, muligvis fra Le Maires Indberetning af $\frac{28}{2}$ (Bruun p. 136) følgende Notits: „Kongen skal have spurgt Adeler, om han var misfornøjet med noget, som der kunde raades Bod paa.“ Naar dette Spørgsmaal har været drøftet i officielle Kredse, maa der have ligget en Realitet til Grund derfor, saa meget mere som det fremkommer umiddelbart efter, at man i Holland havde bestræbt sig for at knytte Adeler til sig ved at tilbyde ham Viceadmiralsposten for Vest Vriesland og Norderkvarteret. Der er ingen Tvivl om, at hvis Adeler havde villet det, kunde han være blevet Rigsadmiral nu, thi han havde de bedste Kort paa Haanden. Han besad Kongens Bevaagenhed og fulde Tillid, han havde vist, hvad han duede til som Skibskonstruktør, han havde et ærefuldt Tilbud fra Holland, og der skyldtes ham en passende Oprejsning for den Holdning, Admiralitetet havde indtaget over for ham, men det laa ikke i Adalers Karakter at benytte sig heraf; med det noble Tankesæt, som altid prægede hans Færd, foretrak han et forsonligt Samarbejde til Flaadens Bedste fremfor den Magt, Rigsadmiralsværdigheden vilde forelene ham med, idet han ikke nærede noget personligt Nag til sine Kollegaer i Admiralitetet.

Det ligger nær at antage, at det er Admiral Helt, som har paa-virket Admiralitetets Holdning, men Hovedansvaret hviler paa Rigsadmiralen, der, sine iøvrigt udmærkede Egenskaber ufortalt, savnede tilstrækkelig Fasthed som Forhandlingsleder, og han burde aldrig have givet sit Minde til en saadan Desavouering af Cort Adeler. Bjelke havde Ord for at være en høflig, forekommende og retskaffen Mand, der var elsket af Kongen og Hoffet, men som kun havde ringe Indsigt i Marinesager. Om det sidste er helt rigtigt, er det vanskeligt at udtale sig. Bruun har givet en udførlig Biografi af ham p. 180—86, men paa enkelte Punkter er den misvisende.

Af Bruuns Redegørelse faar man det Indtryk, at Bjelke oprindeligt var Landofficer, men dette er ikke rigtigt, thi han fik sin Ilddaab

i et af Verdens berømmeligste Søslag, hvilket fremgaar af Broderen, Jørgen Bjelkes Selvbiografi, hvori det hedder: „Og efterat velbaarne Kaptajn Henrik Bjelke havde været paa Skibet hos Admiral Tromp i det Søslag mellem den hollandske Flaade og den spanske Flaade i Dynes under England, og skikket af Prinsen (Prins Frederik Henrik af Oranien, Statholder i Nederlandene) til Danmark for at gøre allerunderdanigst Relation for Hans Maj. om det Søslag“. Han vendte tilbage til Holland og gjorde nu Tjeneste i Armeen. Da Torstenson i December 1643 gjorde Indfald i Holsten, begærede Bjelke sin Afsked og søgte i Amsterdam sammen med Broderen at hverve danske og norske Undersaatter i Holland til dansk Krigstjeneste, og $\frac{2}{2}$ 1644 indskibede han sig til Danmark i det gennem Faktor Gabriel Marselis anskaffede Orlogsskib „Neptunus“. Der er en Mulighed for, at Bjelke fra den hollandske Periode har kendt Cort Adeler, de deltog begge i Slaget ved Dynerne, og selv om Rangsforskellen var stor, er det dog ikke utænkeligt, at de som Landsmænd har talt sammen. Og saa under Hvervningen 1643—44 kan det tænkes, at Bjelke har hørt Adellers Navn nævne, men det synes ikke at have haft nogen Indflydelse paa hans Kaldelse til Danmark, thi ellers vilde Bjelke vel have ydet Adeler større Støtte i de første Aar.

Bruun gaar kraftigt i Rette med Garde og andre Forfattere, som skriver, at Bjelke var gammel og svagelig, og udtaler p. 185: *„Hvorledes kan man tale om Bjelkes Alder, da han blev Præsident i Admiralitetskollegiet, naar han i Virkeligheden kun var 45 Aar gammel, altsaa en Mand i sine bedste Aar? Og hvorledes kan man ved Aaret 1679 tale om høj Alder, naar han kun var 64 Aar gammel? Sagen er den, at denne Opfattelse er aldeles urigtig. Rigens Admiral Henrik Bjelke har udfyldt sin Plads og været en virksom Mand; der er intet Vidnesbyrd om, at han har været svag, eller at han i den lange Tid fra 1662 til 1683 har været en sygelig Mand, der er tværtimod Vidnesbyrd om det Modsatte.“* Arkiverne giver imidlertid ikke Bruun Medhold, thi Admiralitets-Instruksen af $\frac{9}{12}$ 1679¹⁾ har følgende Indledning: „Eftersom Vi vel eragter, at Vores Rigsadmiral *formedelst hans høje Alderdoms Skyld* ikke vel idelig tilstede være kan, Vores Tjeneste at iagttage, saa skal de Andre samtlige, eller og naar nogen i Vores Ærinde eller i andre lovligen Forfald absent være, maatte da de tilstedeværende behørig Inspektion og Indseende over Alt, hvis til Sætaten og hvad deraf dependerer.“

Det skal indrømmes, at Bjelke sjældent undlod at præsidere i Ad-

¹⁾ Sætatens Ekspeditionsprotokol 1679, No. 70.

miralitetets Forhandlingsmøder, men han var ikke saa hyppigt til Stede som Adeler, hvis Navn sjældent savnes, naar han ikke netop var forhindret af Pligter andetsteds, men ikke desto mindre maa den tidligere Opfattelse, at Bjelke ikke var stærk af Helbred, fastholdes, thi det var ikke Bjelke, men derimod Adeler, som var Flaadens store Kraft, og meget tyder paa, at Bjelke ikke har haft tilstrækkelig Autoritet, thi Chambers fortæller, at da han $\frac{9}{1}$ 1663 henvendte sig til Rigsadmiralen for at beklage sig over, at et svensk Skib, der skulde have en Skade udbedret ved Holmen, blev opholdt, svarede Bjelke: „Det ved Djævlen, hvorledes det nu gaar til; der er saa mange Regenter, at man ikke ved, af hvem man skal lade sig regere, og flere Ord, som det ikke tjener at skrive.“¹⁾

Det synes som om de Vanskeligheder, Flaaden blev stillet overfor under Alliancen med Holland 1666—67, har udløst den Spænding, der herskede mellem Admiralerne, og givet Plads for en Samfølelse i det fælles Arbejde for Landets Vel, og Adellers hjertevindende Personlighed i Forbindelse med den Dygtighed og Pligtfølelse, hvormed han varetog Flaadens Tarv, har ikke kunnet andet end aftvinge hans Modstandere al mulig Respekt. Adellers tjenstlige Korrespondance med Rigsadmiralen er præget af Tillidsfuldhed, og den varme Undertone røber, at disse to Mænd arbejdede godt sammen. Adeler og Niels Juel havde saa mange Lighedspunkter i deres Karakteregenskaber, at det ikke er rimeligt at antage, at de skulde bære Nag til hinanden, selv om de havde forskellige Meninger om Skibsbygningsanliggender, og dette bestyrkes derved, at de uden for Tjenesten havde fælles Handelsinteresser. (Bruun p. 195).

I Sørgetoget ved Cort Adellers Bisættelse blev det Niels Juel, der førte Adellers sørgende Enke, og havde der bestaaet den ringeste Ufordragelighed mellem Cort Adeler og Niels Juel, vilde man vel ikke i Universitetets Sørgesprog over Niels Juel (1697) have mindet Cort Adeler med de smukke Ord: „*dette Navn, som de fremmede Nationer falde i Forbauselse over, og som Fædrelandet berømmer.*“

¹⁾ Tidsskrift for Søværnen 1912, 401.

FJORTENDE KAPITEL

CORT ADELER OG DANSK HANDELS- VIRKSOMHED

Da Cort Adeler kom til Danmark, blev han straks gennem Bestallingen knyttet til Salthandelen, senere overtog han Trelunds Bevilning paa at sejle og handle paa flere islandske Havne for derigennem at skaffe Dækning for den Gæld, som Trelund var kommet i til det Peltske Hus, og endelig hørte der privilegeret Skovhugst til den Ejendom, som Adeler i 1666 erhvervede i Norge. Disse Forhold har bevirket, at Bruun har anlagt det Synspunkt, at Adeler drev Handel i større Stil, end det sømmede sig for en dansk Admiral, og han undser sig ikke for at „antydde“, at Adeler var en Spekulant, der med Begærlighed greb enhver Lejlighed til at tjene Penge.

Bruun har behandlet Salthandelen ret indgaaende, men han har kun lagt ringe Vægt paa at belyse de Forhold, der spiller en afgørende Rolle ved Bedømmelsen af Datidens Handelsforetagender, idet Oprettelsen af de forskellige Handelsselskaber direkte eller indirekte var tilskyndet og støttet af Regeringen for at opretholde Landets Uafhængighed af Udlandet, ophjælpe den almindelige Velstand og skaffe Kronen rigelige Indtægtskilder, og uden et saadant indgaaende Kendskab er det umuligt at fælde en uhildet Dom, om hvorvidt Adeler ved Siden af sin Admiralsstilling drev Forretningsvirksomhed af egen Drift, eller om han var opfordret dertil af Kongen.

Salthandelen spillede dengang i alle Lande en betydelig Rolle, Saltet var uundværligt som Konserveringsmiddel for Fødevarer, og Mangel herpaa var ensbetydende med Hungersnød og Armod, hvorfor Staten maatte have Indseende med, at der under alle Forhold sikredes Befolkningen det nødvendige Kvantum. Handelen var baseret paa Vareudveksling, Skibene sejlede med Tømmer, Fisk og andre hjemlige Produkter til Frankrig og Spanien, hvorfra de hjem-

førte Salt, Vin m. m., og i hele Christian IV's Regeringstid vil man se, at ogsaa Orlogsskibene hyppigt benyttedes i denne Fragtfart. For det første var det en praktisk Foranstaltning, Orlogsskibene udnyttedes økonomisk, Personellet fik en udmærket sømandsmæssig Uddannelse under alle Klimater, og erfaringsmæssigt viste det sig, at Saltet havde en gavnlig Indflydelse for Konservering af Skibsskroget, idet Tømmeret holdt sig længere frisk; det var dernæst ofte nødvendigt, særlig over for Spanien, at optræde med militære Magtmidler for at faa de traktatmæssigt indgaaede Forpligtelser respekteret, foruden at Fribyttere under usikre Perioder foruroligede Sejladsen og ofte var saa veludrustede, at kun en regulær Konvoj kunde afvise dem. Saltimporten kunde saaledes ikke alene baseres paa det private Initiativ, der iøvrigt dengang kun sjældent raadede over tilstrækkelige Pengemidler til at udruste store og vel monterede Skibe, ej heller var det ønskeligt at overlade denne Handel til fremmede, f. Eks. Hollænderne, dels fordi man derved kom i et Afhængighedsforhold, der særlig under Krig kunde blive skæbnesvangert, dels fordi Landet derved blev unddraget en betydelig Indtægt, og Tiden viste, at Kronen gennem Monopoler og Privilegier stadig søgte at stimulere større Handelsselskaber, men ogsaa at disse private Foretagender blev fuldkommen ruinerede, saa snart Krigsbegivenheder satte ind.

I 1655 oprettedes *det ny Admiralitet*, som foruden de rent sømilitære Opgaver ogsaa *skulde gøre Forslag til Navigationers og Commerciers Fortsættelse*.¹⁾ Allerede $\frac{9}{10}$ s. A. oprettedes et Saltkompagni som et Interessentskab, baseret paa indenlandsk Kapital, med Privilegier paa 20 Aar indtil December 1675:²⁾ I Told skulde Kompagniet svare $1\frac{1}{2}$ Rdr. af hver Læst Salt, Læsten beregnet til 18 Td., medens andre skulde svare en Toldafgift af 18 Rdr., „og ej varende 20 Aar afslages“. Kompagniet forpligtede sig til med Tiden at hente Saltet paa egne Skibe, i det ringeste 140 Læster drægtige og saaledes byggede, at de baade var tjenlige til Orlog og Koffardi, monterede med 16—24 Kanoner og indrettede til bekvemt at kunne føre 30. I Løbet af de første 4 Aar skulde Kompagniet have anskaffet i det mindste 10 saadanne Skibe, og i Tilfælde af, at nogen Krig skulde paakomme, var det forpligtet at udleje bemeldte Skibe til Kronen for samme billige Fragt, som i Holland eller andetsteds brugeligt var.

Saltkompagniet havde saaledes ikke, som Bruun skriver (p. 285)

¹⁾ Jfr. Instruksen af $\frac{29}{8}$ 1655, Bruun p. 389.

²⁾ Trykte Forordninger $\frac{9}{10}$ 1655.

Monopol paa Salthandelen; der var tilstaaet det en betydelig Lettelse i Toldafgiften mod til Gengæld at anskaffe og vedligeholde Orlogsskibe, der kunde udføre Sejladsen uden Konvoj, og som i Krigstid skulde stilles til Flaadens Disposition. Derimod stod det enhver frit at importere Salt mod at erlægge den hidtidige Toldafgift af 1 Rdr. pr. Td., men adskillige Købmænd opfattede Kompagniet som en farlig Konkurrent, og særlig Hollænderne saa deres Interesser truede og krævede den privilegerede Salthandel ophævet, og Forholdene kom dem til Hjælp. Da Krigen erklæredes med Sverige ²³/₄ 1657, havde Kompagniet erhvervet de to (Orlogs) Skibe: „København“ paa 32 Kanoner og „Samson“ paa 40 Kanoner, der straks hyredes af Kronen. Saltimporten gik derved betydeligt ned, da det var vanskeligt at skaffe egnede Skibe og Søfolk, og allerede næste Aar var Saltmangelen saa følelig, at Regeringen maatte yde Kompagniet Kompensation for de rekvirerede Skibe ved ¹⁵/₈ 1658 at udleje de gamle Orlogsskibe: „Sorte Bjørn“, „Hvide Bjørn“ og „Phoenix“ til Kompagniet for en Fragt af 14 Rdr. pr. Læst Salt udlosset i København. Landets Besættelse af Fjenden, Usikkerheden paa Søen og Blokaden af København skabte nye Vanskeligheder og medførte, at Skibene maatte overvintre i Spanien, saaledes at der tilføjedes Kompagniet betydelige Tab. Endvidere forliste „Hvide Bjørn“ under Norge (vistnok ¹⁰/₁₁ 1658), uden at Kompagniet fik fuld Dækning af Assurandøren Louis van de Wiele i Hamborg, idet en af Underassurandørerne var gaaet fallit, inden det var lykkedes at reassurere i Amsterdam.¹⁾ Den fortvivlede Situation efter Krigen og den økonomiske Afhængighed, hvori Landet var kommet til Holland, tvang endelig Kongen til ⁸/₂ 1662 at ophæve Saltkompagniet, og da med den Motivering, at det „ikke havde kunnet efterkomme, hvad det var forpligtet og obli-geret til“, og hermed var Forsøget paa at oparbejde et sundt og betydningsfuldt nationalt Foretagende strandet paa en kortsynet og uforansvarlig optimistisk Krigspolitik.

Det vil heraf fremgaa, at Saltspørgsmaalet ikke var Søetaten uvedkommende. I lange Perioder havde Orlogsskibene sejlet efter Salt, til andre Tider havde de ogsaa konvojeret Koffardiskibene, Handel og Sejlads sorterede direkte under Admiralitetet, og det sidst oprettede Saltkompagni, der vel var en privat Virksomhed, havde dog ogsaa en ikke ringe Tilknytning til Flaaden, der derigennem sikredes en værdifuld Skibsreserve, ligesom Fragtningen af ældre Orlogsskibe skaffede Søetaten øgede Indtægter og bidrog til Personellets sømandsmæssige Uddannelse. Ved Ophævelsen af Saltkom-

¹⁾ Afregninger VIII, 185 d.

pagniet forringedes Landets Indtægtskilder derved, at en stor Del af Handelen kom paa hollandske Hænder, hvilket danner den egentlige Baggrund for, at *Kongen forsøgte at bevæge Adeler til at interessere sig for Salthandelen*. I Adeler havde Frederik III set den dygtige Forretningsmand, der havde en betydelig Indsigt i oversøisk Handel, hans Fader havde været Forvalter ved Saltværket i Langesund, selv havde han i flere Aar sejlet i Fragtfart paa hollandske Skibe i Middelhavet og sikkert ofte i Saltfragt, og dertil kom, at han stod i direkte Tilknytning til det ansete Peltske Handelshus i Amsterdam; der kan derfor ikke næres Tvivl om, at det var Kongen, som ønskede at knytte Adeler til Salthandelen, thi hvorfor skulde der ellers udstedes to Bestallinger? De kan kun betragtes som Tilbud; det fremgaar nemlig af Dateringen for Adeler's Underskrift, at han først modtog den Bestalling, der tilsagde ham en fast kontant aarlig Gage paa 7200 Rdr., ligesom det fremgaar af Memorialet, at han ikke ansaa den anden Bestallings Affattelse betryggende, da der ikke var anført, hvorledes Forholdet vilde blive, hvis Toldsatserne blev ændrede, og havde det ikke været Kongens Ønske at overtale ham til at interessere sig for Salthandelen, bortfalder enhver Motivering for, at det blev den anden Bestalling, der blev den gældende, og sidst men ikke mindst fremgaar det deraf, at der i Brevet til Herman Garman (Bruun, 380) anføres, at der tilforn *ved Forhandling* var blevet tilstaaet Adeler Toldfrihed for Indførsel af to Skibsladninger Salt aarlig. Det ligger i Sagens Natur, at det var Kongen, der drog størst Fordel af den sidste Bestemmelse; ganske vist medførte den en Forringelse i Toldindtægterne, men Landet blev fritaget for at udrede det kontante Beløb til Adeler's Gage, hvad der ikke kan undervurderes i de pengeknappe Tider, og ganske særlig opnaaedes der det, at en Del af Salthandelen kom paa danske Hænder og tilflød en Mand, i hvem Kongen sikkert har set den fremtidige Organisator og Administrator af det ligesaa vigtige som vanskelige Salthandelsproblem. For Adeler frembød Forslaget, som det nu skal vises, ikke nogen særlig attraaeværdig Gevinst; den Merindtægt, han kunde regne med, betød intet i Forhold til den Risiko og det forøgede Arbejde, der altid knytter sig til Handelsvirksomhed, medens det faste Gagetilbud sikrede ham en smuk Embedsintægt, som i Forbindelse med hans solide Formueomstændigheder vilde sætte ham i Stand til en Husførelse, der svarede til hans høje Rang og Værdighed, ogsaa i Forhold til Landets velhavende Aristokrati.

Naar Bruun vil hævde, at Tilknytningen til Salthandelen maa ses under den Synsvinkel, at Adeler væsentlig saa paa de pekuniære For-

dele, saa strider dette mod Kendsgerningerne, thi Salthandelen var forbundet med stor Risiko og kunde kun indbringe ham en Merindtægt af knap 425 Rdr. aarlig. Adeler fik som nævnt Bevilling til aarlig, toldfrit, at maatte indføre og forhandle to Skibsloadninger spansk Salt i Bergen, formentlig med hans eget Skib „St. Jørgen“, i hvert Fald med et bestemt Skib, da der ikke opgives noget om Ladningens Størrelse. Af Rentekammerets Afregningsbog ¹⁾ fremgaar det, at Adeler i 1664 ialt indførte 4 Skibsloadninger Salt, gældende for de to første Aar; disse opgøres til i alt 15,289 Td., hvilket svarer til en gennemsnitlig Skibslast af 212½ Læster. Dette skulde i Toldafgift pr. Aar andrage $15,289 : 2 = 7644\frac{1}{2}$ Td. à 1 Rdr. pr. Td. = $7644\frac{1}{2}$ Rdr. eller $444\frac{1}{2}$ Rdr. mere end de 7200 Rdr., der var tilsagt Adeler i fast Gage, hvorfra efter Omstændighederne maa fradrages de 20 Rdr., Adeler ifølge Bestallingen skulde udrede til en Fuldmægtig i Bergen, saaledes at Begunstigelsen i alt androg $424\frac{1}{2}$ Rdr.

Adelers Bemærkning i Memorialet om, at der ikke ved Bestallingens Formulering var sikret ham Kompensation for en Forringelse i Privilegiets Værdi ved en eventuel Nedsættelse af Salttolden, viser, at han ogsaa var en klog og fremsynet Forretningsmand, der ønskede at saavel formelle som reelle Forhold straks ved Begyndelsen skulde være i fuldkommen Orden. Dette Toldspørgsmaal kom meget hurtigt til at spille en Rolle, thi endnu inden den første Skibsloadning var ankommet til Bergen, havde Kongen imødekommet et almindeligt Ønske om paa Grund af Dyrtiden at nedsætte Salttolden til det halve, hvorved Privilegiet reduceredes fra en Merindtægt til et Tab paa $3397\frac{3}{4}$ Rdr. i Forhold til den tilsagte Gage, hvilket medførte, at Kongen under ¹³/₇ 1664 befalede, at Adelers Gage skulde ansættes til 7200 Rdr. aarlig fra Ansættelsesdagen ¹⁵/₉ 1663 at regne, samt at der ikke skulde ske nogen Afkortning for de allerede indførte 4 Skibsloadninger Salt. Om Adeler har faaet det saaledes indvundne Beløb som Gave, kan ikke ses; rimeligvis er det ført i Afregning paa de Krav, han jævnlig havde paa Statskassen for forskellige Udlæg, — saaledes har det ikke været muligt at finde Regnskabsposter for den først indførte lille Galej samt de Udgifter, Adeler maa have afholdt under den første Rejse til Holland 1663/64.

Tanken om gennem Oprettelsen af et nyt Saltkompagni at bringe Salthandelen helt over paa dansk-norske Hænder tabtes ikke af Syne, men Vanskelighederne var store; saavel Kronen som Landet savnede

¹⁾ Rentekammerets Afregningsbog ctr. Laurids Andersen.

den fornødne Kapital, og det gjaldt om ikke at komme i Modsætningsforhold til Holland, men da det store engelsk-hollandske Opgør lammede den hollandske Skibsfart, var Øjeblikket belejligt, og dertil kom, at det var i høj Grad paakrævet at sikre Landets Forsyning med Salt. Den 16. August 1665 oprettedes det ny Saltkompagni under Direktion af General Admiral Cort Adeler, engelsk Baronet Sir William Davidson og Admiralitetsraad Jonas Trelund. Saltkompagniet fik for et Tidsrum af 6 Aar Eneret paa Saltindførslen og Salthandelen mod en aarlig Afgift til Kronen paa 100,000 Rdr., men maatte ikke sælge højere end: Lyneborg Salt 5 Rdr., Spansk og Portugals Salt 4 Rdr., og fransk Salt 3 Rdr.

Valget af Direktører kunde sikkert ikke have været bedre. I Adeler fik Kompagniet en dygtig og myndig Mand med et indgaaende Kendskab til oversøisk Handel og i Trelund en Mand, der blandt andet sad inde med en betydelig Erfaring for Handelen paa Island og Færøerne. Da Trelund ogsaa var gift med en Pelt, havde begge Tilknytning til det ansete Peltske Hus i Amsterdam. Davidson var Englænder, han var en velstaaende Mand, der nød stor Anseelse ved det engelske Hof, havde tidligere været Gesandt i Holland, hvor han i 1662 havde forstrakt Hannibal Sehested med et større Beløb under dennes Ambassade i Holland; senere havde han ogsaa forstrakt Frederik III med Penge og til Gengæld erhvervet Mostadmarkens Jernværk og en Gaard i Norge.

Naar Bruun p. 287 skriver, at det paa en Maade blev et hollandsk Saltkompagni, kan der kun tildels gives ham Medhold heri; Adeler og Trelund var ikke Hollændere, selvom det maa indrømmes, at de havde formaaende hollandske Forbindelser, og Davidson var Englænder og blev ogsaa betragtet som saadan. Den specielle dansk-hollandsk-engelske S sammensætning har ikke været nogen Tilfældighed, det var sikkert med velberaad Hu, at Kongen under den alvorlige Konflikt søgte at knytte Interesser i begge de krigsførende Lande til dette Foretagende. At Planen var udarbejdet i Admiralitetet og rimeligvis af Adeler er utvivlsomt, eftersom ikke mindre end to Admiralitetsraader fik Sæde i Direktionen, og Instruksen netop paa-bød Admiralitetet at udarbejde saadanne Forslag. Dertil kommer, at et af Hovedformaalene med Kompagniets Oprettelse var at skaffe Kronen en betydelig aarlig Indkomst, hvorved Flaaden kunde paaregne at modtage de bevilgede Midler med større Regelmæssighed, end hidtil havde været Tilfældet, og desuden krævedes netop nu et betydeligt Beløb til Afvikling af den alt paadragne Gæld og til de

store Rustninger, som den almindelige Krigssituation nødvendigjorde.¹⁾

Da Forhandlingerne om Saltkompagniets Oprettelse paabegyndtes, stod Danmark i et venskabeligt Forhold til begge de krigsførende Magter, Holland og England, særlig til det sidste, og man gjorde sig Haab om, at de i sin Tid afsluttede Traktater skulde holde Landet uden for Krigen. Saltskibene, der skulde løbe Norden om Skotland, vilde ikke komme gennem den egentlige Krigszone, og da de ikke førte Kontrabande til de krigsførende, maatte man regne med, at der ikke vilde blive lagt dem væsentlige Hindringer i Vejen. ²/₈ 1665 fandt det allerede tidligere omtalte Angreb paa den hollandske Returflaade Sted i Bergen Havn, og Efterretningen herom kom til København omkring ¹⁰/₈. Hvilken Indflydelse denne Begivenhed kunde faa paa Situationen kunde selvfølgelig ikke med Bestemthed forudsiges, men for de uindviede, der ikke kendte de hemmelige Aftaler med England, maatte de dansk-norske Modforanstaltninger i Bergen betragtes som en Neutralitetshævdelse, der ikke kunde forventes at ville drage Landet ind i Krigen. Det maa formodes, at Adeler, der rimeligvis paa Grund af sine hollandske Sympatier er holdt udenfor de hemmelige dansk-engelske Forhandlinger, har søgt Oplysninger om den politiske Situation, og at han da har faaet et beroligende Svar, thi ellers har man vanskeligt ved at forstaa, at han under de usikre Forhold turde paatage sig Ansvar for Salthandelen og dermed Forpligtelsen til at forsyne Landet med Salt. Forholdene paa Søen var efter det hollandske Nederlag ved Lowestoft saa ugunstige, at Eftertiden ikke kan dømme anderledes, end at en Mand med Adellers lange Krigserfaring burde have anlagt et mindre optimistisk Synspunkt.

Med Datidens store Forbrug af Salt maa det vel nok siges, at et velorganiseret Kompagni med egen Skibsflaade og gode Forbindelser under normale Forhold for saa vidt var meget gunstigt stillet, men her hvor det drejede sig om under højst ugunstige Omstændig-

¹⁾ ¹/₃ 1663 havde Kongen bevilget til den ordinære Stat ved Flaaden at holde vedlige aarlig: 200,000 Rdr. Personellet talte 3 Admiraler ved Holmen, 9 Kaptajner, 10 Løjtnanter og 423 Baadsfolk, samt ved Tøjhuset Obersten og 160 Personer. Kost og Løn beløb sig til 45,174 Rdr. Senere (efter Adellers Ansættelse) havde Kongen behaget at formere Mandskabet ved Flaaden til 19 Kaptajner, 13 Løjtnanter og 35 Skipperne, og Tøjhuset indbefattet i alt 2000 Mand, hvorved Udgifterne var steget til 130,000 Rdr. Ligeledes var det befalet at købe Kanoner og anskaffe Skibe ved Køb og Bygning, hvorfor der yderligere var stillet à parte Midler til Raadighed, nemlig: alt det trykte Papirs Indkomst c. 40,000 Rdr. og Købstædernes Kontributioner 20,000 Rdr. ¹/₁₁ 1665 var Søetaten bortskyldig 167,570 Rdr., og for at afdrage denne Gæld og fortsætte de paabegyndte Bygninger krævedes for det følgende Aar 1666, 417,170 Rdr. (Krigskancelliet, indkomne Sager Søetaten vedkommende 1665/75).

heder i Løbet af kort Tid at skulle dække Landets Behov, var de øjeblikkelige Udsigter ikke særlig straalende, og det lykkedes da ej heller Saltkompagniet at afhjælpe den følelige Saltmangel. Aarstiden var allerede saa fremrykket, at kun de største og bedste Skibe kunde sendes til Søs, og da de paa Grund af Krigssituationen maatte være vel monterede til Beskyttelse mod Kapere, kunde de kun føre ca. $\frac{3}{4}$ Last af en for Søvand saa ømfindtlig Vare som Salt, og dertil kom, at Indkøbspris og Assurance¹⁾ var i stadig Stigen, ligesom det var vanskeligt at skaffe egnede Skibe og Søfolk. Naar det alligevel lykkedes Saltkompagniet til at begynde med at importere et anseeligt Kvantum Salt, skyldtes det dels, at Kompagniet med stor Energi søgte at løse Opgaven, og dels at England indtog en afventende Holdning for ikke at udæske Danmark, som det stadig haabede at faa til Forbundsfølge. Da England imidlertid mærkede, at Tendensen herhjemme gik i hollandskvenlig Retning, tog det ikke i Betænkning at skade vor Handel, saa meget mere som det netop havde Brug for de Varer, hvorpaa Salthandelen var baseret. Salt var praktisk talt ikke til at faa hverken i Frankrig eller Spanien uden mod Levering af Tømmer, og dette Forhold gjorde sig naturligt i skærpet Grad gældende, hvor Skibsbygningen øgedes betydeligt i alle Lande, særlig i de krigsførende Lande, og England, der foruden at være i Pungenød ogsaa var i Tømmernød, var tvunget til at forskaffe sig Tømmer og Master om ikke paa anden Maade saa ved Opbringelse af neutrale Tømmer-skibe, et Forhold, der bragte Danmark ind i Krigen som dets Modstander, ligesom Opbringelsen af Saltkompagniets Skibe medførte, at Kongen $\frac{7}{10}$ 1665 til Afhjælpning af den almindelige Salt nød maatte ophæve Monopolet.

I et Brev af $\frac{13}{2}$ 1666 klagede den norske Kansler, Ove Bjelkes Forvalter i Bergen, over, at Adellers Fuldmægtig sammesteds havde henvist ham til at købe Salt i Trondhjem; denne i Realiteten saa ubetydelige Episode fremhæver Bruun p. 288 som et Tegn paa, „at Curt Adelaer ikke har handlet velbetænkt“; da det imidlertid fremgaar af Brevet, at der forinden var blevet udleveret 72 Td. Salt, maa Adellers Ordre tvært imod Bruuns Opfattelse betragtes som en klog

¹⁾ Hvor stor Risiko, der var forbundet med Skibsfart og oversøisk Handel, selv om denne foregik med de bedst byggede og udrustede Defensionsskibe, fremgaar af de mange Skibsforlis. I Tiden 1672—1682 byggedes til København 2 Defensionsskibe af 1. Sarter og 9 af 2. Sarter, og af disse var kun 1 i Behold i 1688, medens de 7 var forulykket. For Bergen var de tilsvarende Tal: nybyggede 4 af 1. og 7 af 2. Sarter, hvoraf kun 4 var i Behold i 1688, medens de 7 var forulykket. For de forenede Kongeriger Danmark og Norge opgives Tallet paa forulykkede Defensionsskibe fra 1673 til $\frac{21}{12}$ 1687 til ialt 49 Skibe, heraf 13 paa 34 Kanoner, 7 paa 24 Kanoner, 7 paa 12 Kanoner, 19 paa 6 Kanoner og 3 Islandsfarere. (Danske Kancelli, Diverse Sager C. V., 3.)

og forudseende Disposition, der gik ud paa ved Rationering at sikre enhver et vist Kvantum Salt af de ringe Beholdninger, og dette maatte selvfølgelig ogsaa gælde Norges Kansler, og paa dette Tidspunkt kendte kun faa Situationen bedre end Adeler, som i Maaneder havde deltaget i de dansk-hollandske Forhandlinger, og som netop da var paa Vej til Holland for at sørge for Hjælpeflaadens Ekvipering og de haardt tiltrængte Materialer til Flaaden; endvidere var Saltkompagniet paa det daværende Tidspunkt løst fra sine Forpligtelser til at dække Landets Forbrug, idet Salthandelen i mere end 4 Maaneder havde været fri.

De Vanskeligheder, der lige fra Starten havde ramt Saltkompagniet, var for intet at regne mod, hvad Krigsaaret 1666 bragte. $\frac{1}{2}$ udstedtes Forbud mod, at Landets Undersaatter tog fremmed Tjeneste, Mandskab udskreves til Flaaden, der lagdes Beslag paa alle Skibe i København, endog de, der paa denne Tid af Aaret sejlede til Island, og endelig udstedtes $\frac{28}{2}$ følgende Ordre til Statholderen i Norge, Ulrik Frederik Gyldenløve: „Eftersom Vi Willum Davidsons Gods og Effekter udi Vort Rige Norge indtil videre holder konfiskeret, saa er Vores naadige Vilje og Befaling, at Du straxen gør den Anstalt, at bemeldte Willum Davidsons Gods, være sig Bjergværker, Save, Mobilier og alt andet, intet undtagen, som udi Vort Rige Norge sig befinder og hannem tilhører, paa Vore Vegne vorder annammet, saa og herefter forsvarligen forvaltet og Os des samtlige Indkomst og Fordel tilbørligen beregnet, saa som enhver som dem betroet dertil agter at svare.“¹⁾

Hermed var Kompagniets Skæbne praktisk talt beseglet, Adeler var i Holland for at løse Opgaver, der lagde Beslag paa hans fulde Arbejdskraft, Davidson med samt hans Formue var sat ud af Spillet, og ene tilbage blev Trellund med dybe Bekymringer saavel for Kompagniet som for et muligt Sammenbrud af hans egne Handelsforetagender paa Island og Færøerne.

Da Adeler efter den 5 Maaneder lange Tjenesterejse til Holland kom hjem, stod Kompagniet ikke til at redde; Erhvervelsen af Bradsbjerg Skovbrug (hvorom senere) for om muligt ved forceret Tømmerhugst at afhjælpe Savnet af likvid Kapital og derved afvende et Sammenbrud, var en for sildig Foranstaltning, Saltmonopolets Ophevelse forlængedes, og $\frac{11}{1}$ 1667 ophævedes Saltkompagniet.²⁾

Afviklingen var meget kompliceret og trak længe ud. Kongen

¹⁾ Rentekammerets Expeditionsprotokol No. 9, 421. — ¹⁴/₁₀ 1670 fik Davidson fornyet Privilegium paa Mostadmarkens Jernværk.

²⁾ Trykte Forordninger.

holdt strengt paa, at hele Davidsons Andel skulde tilfalde Kronen, hvilket tydeligt fremgaar af følgende Brev af $\frac{2}{3}$ 1667¹⁾ til Cort Adeler og Jonas Trellund, „straxen og uden Ophold eller Undskyldning forfatter og udi Vores Saltkammer indlevere en udførlig, rigtig og fuldkommen Specifikation og Overslag paa alt, hvis forrige Eders Med Comfort og Direkteurer udi Saltkompagniet Willum Davidson udi Kapital af Penge, Salt eller udi andre Maader af sine Midler udi samme Kompagni haver indskudt, saa og hvis Fordel, Profit eller anden Avance hannem deraf udi nogen Maader haver kunnet tilkomme at pretendere, og det samtligen udførligen og med dertil fornøden Omstender under Eders Hænder giver beskreven ved den Ed og Pligt, hvormed I Os er forvandt, og saasom I dertil agter at svare og stande til Rette, om derefter i en eller anden Maade anderledes kunne befindes.“

I 1670 nedsattes en Kommission²⁾ bestaaende af Sten Hohendorf til Rønneholm, Mogens Friis til Boller og Favrskov, Henrik Møller til Dragsholm og samtlige Kammerraader, Rentemestre og Assessorer i Kammerkollegiet til Revision af Saltkompagniets Regnskaber. Den afgivne Betænkning af $\frac{1}{8}$ 1670 godkendte de indsendte Beregninger over den pligtige Afgift til Kronen. For Perioden $\frac{1}{8}$ 1665 — $\frac{3}{8}$ 1666 opgjordes denne Afgift til 20,000 Rdr., hvoraf der efter Kongens Ordre af $\frac{7}{8}$ 1665 var blevet udbetalt Davidson 10,000 Rdr. for hans Fordring og efter Ordre af $\frac{5}{8}$ 1666 til Flaadens Ekvipering 10,000 Rdr. for Hamp leveret af Faktor Joachim Würger. Efter Adellers Hjemkomst fra Holland var Saltimporten steget betydeligt, og den pligtige Afgift for Perioden $\frac{3}{8}$ 1666— $\frac{4}{1}$ 1667 opgjordes til 25,000 Rdr., der var indbetalt til kgl. Maj.' Køkkenskriver Claus Sohn til Hofspisningens Fornødenhed Anno 1666/67, „hvilken Udgift beløber 45,000 Rdr., som imod deres Indtægt og Afgifts Betaling ganger lige op.“

Det er sikkert ikke retfærdigt at tillægge Saltkompagniets Sammenbrud manglende Duelighed hos Direktørerne, de ydre Forhold har spillet en afgørende Rolle, og man kan ikke se bort fra, at Kongens haardhændede Dispositioner ved Beslaglæggelse af Davidsons Kapitalindskud har lagt Kompagniets Trivsel betydelige Hindringer i Vejen. Med hele vort Kendskab til Adellers Dygtighed er det kun rimeligt at antage, at han ogsaa her har gjort en betydelig Indsats for at oparbejde en velorganiseret Virksomhed, der skulde fremme

¹⁾ Rentekammerets Expeditionsprotokol No. 9, 612.

²⁾ Rentekammerets Registerbog 1664/65, 129.

Landets Økonomi og skaffe Midler til Flaadens Underhold, og Revisionen viser, at Kompagniet loyalt havde opfyldt sine Forpligtelser over for Kronen, skønt Virksomheden kun havde givet Tab. Trelund var en ruineret Mand, som faa Aar senere maatte forlade Landet som Fallent,¹⁾ og Adeler havde maattet forhugge sine Skove for at holde Driften i Gang, indtil Forholdene tvang Direktionen til at begære Kompagniet ophævet. Den tidligere nævnte Indberetning fra den hollandske Resident, at Adeler i Efteraaret 1666 følte Lede ved sin Virksomhed, kan sikkert ogsaa tilskrives, at han følte sig svigtet under sit Arbejde for Salthandelens Opkomst.²⁾

Et andet Foretagende, hvortil Adellers Navn blev knyttet, var den ostindiske Handel, der havde været standset siden Christian IV's Tid. Allerede i 1665³⁾ paatænkte man at sende et Skib til Trankebar, men maatte paa Grund af den engelsk-hollandske Krig udskyde dette Spørgsmaal, og først i 1667 tog man fat paa Ombygning og Udrustning af Skibet „St. Mathias“, der var anskaffet med Sejladsen paa Ostindien for Øje, og som, da det var klart, fik Navnet: „Bon Eventyr“, men det kom ikke af Sted, derimod skriver den svenske Resident Lilliecrona $\frac{5}{8}$ 1668,⁴⁾ „at Adeler paa egen Bekostning vilde udruste en liden Fregat, som Kongen havde skænket ham, og som han agtede at sende til fremmede Steder for ved nogen ny Trafique at erholde stor Gevinst“. Det Skib, der her er Tale om, er muligvis „Espionen“, en skotsk Kits, som Kaptajn Madsen paa „Forgyldte Fisk“ i August 1667 havde taget til Prise, og som vurderedes til 430 Rdr., Skibet forsvinder nemlig kort efter af Regnskaberne, medens der $\frac{27}{4}$ 1668 meldes om bjerget Gods fra det under Færøerne strandede ostindiske Skib.⁵⁾ Da der dengang ikke fandtes civil Sejlads paa Ostindien, og Flaaden ikke synes at have mistet noget andet Skib, ligesom der ikke i Sæetatens Bøger omtales nogen anden ostindisk Udrustning, maa det omtalte Forlis antages at sigte til det af Adeler udrustede Skib, og den „ny Trafique“ gjaldt altsaa Ostindien. Om Adeler virkelig har faaet en liden Fregat foræret,

¹⁾ Bricka: Biografisk Leksikon.

²⁾ Et nyt Saltkompagni blev ved Privilegium af $\frac{28}{11}$ 1668 oprettet med Admiralitetsmedlemmerne H. Bjelke, C. Adeler og P. Klingenberg som Direktører. Iflg. Forordningen om Forvaltningen af $\frac{27}{4}$ 1669 skulde al den Fordel, der kunde indvindes ved Saltindførslen, tilfalde Sæetaten, men ogsaa dette Kompagni fik en kort Levetid, idet Kongen bøjede sig for de mange Klager over, at den civile Skibsfart blev hæmmet, og gav Salt-handelen fri $\frac{24}{8}$ 1671. (Bruun, 289—90).

³⁾ Admiralitetets Registerbog ctr. Kgl. Skatkammer 1665/66, $\frac{28}{6}$ 1665.

⁴⁾ Becker: Samlinger til Danmarks Historie II, 218.

⁵⁾ Norske Registre IX, 403.

eller om Kongen har overdraget ham at udruste Skibet til denne Fart, kan ikke afgøres med Bestemthed, da begge Dele lyder lige sandsynligt. En Jagt blev samme Aar sat i Bygning til den ostindiske Fart, men da der i Løbet af Sommeren indløb et Brev, der havde været tre Aar undervejs, fra Guvernøren i Trankebar, Eskild Andersen Kongsbakke,¹⁾ om at alt stod vel til, men at man havde set sig nødsaget til at antage en Del Hollændere og nu ønskede Seccurr, besluttedes det at gøre „Færø“ klar til et Ostindietogt, og ¹⁰/₁₀ 1668 afsejlede dette Skib under Kommando af Adellers Søn, Sivert Adeler. Skibet ankom efter en meget hurtig Overrejse til Trankebar ²¹/₅ 1669 og vendte rigt lastet hjem i September 1670, hvor det blev modtaget med stor Jubel. Efter dette heldige Togt oprettedes ²⁰/₁₁ s. A. det ostindiske Kompagni, og Adeler, der havde taget Initiativet til Handelens Genoptagelse, blev af Interessenterne valgt til Første-Direktør. Kompagniet var vel en selvstændig Institution, men havde saa nær Tilknytning til Søetaten, der leverede saavel Skibe og Udrustning som Folk, at det maa antages, at Adellers Indtægter som Direktør betragtedes som Embedsindtægt, idet hans Gage samme Aar reduceredes til 5000 Rdr.

Ved Siden af disse officielle Hverv var Adeler ogsaa interesseret i privat Handel, og hermed hænger det saaledes sammen. Hans Kompagnon i Saltkompagniet, Admiralitetsraad Trelund, der ²/₄ 1662 havde købt Handelen paa Færøerne af Rentemester Gabel, og som desuden var Participant i det islandske Kompagni, kom i Krigs-aaret 1666 i Pengevanskeligheder; saavidt det kan skønnes havde Adeler forstrakt ham med Midler, som han ikke saa sig i Stand til at tilbagebetale, thi fra Aarene 1667—68 foreligger der 4 Breve (Bruun, 294—95) fra Kongen til Lensmanden over Island, Rigs-admiral Bjelke, om, at der i Henhold til afsluttet Akkord mellem Trelund og Adeler var bevilget denne Dispositionsret over en Del af de Trelundske Varepartier paa Island. Trelund, der som tidligere omtalt var gift med en Pelt, havde ogsaa opnaaet betydelige Laan af det Peltske Hus, og da hans økonomiske Omstændigheder stadig forværredes, blev det overdraget Adeler at skaffe Dækning, idet han ²⁸/₃ 1670 fik Bevilling paa at lade besejle og handle paa de Havne, som havde været Trelund privilegerede, „til Forsikring for en anselig Summa Penge, som bemeldte Trelund af Arnold Pelt og hans Moder udi des Henseende er blevet forstrakt“, og i de følgende

¹⁾ Lind: Frederik III's Søgagt, 295.

Aar er Adellers Navn derfor knyttet til dette Handelsforetagende. (Bruun, 295).

Dette skal nu være Beviset for, at Adeler fremfor de andre høje Søofficerer optraadte som „Reder og Grosserer“ i stor Stil, ja, endog som Spekulant, en ligesaa ejendommelig som uholdbar Paastand. De i Registerbøgerne nævnte Skibe, „Ørnen“ 36 Læster, „St. Jørgen“ 60 Læster og de to Skibe, hvor ogsaa Admiral Rodsten var Medejjer (Bruun, 296) er alle af saa ringe Drægtighed, at de var lidet egnede til den Storhandel, som en driftig Købmand maatte forventes at drive, og væsentlig mindre end adskillige af de, der vides at være ejet af samtidige danske Admiraler.¹⁾

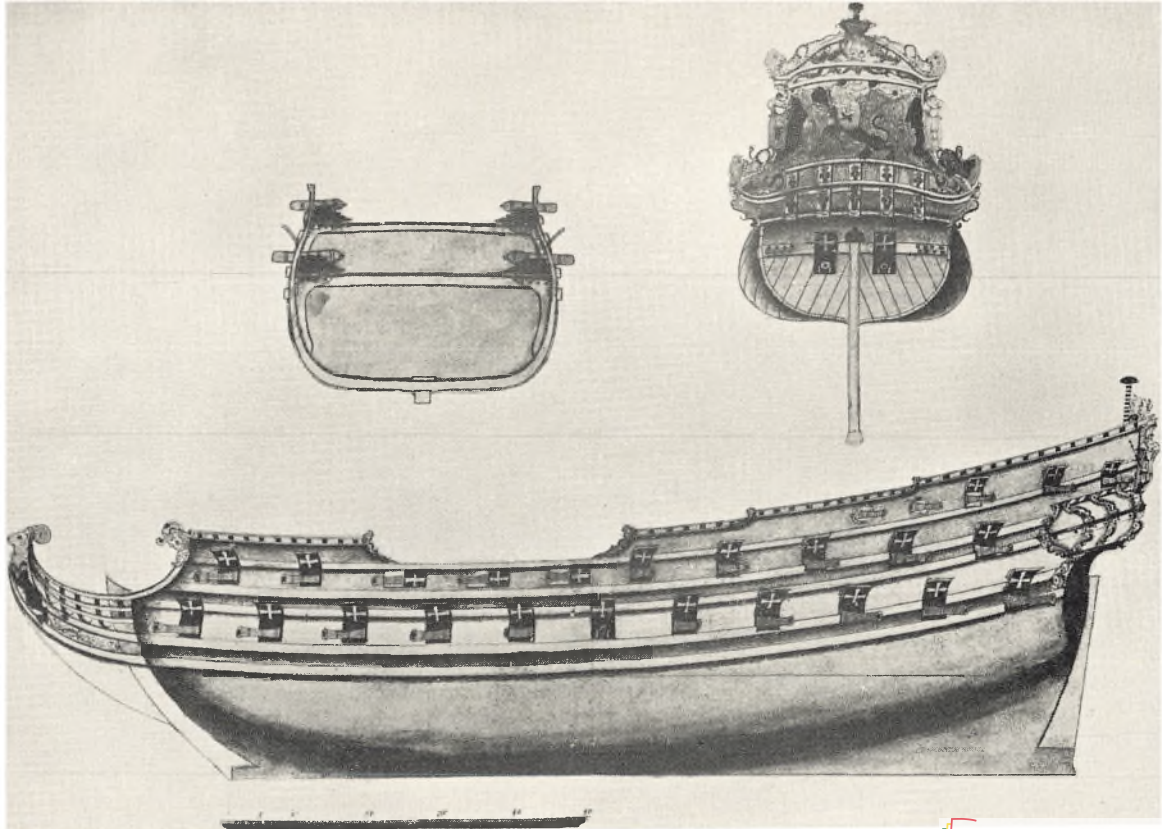
Det er en urigtig Opfattelse, hvis man tror, at det var ufor- eneligt med en Søofficers Værdighed at drive privat Handel, thi det var i fuld Overensstemmelse med Datidens Skik og Brug, at saavel Landets civile som militære Embedsmænd var interesseret i Handels- virksomhed, og til nær sagt alle højere Embedsstillinger var der knyttet Privilegier af forskellig Art; Rigsadmiralens halve Embeds- indtægt hidrørte saaledes fra Afgifter af den islandske Handel, og for Søofficerernes Vedkommende kendes ingen Indskrænkninger heri, før der under den store nordiske Krig under $\frac{10}{1}$ og $\frac{22}{2}$ 1717 blev ud- stedt Forbud mod, at Søetatens Befalingsmænd direkte eller indirekte deltog i nogen Handel med Varer, der skulde bruges til Søtjenesten, samt at have Parter i Skibe, Baade eller Joller, at gælde fra Maj 1717. Efter Krigens Afslutning blev Forbudet imidlertid hævet i Henhold til Admiralitetets Forslag af $\frac{22}{3}$ 1720.²⁾ Det var endvidere i Kon- gens og Landets Interesse, at den nationale Handel og Søfart frem- medes mest muligt. Admiralitetets Instruks forudsatte, at dets Med- lemmer havde den fornødne Indsigt heri, og Kongen tilskyndede Søofficererne at drive Søhandel, idet han lejlighedsvis skænkede dem Skibe, og det lyder derfor meget troværdigt, at Adeler i 1668 skulde have faaet en liden Fregat foræret, thi den Slags Gaver var ikke sjældne; det var oftest Flaadens mindre Priser eller ældre Skibe, der blev foræret bort, saaledes fik Bjelke i 1649, sammen med andre, den hollandske Pinke „St. Peder“ og i 1654 „Egernet“ af Harlingen.³⁾

Naar Bruun vil hævde, at Adeler var en af de ivrigste Handels-

¹⁾ Rigsadmiral Bjelke ejede 1649 „Egernet“, 1654 Pinken „St Peder“ og 1669 Jagten „Søhunden“, som han afhændede til Kongen; Niels Juel Bøjerten „Daniel“ og i 1683 Exemptionsskibene „Pelikanen“ og „Bording“; Jens Rodsten Galioterne „Haabet“ og „Con- cordia“; og Markvard Rodsten Galioten „Norske Løve“ og det store Defensionsskib „Københavns Slot“ paa 24 Kanoner.

²⁾ Garde: Efterretninger om den danske og norske Sømagt II, 367 og III, 33.

³⁾ Sjøll. Registre 22, 225, og Lind: Frederik III's Sømagt, 72.



Orlogsskibet „Gyldenløve“, bygget i Norge 1669. (Frederik V's Atlas, Det kgl. Biblioteks Billedsamling Nr. 53).



Cort Adeler. (Maleri fra Malerisamlingen paa Gaardø).

mænd i den fornemme Verden, og støtter dette paa, at hans Navn i Perioden 1668—75 nævnes en halv Snes Gange i Forbindelse med den islandske Handel, saa er det allerede vist, at det var ganske særlige Omstændigheder, der knyttede ham til denne Handel, men det skal tillige understreges, at hans Navn nødvendigvis maa træffes hyppigere end de flestes, thi han var ny i Landet og maatte derfor erhverve disse Handelsrettigheder, medens Landets øvrige Embedsmænd allerede nød tilsvarende Privilegier i Kraft af ældre Hjemmel; og naar Bruun vil antyde, at Adellers Handelsvirksomhed maatte være en Hindring i Udøvelsen af hans Admiralspligter, saa lader Datidens Forhold sig ikke umiddelbart sammenligne med senere Tiders Tempo, hvor Samfærdselsmidler, Teknik og den hastigere Udvikling i langt højere Grad gør sig gældende. Paa Adellers Tid var Administration og Virksomhed nærmest at betragte som „Sæsonarbejde“; hvad Flaaden angik, var den travle Tid Foraars- og Efteraarsmaanederne, hvor Skibene udrustedes eller aftakledes; om Vinteren var Skibene oplagte, Besætningerne i det væsentligste hjemsendte, Arbejderne dimitterede, og Vejrliget umuliggjorde større Arbejder paa Holmen; ogsaa Sommeren var en rolig Periode, de Skibe, der var ude, gav ikke Anledning til videre Bekymring, de kom hjem alt efter Rejsernes Maal og Længde, og i Mellemtiden hørtes kun fra dem med lange Mellemrum, det tilbageværende Personal var faatalligt og væsentlig beskæftiget med Øvelser eller forefaldne Arbejder paa Holmen, hvor Virksomheden i det store og hele var saa vel organiseret, at den i Fredstid sjældent gav Anledning til mere end almindeligt Tilsyn. Selvfølgelig var der løbende Forretninger, men daglige Forhandlinger var ikke nødige, Sagerne afgjordes som Regel ved Admiralitetets ugentlige Møder, og fra Admiralitetsbygningen, der laa inden for Værftets Omraade, havde man det bedst mulige Overblik over hele Virksomheden. Hvad Handelsvirksomheden angik, saa gjorde lignende Forhold sig gældende, Vareudførsel og Vareimport var i snævraste Forstand tidsbegrænset, og Skipperne var i langt højere Grad end nu deres egne Herrer, de fik deres Direktiver om, hvilke Havne der skulde søges, og maatte efter Forholdene selv vejle Mulighederne for et fordelagtigt Salg af indehavende Ladning og Køb af Returladning, og de Faktorer, der var afgørende for den handelsmæssige Avance, var mere gode og veludrustede Skibe, paalidelige og formaaende Forbindelser, samt dygtige og erfarne Skipperne end en omfattende Kontorvirksomhed. Der kan saaledes ikke ses bort fra, at Datidens Embedsmænd og Handelsfolk havde langt

rigeligere Tid til deres Raadighed end nu, og man vil da ogsaa se, at Rigsadmiralen kunde forene sin maritime Virksomhed med at være Godsbesidder og Administrator over et saa betydeligt og afsides liggende Len som Island.

Det er omtalt, at Adellers Regnskabsaflæggelse for Salthandelen var i den smukkeste Orden, men det bør ikke forbigaaes, at ogsaa Regnskaberne for de store Materialindkøb i Holland i 1666 var i lige saa mønsterværdig Orden, thi den her afgivne Revisionsberetning giver et anskueligt Billede af hans ubestridelige Paalidelighed som Embedsmand og det Peltske Handelshus' grundfæstede Hæderlighed.

Den første hollandske Leverance afhentedes med Galioten „Tobias“, og ved Ankomsten blev Varer og Materialer taget til Indtægt i Bremerholms Materialregnskab. Ved Omregning til dansk Maal: 100 danske Pund = 102 hollandske, og 100 danske Alen = 110 hollandske, befandtes, at Arnold Pelt af en Del Varer havde leveret mere og af en Del mindre, men naar det ene toges fra det andet, blev den endelige Difference 6 Rdr. i Kongens Disfavør, i hvilken Anledning der i Admiralitetets Afregning af $\frac{15}{100}$ 1666 anføres: „saa bør Arnold Pelt derfor den Skade ej lide, anseende han ingen Profit uden alleene hans Provision af samme Varers Indkøb haver nydt“.

Regningen, der er dateret $\frac{23}{3}$ 1666, androg 26,697 Gylden plus Arnold Pelts Provision 533 Gylden. ($2\frac{1}{2}$ Gylden = 1 Rdr.).

Den fremkomne Mangel skyldtes muligvis Svind under Transporten, da Partiet omfattede en Del flygtige Varer som Olie, Terpentin og Tjære.

Ved Modtagelsen af Hovedleverancen, der hjemførtes med de hollandske Hjælpeskibe, foretoges en tilsvarende Omregning; Regningen androg 270,299 Gylden, heri indbefattet Provisionen paa 5160 Gylden, og her udgjorde Differencen 1724 Rdr. i Kongens Favør.¹⁾

Ved den store Revisionskommission i 1681, hvor alle de hollandske Regnskaber lige fra Christian IV's Tid blev kritisk gennemgaaede, fandtes der intet at udsætte paa det Peltske Regnskab, medens der krævedes store Afskrivninger paa de af Husene Berns og Marselis affattede Regnskaber.

Resultatet af disse Undersøgelser maa blive, at Paastanden om, at Adeler drev omfattende Handelsvirksomhed til egen Fordel, er overdreven. Cort Adeler var, da han kom til Danmark, en velstaaende Mand; fra Venedig modtog han en betydelig Pension, der i For-

¹⁾ Afregninger IV, 1.

bindelse med hans høje Gage stillede ham paa lige Fod med Landets højere Embedsmænd, og der er intet at indvende mod, at han ligesom disse satte Kapital i indenlandske Foretagender, og under Varetagelsen af Salthandelen og den ostindiske Handel opfyldte han kun de Forpligtelser, han havde aflagt Ed paa, og som præciseres i hans Bestalling, hvori det hedder: *„paa det yderste lade være angelegen med Alt, hvis til Vores og Vores Kongl. Huses Flor, Velstand, Nytte og Gavn sluttes og komme kan“*.

FEMTENDE KAPITEL

CORT ADELER SOM EJENDOMSBESIDDER

Uagtet Cort Adellers Ejendomserhvervelser ikke direkte har nogen Tilknytning til hans Virksomhed i dansk-norsk Orlogstjeneste, kan dette Spørgsmaal dog ikke ganske forbigaaes her, da Bruun har kædet det saa nøje sammen med hans Admiralsgerning.

Foruden den Gaard paa Christianshavn (de nuværende Ejendomme Strandgade 22 og 24 og Wildersgade 31—37), som Cort Adeler, vistnok i Foraaret 1668, købte til Bopæl, erhvervede han, som allerede nævnt, de norske Godser ved Skien. Herom skriver Bruun p. 178: „Den $^{22}/_{12}$ 1666 fik han Skøde af Christoffer Gabel paa Gjemsø Gaard (Kloster) med Bygning og Ejendom, Ager og Eng samt Laxefiskeri, Bradsbjerg og Folloug Avlsgaarde samt Koldkindgaard, 5 Flomsauge og 8 Sauge ved Skien med underliggende Skov, Skovparter etc., og $^{14}/_{8}$ 1669 fik han af Kongen Privilegium paa Tømmerkøb og Skovhugst i Tinds Præstegæld, Grandsherred og Lilleherred til Tind Elven fra Hitterdalsvandet og op ad samme Elv at hugge lade af al Slags Last, han vilde, navnlig Master — men altid tilbyde Kongen første Køb —; han maatte have første Køb hos alle Kongens, Kirkers, Provsters og Præste-Bolones Bønder i Bradsbjerg Amt. Overtraadte Nogen dette Privilegium, skulde han første Gang bøde for hver Tylt Tømmer 10 Rdr., og Bonden, som huggede det, ligesaa meget, for hver Mast 20 Rdr., for hver Tylt Bjælker 20 Rdr. Anden Gang skulde han bøde dobbelt saa meget; tredie Gang vilde han falde i Kongens højeste Unaade og Straf, og bøde $^{1}/_{8}$ til Kongen, $^{1}/_{3}$ til Angiveren, $^{1}/_{3}$ til de fattige Bønder der i Byen. Dette Privilegium, som var meget trykkende for Bønderne i de Dele af Thelemarken, for hvilke det gjaldt, var indbringende for Curt Adelaer, og man tør vistnok ogsaa betragte det som en af de Naadesbevisninger, der bleve ham givne.“

Denne Fremstilling er urigtig; Cort Adeler fik ikke noget særligt Privilegium $^{14}/_{8}$ 1669, men under $^{12}/_{8}$ 1669 konfirmerede Kongen det

allerede til Ejendommen siden 1663 hørende Privilegium paa Skovhugst og Savbrug, dog at der indførtes væsentlige Lempelser i Strafdmaalingen for Overtrædelser.

Gjemsø Kloster stammer fra første Halvdel af 12. Aarhundrede, da Benedictinerordenen her oprettede et Nonnekloster. Efter Reformationen blev det inddraget under Kronen og nævnes nu i en længere Periode som verdslig Forlening, der afgav Bolig for Opsynsmændene i Thelemarken. Senere var Godset Sæde for Lensmanden i Bradsbjerg,¹⁾ indtil Kongen $\frac{27}{10}$ 1662 afhændede det til Generalløjtnant Jørgen Bjelke for en Sum af 39,775 Rdr.²⁾

I et aabent Brev af $\frac{24}{11}$ 1662 hedder det: „At eftersom Os underdanigst er tilkendegivet, hvorledes at Skovene udi vort Amt Bradsbjerg, imod Lov og Forordninger skal være ruineret, formedelst den overflødige Skovhugst udi Bjelker og Spir, saa at der befindes, at de Mastetræer, som efter vores kjære Hr. Faders salig og højlovede Ihu-kommelse udstedte Kommission af Os elskelige Christoffer Urne og afgangne Kansler Jens Bjelke har været mærket, er borthugne, som ellers kunde have været tjenlige til Vores Orlogsskibe, hvorfor Vi paa det at Skovhug rettelig og lovlig kan bruges til Vor egen og Vores Undersaatters Gavn og Bedste, naadigst forgodt har anset og anbefalet Os elskelige Jørgen Bjelke til Hovitzholm Vor Mand, Raad og Assessor udi Krigskollegio at have Disposition over alle Skove udi samme Amt til Mast og Skovbrugets Konservasjon, saa vidt det ikke præjudicerer nogen paa sit Adel og Eje, og derfor, efterdi Vi har skødt og afhændt til ham alle Vores Save i bemeldte Amt, saa ville Vi hermed have alvorligen forbudet al Slags Bjelke og Spir Hugst udi Skovene, som ligger forskrevne Savbrug belejlig, og til Mast kan være tjenlig, udi det øvrige har han det derhen at dirigere, at Bjelker og alt anden Slags uforbuden Last kan lovlig og billigen vorde hugget, solgt og afhændet til Borgerskabet eller andre.“

I Købet var: „2 Damsave, 2 Langsave, item Knappenaalssaven og 2 Klostersave, af hvilke 5 staaende paa Eid og 2 paa Gjemsø Kloster Eid, nok udi Gamle Præstegjeld ved Raffnes paa Herrøe Land i Sav, som Lensmanden paa Kongens Vegne hidtil havde brugt, samt endnu en Del Save, som Borgerskabet havde benyttet.“

Da Skien ønskede at komme i Besiddelse af disse sidste Save,

¹⁾ I 1640 ombyttede Admiral Ove Gjedde Tønsberg Len med Bradsbjerg.

²⁾ De følgende Oplysninger er hentede fra Rentekammerets Expeditionsprotokoller, særlig: No. 5., 452—53; No. 5 a., 438; No. 9., Løbe-No. 2652; og No. 11., 64, 120; jfr. Bruun p. 178 (Noter), samt Retssagen mellem Niels Sørensen Adeler og Cort Adellers Arvinger. Cort Adellers Privatarkiv, Rigsarkivet.

blev de af Jørgen Bjelke solgt til Byen ²⁵/₁₁ 1662 paa den Betingelse, at der skulde opsættes en Vedtægt for at sikre Savværkernes økonomiske Drift. Ved Forhandling med et Repræsentantskab bestaaende af Laugmanden Claus Andersen, Borgmestrene Casper Barnholt og Peder Jensen, 5 Raadmænd og 7 af Borgerskabet blev man ⁴/₆ 1663 enige om en Vedtægt, der fik kgl. Konfirmation ²⁸/₁ 1664, og hvori det bl. a. hedder:

„Da Jørgen Bjelke har afstaaet de andre Save til Borgerskabet og andre, saa er denne Vedtægt om hvorledes med Skovhugst, Tømmer-Køb og andet til Savbrugets Konservation fornøden herefter skulde holdes.

1) Efterdi Jørgen Bjelke de 8 Save, som Lensmanden selv paa Hans Kgl. Maj.s Vegne hidtil har brugt, efter Overslag paa Afgifter og ikke efter Grundlejen har antaget, da er bevilget og samtykket, at velbemeldte gode Mand til samme 8 Save skal følge, hvis Tømmerkøb udi Thinds-Præstegjeld, Grandsherred og Lilleherred er at faa og kan komme til Thind Elven fra Hitterdal Vandet og op ad, og samme Elve at være fri for al Indpas og Handel af alle andre deres Skovbrug og Tømmerkøb, men da nogle faa af Borgerskabet for kort Tiden siden har sammesteds tilhandlet sig nogle Gaarde og Skove, skal udi samme Skove intet uden Bymandens Bevilling hugges og til ingen anden end de 8 Saves Forvalter sælges og afhændes . . .¹⁾

2) Eftersom den Kroning paa Savtømmer falder ej alene Borgerskabet, men og Bønderne fast ulidelig, idet Tømmer-Taxten fastsættes af Tømmerfogeden og ikke, som det kan være værd, hvormed den fattige Bonde maa lade sig nøje, og for at afskaffe dette Misbrug, der ikke har været gavnlig for andre end Tømmerfogeden, er det saaledes vedtaget, at Jørgen Bjelke til de 8 Save ligeledes skal have første Tømmerkøb hos alle Kongens, Kirkers, Provsters og Præstebolens Bønder, og ingen Kroning eller Mærke mere maa bruges i Landet uden i Elvene efter Kongebrevets Indhold af ¹⁴/₆ Anno 1647.“

Det vil heraf ses, at Bruun har gjort sig skyldig i forskellige Fejltagelser. Det var ikke Jørgen Bjelke, som købte Savene af Skien By, men derimod det omvendte Forhold. Privilegiet blev ikke oprettet som en særlig Gunstbevisning for Cort Adeler, det var af ældre Dato og knyttet til Ejendomsretten af Gjemsø Klostergoods, og skulde ifølge Kongens oprindelige Bestemmelse have kgl. Konfirmation ved enhver

¹⁾ Borgerskabet forpligtede sig endvidere til ikke at lade sig tilforhandle noget Jordegods eller Skove, som kan være eller komme til nogen Skade paa Jørgen Bjelkes Tømmerkøb eller Skovbrug, i nogen Maade.

Afhændelse eller Overdragelse. Til Ejendommen hørte 8 Save, og ikke som af Bruun meddelt 13, og det var en Nødvendighed for disses Drift at sikre Ejeren første Tømmerkøb. Naar endelig Bruun skriver, at Privilegiet var særlig trykkende for Egnens Bønder, synes dette ikke at være rigtigt, thi Vedtægten tager netop Sigte paa det modsatte, idet Bønderne skulde værnes mod Vilkaarlighed fra Tømmerfogedens Side; og ganske særlig er det bemærkelsesværdigt, at den tidligere Bestemmelse om, at Overtrædelser foruden Bøder skulde straffes med at stilles i Gabestokken som Tyv, netop bortfaldt, efter at Cort Adeler havde overtaget Savbrugene.

$\frac{22}{6}$ 1666 afstod Jørgen Bjelke Godset til Christoffer Gabel (kgl. Konfirmation $\frac{1}{7}$ s. A.), og $\frac{22}{12}$ 1666 erhvervedes det, som allerede nævnt, af Cort Adeler.

I 1668 forøgedes Ejendommen med Gjerpen Provsti Gods, idet Kongen $\frac{16}{1}$ 1668 som Vederlag for afholdte Udgifter paa Rejserne til Neustadt (1665) og Holland (1666) til et Beløb af 6000 Rdr., hver Daler beregnet til 96 Skilling, tilskødede Cort Adeler Gjerpen Provsti Gods udi Gjerpen Sogn, Folchum tilfulde med hvis adskillige Gaarde og Indkomster; og endelig benaadedes Cort Adeler $\frac{23}{7}$ 1673 med Jus Patronatus til Gjerpen Kirke i Bradsbjerg Amt, som Dækning for Udlæg ved Indrettelse af to hollandske Køkkener paa Rosenborg Slot.

Den $\frac{9}{6}$ 1675 tilskødede Cort Adeler sin Broder, Amtmand over Bradsbjerg Amt, Niels Sørensen Adeler alle de norske Ejendomme, nemlig:

Bradsbjerg Hovedgaard, Gjemsø Kloster med Bygninger, Folloug Avlsgaard og underliggende Ødegaarde og Ødepladser, Laxefiskeri, som altid haver fulgt af Alders Tid, samt alle Frihedder efter Kongens naadige givne Privilegier, anslagen og tilsammens forregnet:.....	Rdr. 26,000
Gjerpen Provsti med al tilhørende	— 7,000
Juspatronatus til samme Kirke med tilhørende Gods	— 2,500
Fosland 2 Gaarde og tilliggende Skove, første Køb 540 Rdr., derfra taget formedelst Skovene at være forhugget, $\frac{1}{8}$ Part, er saa.....	— 360
Grave udi Lilleherred med hosliggende Skove og Helleberg Skove	— 550 : 1 : 3
Vindalen med de Skove	— 150
de ny opbygte Save	— 821 : 3 : 5
	<hr/>
	Rdr. 37,382
Herpaa kortes Herrøe Sav, som til Kristen Henriksen er blevet solgt for	— 900
	<hr/>
I Alt.....	Rdr. 36,482

Hertil kom Lager af Tømmer, Skibspart og udestaaende Fordringer, saaledes at den samlede Salgssum blev 52,985 Rdr.

Til Dækning af Købesummen, der, naar Forbedringer og Førringer gjordes op, var den samme, som Cort Adeler havde erhvervet Ejendommene for, udstedtes Obligation og Panteforskrivning, der med paaløbende Renter skulde indfries i fire paafølgende Terminer, og hele Summen være betalt inden 1680. Niels Adeler kunde imidlertid ikke opfylde de indgaaede Forpligtelser, og Godset overtoges af Cort Adellers Arvinger.

Omend Erhvervelsen af disse Savbrug oprindelig maa tilskrives Nødvendigheden af at skaffe Tømmer som Returlast for Saltkompagniets Skibe, ligger det nær at antage, at Cort Adeler har valgt Gjemsø, fordi det laa saa nær hans Fødeegn, og at han havde haabet at kunne tilbringe sine Ferier her; men Marinen lagde saa stærkt Beslag paa hans Tjeneste, at han i hvert Fald ikke for længere Tid har kunnet glæde sig ved at opholde sig paa sit Gods.

SEKSTENDE KAPITEL

CORT ADELERS SIDSTE LEVEAAR

Medens Marinens Virksomhed i de sidste Aar af Frederik III's Regeringstid havde været hæmmet af en trykkende Pengemangel, syntes Christian V's personlige Interesse for Sømagten at skulle bringe Flaaden bedre Kaar. I 1670 udarbejdedes detaillerede Overslag over Flaadens Styrke, Personelruller m.m. og over de Midler, der nødvendigvis maatte tilvejebringes for at sætte Søværnet i Stand til at løse de maritime Opgaver, som den politiske Situation krævede. En almindelig Lønreduktion gennemførtes, og ²⁶/₁ 1671 fastsattes Normalbudgettet til 300,000 Rdr. aarlig, der skulde udredes gennem forskellige Handelsafgifter, Kontributioner, Tiender og Toldintrader — Indtægter som under svigtende Konjunkturer var usikre, og som under den engelsk-hollandske Krig 1672—74 svigtede paa afgørende Punkter, samtidig med at der stilledes Krav til et effektivt Krigsberedskab. I Februar 1673 stod Søetaten da ogsaa i den Grad blottet for Midler, at Kongen (⁶/₃) af sin egen Kasse maatte forstrække den med 30,000 Rdr., og samtidig nedsattes en Marinekommission, der skulde organisere den fremtidige Ordning. Resultatet af denne Kommission blev en Forenkling af Administrationen, Udskillelse af det Ost- og Vestindiske Kompagni, der fik en Del Skibe „foræret“, men det finansielle Spørgsmaal formaaede Kommissionen ikke at løse tilfredsstillende, thi vel fastsattes Søetatens Indkomster atter til 300,000 Rdr. aarlig, men stadig under samme usikre Former, saaledes at der maatte regnes med en ikke ringe Deficit, og først i 1675 naaede man op paa den fulde Indtægt, men da stod Krigen alt for Døren.

Perioden 1670—75 var saaledes præget af en stadig Pengemangel, større Nybygninger blev ikke sat i Arbejde, og selv om Flaadestyrker gjordes sejlklare, kom de kun sjældent uden for Bommen; derimod lagdes der stor Vægt paa at bringe Magasinbeholdningerne op til den Størrelse, der var nødvendig med Krigsudrustning for Øje og

særlig anvendtes betydelige Summer til Anskaffelse af tidssvarende Artilleri. Personellets Uddannelse vedligeholdtes ved Sejlads med de oversøiske Kompagniers Skibe og med de Orlogsskibe, der sejlede efter Forsyninger til Flaaden, og Adeler drog Omsorg for, at det hjemmeværende faste Personel stadig indøvedes kompagnivis om Bord paa Skibene i maritime og militære Discipliner, medens deres Skydefærdighed vedligeholdtes fra et Batteri ved Tøjhuset, ligesom enhver Lejlighed udnyttedes til taktiske Manøvrer med de udrustede Orlogsskibe.

Under den europæiske Krigssituation, der indlededes med den engelsk(fransk)-hollandske Krig i 1672 søgte Griffenfeldt længst muligt at holde Danmark udenfor, men da Sverige i 1674 sendte Tropper ind i Brandenburg, var det at forudse, at det kun drejede sig om et Tidsspørgsmaal, naar Danmark som Følge af sine Forbundsforpligtelser over for Holland vilde blive inddraget i Krigen. Flaadens Krigsudrustning, Hvervning og Udskrivning gik imidlertid kun langsomt fra Haanden, og i Lid til, at Sverige ikke kunde bringe sin Flaadestyrke op paa mere end 22 Skibe, indskrænkede man sig til at krigsudruste de i Traktaten nævnte 16 Orlogsskibe, af hvilke kun Flagskibet hørte til de større, medens Resten var middelmaadige og mindre Skibe, idet denne Styrke, forstærket med de 9 hollandske Hjælpeskibe, som Haagerkoncerten gav Tilsagn om, herefter formentes at være den svenske bastant.

Adeler var imidlertid af den Mening, at skulde Krigen føres med Sverige, maatte hele Flaaden straks sættes ind for at opnaa et gunstigt Resultat, og da man havde sikre Efterretninger om, at Sverige ikke foreløbig kunde udruste mere end de nævnte 22 Skibe, foreslog han, at Krigen skulde indledes med et Togt mod Hamborgerne, hvorved man ved Opbringelse af disses Skibe vilde skaffe saavel Mandskab og Forsyninger som nødvendige Pengemidler til de store Rustninger. ^{18/7} 1675 indsendte han en Betænkning, der gik ud paa i August at sende en lettere Flaadestyrke paa 14 Orlogsskibe med forseglede Ordre til Flekkerø og Bergen for derfra at krydse paa de rigtladende hamborgske Handelsskibe, der paa denne Tid dagligen kunde ventes hjem fra Italien, Spanien og Frankrig samt fra de arktiske Farvande.¹⁾

Om denne Plan har været drøftet i Admiralitetet vides ikke, den nævnes ikke i de den ^{21/7} under Kongens Forsæde paabegyndte Møder til Drøftelse af Krigsplanerne, her diskuteredes kun om hvilke

¹⁾ Søkrigskancelliets indkomne Sager.

Midler der under Hensyn til den svenske Flaades Tilstand maatte sættes ind for at forhindre de svenske Troppeoverførsler til General Wrangel i Nordtyskland. Medens den almindelige Mening var, at en dansk Flaadestyrke paa 16 Skibe i Forening med Hollænderne skulde krydse mellem Rygen og Bornholm, voterede Adeler for, at den svenske Flaade skulde opsøges ved Indløbet til Stockholm: „*Man sollte nach die Dahlen (Dalarø) gehen, und suchen die schwedische flotte zubemächtigten, wenn der wind gut ist, ist der wind nicht gut so muss man zwischen Øland und Bornholm kryssen.*“¹⁾

Efter Voteringen at dømme var Adeler den eneste, der indtog dette Standpunkt, og da Planen ikke kom til Udførelse, er det selvfølgelig umuligt med Bestemthed at sige, om den havde Udsigt til et heldigt Udfald eller ej, men det viser, at Adeler var en dristig og initiativrig Flaadefører; han stolede fuldt ud paa det Personel og det Materiel, som han under sin korte Virksomhed i dansk Tjeneste havde skabt, og han vurderede ikke de svenske Skibes Udrustning eller Mandskab højt,²⁾ ligesom det for ham var den naturligste Ting at slaa til og opsøge Fjenden ved dens Basis. Det var Christian II's og Christian IV's Plan om igen, og den var sikkert dikteret ud fra de Erfaringer, Adeler havde indhøstet i venetiansk Tjeneste, hvor man altid søgte Tyrkerne ved deres Basis, Dardanellerne, og i strategisk Henseende lignede Krigsskuepladserne og Situationen hinanden. Adeler viste sig her i Besiddelse af de samme Egenskaber, som kendetegner Historiens største Flaadeførere, hvis Maal det var ved en resolut og kraftig Offensiv at lamme Fjendens Handlefrihed og sikre sig Herredømmet paa Søen, og senest havde de Ruyter ved sit berømte Angreb paa den engelske Flaade paa Themsen i Juni 1667 vist, hvor katastrofal en saadan Aktion kunde være for Fjenden.

I Kraft af de danske Orlogsskibes Overlegenhed i Kampegenskaber og Sejlads havde Adeler Plan den Fordel, at selv om der ved den direkte Optræden ved Indløbet til Stockholm ikke skulde frembyde sig Lejlighed til at tilføje Fjenden betydelige Tab, saa vilde den forhindre eller forhale de svenske Transporters Afsejling og derved lette Krigsoperationerne i Nordtyskland. I Tilfælde af, at det skulde lykkes Fjenden at staa til Søs, vilde den danske Flaade have udmærkede Chancer til under den lange Sejlads fra Stockholm til Pommern at tilføje saavel Orlogsflaaden som Transporten betydelige Tab, medens Svenskerne, saafremt de havde fri Sejlads til Højden af Bornholm

¹⁾ Søkrigskancelliet, indkomne Sager.

²⁾ Jfr. Rapporten af 22/10 1675, Bruun p. 476: „eftersom de (svenske Skibe) ikke vel af Redskab og befaren Folk ere providerede“.

meget vel under særlige Vind- og Vejrforhold kunde slippe forbi den der posterede danske Flaade, ligesom den svenske Kampeskadre ved at optage en energisk Kamp her kunde opholde de danske Styrker saa længe, at Transporten uantaftet kunde naa til sit Bestemmelsessted. Det andet Alternativ, at den danske Flaade under ugunstige Vindforhold var henvist til kun at krydse mellem Øland og Bornholm, frembød de Fordele, at den danske Flaade fra en saa fremskudt Position vilde faa Tid til først at tilføje den fjendtlige Kampflaade et Nederlag og derefter falde over Transporten, og endvidere at man herfra kunde afskære Sverige fra enhver Forbindelse ad Søvejen og sikre den dansk-hollandske Handel paa Østersøstaterne.

Under de paafølgende Overvejelser drøftedes Hensigtsmæssigheden af at brandskatte Øerne: Gulland, Øsel, Øland og Rygen, uden at okkupere dem. Der var almindelig Enighed om, at det var utilraadeligt at angribe de tre første Øer, derimod mente Niels Juel, at Rygen vel kunde tages, medens Adeler fraraadede en saadan Aktion, da Øen var besat med regulære svenske Tropper, hvorfor man kun skulde forsøge at gøre Ravage her.

Adelers Instruks af ²⁸/₇, 1675 fik da ogsaa Kompromiets Karakter; han beordredes at krydse i Farvandet mellem Bornholm og Rygen, hvor han skulde bemestre de svenske Handelsfartøjer og Kapere og forhindre Sejladsen til og fra Sverige og dets Provinser; han skulde af al Magt imødegaa enhver Troppetransport fra Sverige til Nordtyskland, men skulde han faa Underretning om, at den svenske Flaade for stærk „i Søen skulde udkomme“, at Krigsraadet ikke fandt sig at være den bastant, skulde han i Tide falde tilbage til København. Han maatte forurolige Rygen, Usedom og Wollin, men alle større Beslutninger skulde afgøres efter de fleste Stemmer i Krigsraadet. Det lykkedes Adeler at faa en meget vigtig Bestemmelse ind i Instruksen, nemlig den, at han, indtil Situationen havde afklaret sig, ikke skulde krydse paa fjendtlige Handelsfartøjer, med mindre noget „af Importance“ kunde udrettes, for at Flaaden til enhver Tid kunde løse Hovedopgaven at forhindre Troppetransporter — dog maatte han ikke modsætte sig, at de hollandske Orlogsskibe foretog saadanne Aktionen. Motiveringen for det nær sagt daarligst valgte Operationsomraade for Flaaden var, at der let kunde etableres et Samarbejde med Hæren ved det planlagte Angreb paa Rygen, men Sandheden er vist den, at Kongen under sit Ophold ved Feltlejren i Nordtyskland vilde føle sig tryggere ved at have Flaaden ved Haanden, saafremt dette Felttog skulde mødes med alvorlige Uheld.

Flaaden gjordes sejlklar i Juli, men der herskede megen Sygdom og Dødelighed blandt Mandskabet, og paa Grund af manglende Besætning var kun 8 Skibe fuldt ekviperede ved Maanedens Slutning. Den hollandske Hjælpestyrke, som mod Forventning kun talte 7 Orlogsskibe mod de tilsagte 9, hvoraf de 5 var større og velarmede, indlemmedes under Admiral Binkes i Flaaden, og $\frac{13}{8}$ stod Adeler til Søs.¹⁾

Som nævnt talte den danske Flaadestyrke kun et Kapitalskib, Flag-skibet „Prins Georg“, men ved Afsejlingen var der blevet givet Adeler Løfte om en snarlig Forstærkning af de øvrige Kapitalskibe, men dette Løfte naaede aldrig at blive indfriet. Manglende Pengemidler til Hvervning af Folk, den stadig om sig bredende Sygdom og Savnet af en myndig Kommandoledelse i København traadte hindrende i Vejen for Ekviperingen af disse Skibe, et Forhold som kunde være blevet skæbnesvangert, saafremt der ikke var tilstødt den svenske Flaade forskellige Uheld; kun „Nældebladet“ 52, og „Christiania“ 54 Kanoner stødte i September til Flaaden, samt „Enighed“ 60 Kanoner d. $\frac{22}{10}$, men da havde Flaaden forladt Operationsomraadet.

Efterretningen om den danske Flaades Afsejling vakte stor Uro i Stockholm, den svenske Konge beordrede straks hele Flaaden udrustet, men ogsaa her gjorde Sygdom sig gældende blandt Skibsbesætningerne, og $\frac{1}{6}$ laa kun 13 store og 5 middelstore Orlogsskibe sejlklaare ved Dalarø. Kongen paaskyndede utaalmodigt Udrustningen; $\frac{18}{10}$ gik Halvdelen af Flaaden til Elfsnabben, men først $\frac{2-3}{10}$ var hele den samlede Styrke sejlklar. Den svenske Flaade bestod da af ialt 66 Enheder, heraf 17 store, 11 middelstore og 5 smaa Orlogsskibe, 11 Koffardiskibe, 14 Lastdragere og 8 Brandere med en Bestykning af 2,222 Kanoner og en Besætning af 10,563 Mand, heraf 7,640 Søfolk og 2,923 Soldater. Sejlorden lød paa at slaa den danske Flaade og afskære Retraiten til København.²⁾ Over for denne betydelige Overmagt kunde Adeler kun mønstre 902—934 Kanoner, og dertil kom, at Fjenden Skib for Skib var de dansk-hollandske overlegne saavel i Størrelse, Kanonantal og Kaliber, samt at vore Besætninger var stærkt reducerede formedelst den stadig tiltagende Sygdom om Bord paa Skibene. Ugunstige Vejrforhold forhindrede Afsejlingen af den svenske Flaade, der først $\frac{10}{10}$ stod til Søs og ankrede

¹⁾ Flaaden talte: „Prins Georg“, 74 Kanoner, „Charlotte Amalia“, 56, „Christianus Quartus“, 56, „Fridericus Tertius“, 54, „Gyldenløve“, 54, „Lindormen“, 46, „Havfruen“, 30, „Spraglede Falk“, 16, (Historisk Tidsskrift 8 R. V.), de hollandske Orlogsskibe førte henholdsvis 70, 68, 68, 60, 60, 44 og 40 Kanoner.

²⁾ Zettersten: Svenska Flottans Historia.

under Karlsørerne; de følgende Dage var Vejret stormfuldt, $\frac{16}{10}$ kom flere Skibe i Drift, Krejerten „Saltsækken“ og Lastdrageren „Elefanten“ forliste, de store Orlogsskibe „Merkurius“ og „Dragen“ blev masteløse, og „Jupiter“ savnedes, men kom dog senere til Flaaden. $\frac{17}{10}$ løjede Stormen af, og Flaaden søgte ind til den stockholmske Skærgaard; dog udsendtes en Eskadre til Königsberg og Danzig for at opbringe de hollandske Koffardiskibe der, men fornyede Storme tvang ogsaa denne til at søge hjem.

Under de til Tider orkanagtige Storme holdt Adeler Søn, og Flaaden red Uvejret af for dobbelt eller tredobbelt Ankertov; adskillige Skibe mistede Ankre, men ellers skete intet Uheld, kun antog Skibssygen en stedse alvorligere Karakter, og Dødsfaldene steg fra Dag til Dag, ikke mindst paa de fra København sidst ankomne to Skibe, og de gentagne Forlangender om friske Erstatningsfolk blev ikke efterkommet, ligesaa lidt som der blev gjort Alvor af Afsendelsen af de lovede Kapitalskibe. $\frac{12}{9}$ vidste Adeler, at ca. 40 svenske Skibe laa under Udrustning ved Dalarø, og $\frac{19}{9}$ skrev han, at Krigsraadet ikke fandt det tilraadeligt at foretage de beordrede Angreb paa Batteriet Hvalfisken paa Rygen og det svenske Orlogsskib „Falken“, der laa ved Wismar, da den svenske Flaade nu kunde ventes i Søn. $\frac{23}{9}$ var det en flyvende Storm, en voldsom hul Sø brød stadig ind over Forskibet paa „Prins Georg“, hvorfor Adeler lod den svære Galionsfigur afhugge og et Par af de forreste Kanoner føre agterud for at modvirke det voldsomme Træk fra Ankertovene. Da den tilsagte Forstærkning stadig udeblev, saa Adeler sig nødsaget til at forlægge sit Operationsfelt til Linien Rygen—Møen for ikke at risikere at blive afskaaret af den nu langt overlegne Fjende, og $\frac{12}{10}$ skrev han direkte til Kongen, der opholdt sig ved Feltlejren i Nordtyskland, at nu maatte der sættes al Kraft ind paa Bemandingen af de Orlogsskibe, som laa ved København til ingen Nytte, hvorhos han anbefalede at presse 900—1000 Mand fra de Spanien- og Islandsfarere, som nu var hjemkommet; „thi nu maa til Hs. Kgl. Maj.s Tjeneste ingen Persons Anseelse gælde, og maa Jernet nu smedes, mens det er varmt. Dersom vi frisk Folk bekommer, saa tvivler jeg ej, at vi Fjenden noksom Modstand skal gøre.“ (Bruun p. 466). $\frac{18}{10}$ rapporterede Adeler, at Admiral Binkes nu bestemt havde krævet at afsejle fra Flaaden, da hans Instruks kun bød ham at forblive til Udgangen af September Maaned, hvilket han dog ikke havde kunnet tilstede ham, og samtidig begærede han Kongens Tilladelse til at sende de lettere Skibe med Hollænderne til Danzig for at deltage i Konvojering af den der-

liggende hollandske Handelsflaade, hvis Ladning repræsenterede en Værdi af 70—80 Td. Guld; samtidig tilskrev han Admiralitetet, at det var hans Agt at gaa til Stevns, saa snart Vejret bedredes for saa meget hurtigere at faa den begærede „Succurs“. ²²/₁₀ gik Adeler til Stevns, men da han her kun traf „Enighed“ men ingen Erstatningsfolk, resolverede Krigsraadet, at Flaaden straks skulde søge København. *Adeler gik imidlertid imod denne Beslutning og skriver: „Vi har vel udi Krigsraadet resolveret os for København at begive, men saasom jeg considereret har, at Fjenden skulde gloriere, dersom vi for hans Skyld Søen kvitterede, saa er jeg resolveret her under Stevns at forblive paa det Eders Maj.s Flaade ligesaavel ved Respekten bliver, at holde Søen som de Svenske, og dersom de os her vil attackere har vi en avantagieuse Post dennem at resistere.“* (Brunn p. 476).

Adeler var allerede da en dødsmerket Mand; i ugevis havde han kæmpet mod den snigende Sygdom og havde ¹⁷/₁₀ modtaget den hellige Nadver, men hans Viljestyrke fornægtede sig ikke, thi de følgende Rapporter er stadig præget af Optimisme og Handlekraft. Han stillede sin Lid til, at den svenske Flaade, saafremt den havde været ude i de sidste Storme, maatte have lidt betydelig Havari, og ²⁸/₁₀ fik han sin Formodning bekræftet, idet en hollandsk Skipper bragte Efterretninger fra Danzig om, at flere svenske Orlogsskibe var observeret drivende masteløse i Østersøen, men samme Dag skrev han, at Sygdommen i Flaaden nu havde antaget en katastrofal Karakter, hvorfor han saa sig nødsaget til at gaa til Dragør, men at han, saa længe hans egne Kræfter tillod, ikke vilde aflade „til hans Maj.s Tjeneste parat at være“. ³⁰/₁₀ fik han Underretning om, at den svenske Flaade i stærkt beskadiget Tilstand var vendt hjem til Dalarø, og efter at den alvorlige Spænding dermed var udløst, tog Sygdommen voldsomt Overhaand; han begærede, at Rigsadmiralen straks skulde komme til ham paa Flaaden for at deliberere om Situationen og var end ikke i Stand til at skrive sit Navn fuldt ud. ²/₁₁ overgav han Kommandoen til Niels Juel og blev bragt i Land, og 5. November 1675 om Morgenen Kl. 8 sov han ind i sit Hjem paa Christianshavn, knapt 53 Aar gammel.

Det faldt saaledes ikke i Cort Adelters Lod at føre den danske Flaade til Sejr, men den Dygtighed og Viljestyrke, hvormed han holdt Søen, bør aftvinge enhver den dybeste Respekt for den Mand, der gjorde sin Pligt til det yderste. Han opnaaede den Lykke at erfare, at hans Modstander i stærkt havareret Tilstand havde maattet kvittere Søen, medens han selv havde evnet at føre den danske Flaade

velbeholden til Sundet, thi som han selv skriver i det sidste Brev til Rigsadmiralen: „*En Flaade kan snart være forloret men vorder langsomt igen fourneret.*“

Cort Adeler bisattes under et storstilet Ceremoniel i Koret i Holmens Kirke den $\frac{2}{4}$ 1676;¹⁾ paa Kirkegaarden afgaves en Sørgesalut paa 27 Skud, medens et Batteri paa Bremerholm afgav 9 Skud med 14-pundige Kanoner, og fra Kongens egen Jagt, Fregatten „Jægeren“, der i denne Anledning var udlagt i Havnen, salutedes med 3×3 Skud.

¹⁾ Adellers Sarkofag blev senere hensat i et Familiekapel i Frue Kirke.

SYTTENDE KAPITEL

CORT ADELERS PERSONLIGHED

I Universitetsprogrammet, der udkom kort efter Cort Adellers Død, har Willom Worm skrevet følgende smukke Mindeord (Mylius p. 170—72, og Bruun p. 332—33):

„Mindet om ham vil leve i Eftertiden ikke blot paa Grund af hans heroiske Gerninger, men ogsaa formedelst hans udmærkede Dyder. Han var ikke af de Mænd, som, naar de en eller anden Gang har vist sig saaledes i Krigen, at de har faaet Navn af Sejrrige, i krigersk Overmod anser det for uværdig Fejghed, at frygte Gud, agte de Værdige, give Enhver sit og leve i Lydighed mod Lovene. Han mente, at den tapre Mand maa frygte Gud og hente Tillid hos ham; han begyndte ikke nogen vigtig Gerning uden at vende sig til Gud, og han gav Gud Æren for, hvad Stort han udrettede. Derfor var hans Sind saa rent og saa roligt, der var ingen Misundelse, der var ingen Selvros. Aldrig har han udpyntet eller sminket sig; naar han blev mest hædret, viste han sig mest ydmyg; Naturens herlige Gave, det lyse høje Øje, skæmmedes ikke af frastødende Hovmod. Han var fri for al Ærgerrighed, mærkede han den hos Nogen, betragtede han det som et Tegn paa Dydens Aftagelse; han hadede dem, der byder over andre paa en Maade, som om de aldrig havde lært at lyde. Sin høje Værdighed opretholdt han ikke ved stor Pragt, heller ikke nedværdigede han den ved Tarvelighed; han vilde ikke ødsle med, hvad hans Tapperhed havde bragt ham, han vilde heller ikke gaa til den modsatte Yderlighed, naar det stred med det Passende. Derved gjorde han undertiden Tjenester, i Tilfælde nemlig, hvor man ikke kunde komme frem ad den lige Vej, men maatte krydse sig frem. Især maa hans store Gavmildhed roses; han sørgede ikke for en enkelt Trængende, men for en Flok af Fattige; han mente, at det var en Ære for en Mand at hjælpe Menneskene mod Ulykken, ved at aabne en Velgørenhedens Havn for dem, undtagen for dem, som fortjente Ulykke.“

Cort Adeler

13

Hertil følger Bruun: „*Det er Skade, at Forfatteren til denne Skildring er Willom Worm. Thi det er i det Foregaaende paavist, at han ikke er paalidelig som Historiker. Derved svækkes Tilliden til hans Troværdighed. Det er desuden en bekendt Sag, at Ligprædikener, Mindetaler og Mindeskrifter, navnlig naar de er forfattede strax efter en Afdøds Bortgang, idealiseres i høj Grad. Man maa derfor være noget tilbageholden med at tage Worms Skildring for gyldig, især da han er den eneste, der har forfattet en saadan om Adelaer, og hans altsaa ikke kan sammenlignes med andre.*“

Nej! det er Skade, at Bruun i den Grad har vendt op og ned paa historiske Kendsgerninger, at endogsaa disse ligefremme og varmt-følte Mindeord skal præges med Upaalidelighedens Stempel. Vel savner man en lignende samlet Karakteristik, men alle bevarede Dokumenter og Aktstykker taler deres tydelige Sprog; alene de venetianske Attester er saa rige og fyldige i deres Omtale af Adellers udmærkede Egenskaber, at der egentlig ikke behøves mere, thi naar som helst man støder paa Adellers Færd og Virke, belæres man om, at han var en stor Personlighed med et ædelt Sindelag og et retsindigt Tankesæt.

Cort Adellers personlige Mod, hans Udholdenhed i Kampen og hans Evne til at bibringe sine Undergivne en klippefast Tro paa et heldigt Udfald er hævet over enhver Tvivl, dertil er Vidnesbyrdene saa mange og saa sikre, at dette Spørgsmaal ikke kan omdisputeres. Det kan dokumenteres gennem alle de Attester og Diplomer, som er bevaret fra den venetianske Periode, det fremgaar med al ønskelig Tydelighed af Udtalelser i de officielle venetianske Rapporter, og det bestyrkes yderligere af Adellers Dispositioner og Opræden i 1666, hvor han med en lidet krigsdygtig Flaadestyrke foretog den dristige Sejlads fra Holland til de danske Farvande, og i Krigsaaret 1675, da han med en meget underlegen Flaade holdt Søen, indtil Forholdene tvang ham til at søge København.

At Adellers Mod og Viljekraft til at holde ud ej heller svigtede i en næsten haabløs Situation fortæller os da ogsaa et enkelt Vidneudsagn fra den berømte Kamp ved Dardanellerne i 1654. Da Flagskibet var sønderskudt, og den udmattede Besætning haardest trængt, besluttede den venetianske Admiral Delfino (Bruun p. 54) i det yderste Øjeblik at kappe Ankertovene. Han kaldte paa Skibets Kaptajn (Cort Sivertsen) for at befale ham dette, og da Kaptajnen gjorde opmærksom paa, at de var alt for nær Land, sagde han: „Vel, saa gaar vi paa Land, vi kunne alligevel ikke udrette mer; men jeg haaber, at

Gud vil føre os, at der endnu er noget Haab om Frelse, hvis vi kommer bort herfra. Er det Forsynets Vilje, at vi skulde gaa under, saa forstaar jeg at falde med Ære; Du og jeg vil sprænge os i Luften, og Fjenden skal blive berøvet den Fordel, han tror at have.“ Da Kaptajnen saa, at Admiralens Beslutning stod fast, efterlignede han ham og sprang straks hen til Forstavnen for at udføre Ordren. — Disse Træk kan ikke andet end aftvinge enhver den dybeste Beundring for Adellers Mod og Koldblodighed i en Kamp, der mest af alt havde Udsigt til at ende med et forsmædeligt Fangenskab i de tyrkiske Torturfængsler, hans Vilje til at holde ud til det sidste og hans faste Tro paa at kunne holde de overmægtige Fjender Stangen, indtil den snart indtrædende Nat vilde bringe Vind, der muliggjorde at sejle Modstanderne agterud; men de viser tillige, at da Admiralens Beslutning stod fast, ilede Adeler med at udføre Ordren med den Loyalitet og ubetingede Lydighed, han altid viste sine Overordnede.

En udpræget Loyalitetsfølelse og en aldrig svigtende Nidkærlighed i Tjenesten var det Adelsmærke, der kendetegner hele hans Færd. Det gaar som en rød Traad gennem alle Attesterne, i hvor høj Grad Venetianerne værdsatte disse Egenskaber — og med Rette, thi naar som helst der opstod Vanskeligheder med de hollandske Hyreskibe fandt Republiken altid Støtte hos Adeler. I Forstaaelse af Venedigs Pengevanskeligheder i 1650 forblev han ved Flaaden, medens adskillige af de hollandske Skibe sejlede hjem, og i 1653 fortsatte han sin Tjeneste paa Betingelser, som andre Kaptajner ikke vilde antage, og han nød en saadan Anseelse blandt de fremmede Skibskaptajner, at det var til ham Venetianerne henvendte sig, naar man ønskede Hyreskibenes Medvirken ud over den kontraherede Tid.

Ogsaa den danske Tjeneste er præget af samme Loyalitetsfølelse, thi bortset fra de første to Aar, hvor Admiralitetet ved at handle bag hans Ryg tvang ham til at forelægge Skibsbygningsspørgsmaalet for Kongen, kendes ikke et eneste Tilfælde paa noget spændt Forhold, hverken opefter eller nedefter. De mange Breve, som Adeler under Rigsadmiralens Fraværelse skrev til denne, vidner om det bedste Samarbejde inden for Administrationen, og Adeler holdt altid Rigsadmiralen fuldt ud underrettet om alt, hvad der foregik.

Det er misvisende, naar Bruun p. 334 vil give det Udseende af, at Eftertiden savner autentiske Udtalelser, der kan bekræfte Worms Karakteristik af Cort Adeler, han har endog selv nævnt dem, men bruger dem alene i anden Forbindelse. I 1666 udtalte saaledes den kgl. danske Kommissarius Høyer (Bruun p. 311) i Anledning af

Adelers officielle Mission i Holland, at han var ræsonnabel at (for)-handle med, og 7/8 s. A. foreligger en saa vægtig Bekræftelse, idet den hollandske Resident i København, Le Maire, foreslog sin Regering, da man i Stedet for Admiral Tromp ønskede en *imødekommende, besindig, dygtig og meget erfaren Søhelt*, som kunde stemme overens med de Ruyter, at forsøge at bevæge Adeler til at modtage Stillingen (Bruun p. 141 og 379). Det var netop de Egenskaber, der havde bevirket, at saavel Venedig som Nederlandene havde forsøgt at knytte Adeler fast til sig som Admiral.

Ligesaa misvisende er det, naar Bruun vil tiltræde Beckers lidet tiltalende Fremstilling, at Adeler skulde have været pengekær, magthaverisk og pralende, thi hertil savnes enhver Berettigelse af den gode Grund, at Fremstillingen er falsk. Adelers saakaldte Pengebegærlighed støttes paa, at han i Danmark straks blev knyttet til Salthandelen og senere til det ostindiske Kompagni, foruden at han opnaaede forskellige Handelsrettigheder og havde privilegeret Skovhugst i Bradsbjerg, samt at han opnaaede en betydelig Gage, der „endog var større end Rigsadmiralens“. Der er i det foregaaende gjort udførlig Rede for disse Spørgsmaal, hvorfor det her kun skal pointeres, at det var Kongen, der ønskede at gøre Brug af Adelers Forretnings-talent til Kronens og Landets Gavn og derfor opfordrede ham til at interessere sig for Salthandelen, og at det var Participanterne i det ostindiske Kompagni, der valgte Adeler til ledende Direktør; dernæst at de opnaaede Handelsprivilegier for de flestes Vedkommende ikke skyldtes Adelers private Handelsinteresser, og for de øvriges Vedkommende, at Adeler ligesom andre formuende Mænd, hvad enten de var Privatpersoner eller Embedsmænd, maatte anbringe sine Penge i Foretagender og derfor ganske naturligt valgte at binde dem i oversøisk Handel. Det maa i denne Forbindelse erindres, at navnlig den Handel, der gav Kronen særlige Indtægter, ingenslunde var fri, men krævede Søpas for Sejlads og særlig Tilladelse for Ind- og Afskibning — hvad der ikke mindst gjaldt for Handelen paa Island, der var undergivet Rigsadmiralen —, endvidere at det norske Skovhugst-privilegium stammede fra tidligere Ejere af Bradsbjerg og var knyttet til Besiddelsen af Godset, fra hvilket det ikke kunde løses uden ved særlig kongelig Forordning, og endelig, at den Gage, der blev tillagt Adeler, var ikke saa lidt mindre end Rigsadmiralens og svarede til de Gager, der var gældende for samme Admiralsgrad i udenlandske Mariner.

Det er hertil saa heldigt, at der endnu er bevaret et stort Antal

Dokumenter, der viser, at Adeler var alt andet end pengebegærlig, men tværtimod meget beskeden i sine Pengefordringer; det er lige nævnt, at han i 1650 og 1653 — og det samme var Tilfældet i 1659 — ikke benyttede sig af Lejligheden til at kræve højere Betaling i den venetianske Tjeneste, og i 1660 deltog han endog som frivillig og underholdt paa egen Bekostning en Stab paa 5 Tjenestemænd og forlængede paa Opfordring Skibets Lejekontrakt i de 24 Dage, man endnu havde Brug for det. Ogsaa fra den danske Periode kan lignende Eksempler nævnes: Saaledes var de Diæter og Omkostninger, han beregnede sig paa sine Tjenesterejser, yderst beskedne. Under det første Ophold i Holland, hvor Adeler gjorde sit Hus op, men i ikke mindre Grad varetog Flaadens Interesser ved Køb og Ombygning af Skibet „St. Michael“ og Engagering af Skibsbygger og Tømmermænd m. m., betragtede han sig som endnu boende i Holland og beregnede sig, efter Afregningsregnskaberne at dømme, intet særligt Vederlag. Paa den norske Udskrivningsrejse, der strakte sig over $4\frac{1}{2}$ Maaned, udbetaltes der Adeler 1441 Rdr., men heraf var en Del særlige Udgifter til de Folk, der blev sendt ned. For de tre Rejser til Neustadt og den officielle Sendelse til Holland beregnede Adeler sig 6000 Rdr., for hvilket Udlæg han fik Jordegods i Norge, og paa den sidste Rejse til Holland i Anledning af Skibsmaalingen udbetaltes der ham $2432\frac{1}{4}$ Rdr. Naar det her tages i Betragtning, at de to sidste Rejser strakte sig over en længere Periode, og paa Grund af deres særlige Karakter stillede store Krav til standsmæssig Optræden og en vis Repræsentation, maa det siges, at Adeler i Embedsmedfør ikke trak store Veksler paa Statskassen.

Adelers Redelighed i Pengesager er hævet over enhver Tvivl, hans Regnskabsaflæggelse for Saltkompagniet og den pligtige Afgift til Kronen stemmede paa „Øre“, og naar som helst han accorderede for Flaadens Regning, det være sig ved de store hollandske Leverancer, Køb af Skibe, Ombygning og Reparationer eller Antagelse af Folk, betingede han altid den nøjeste Pris og sparede derved Flaaden for store Udgifter. Ogsaa i sine private Forhold var Adeler fair i Pengesager; hans Broder fortæller saaledes, at Adeler ved Salget af de norske Ejendomme til ham ($17\frac{1}{7}$, 1675) afstod dem til samme Pris, som han selv havde købt dem for af Statholder Gabel med Fradrag af, hvad Skovene ved Hugst var blevet forringede i Værdi, og var fuldt ud fornøjet med en Obligation og Panteforskrivning paa 52,985 Rdr. med samt derpaa voksende Renter, „som ikke før 1680 var forfaldne“.

Bruun skriver p. 298 om Adellers Handelsforetagender: „Det er vel ikke ganske, hvad man har tænkt sig om Søhelten og Admiralen. Der er dog ingen Grund til at klage herover, hvis han ikke havde forsømt sine Forretninger som Generaladmiral, og hvis han har drevet sin Handel paa en ren og smuk Maade. Herom vil det være vanskeligt at danne sig nogen Mening, da det er umuligt at tilvejebringe Oplysninger derom.“ Slige tvetydige Hentydninger hører ikke hjemme i en historisk Afhandling, naar der ikke kan fremlægges et eneste Bevis, særlig naar man som Bruun paaberaaber sig med Flid at have gennemgaaet alle eksisterende Arkivsager. En grundig, opmærksom og uhildet Forsker kan kun komme til det Resultat, at Adeler var en meget virksom og pligtopfyldende Mand saavel i Landets som i Flaadens Tjeneste, thi Beviserne herfor er talrige. Med ubestridelig Dygtighed og Energi løste han de vanskelige Opgaver, der af Regeringen blev stillet ham i Holland, og opnaaede et Resultat, som vistnok ingen af hans Samtidige kunde have sat igennem; viljefast og sagligt gennemførte han Rekonstruktionen af den forfaldne Flaade, med utrættelig Energi ledede og tilsaa han alle Nybygningsarbejder, og med Flid og Udholdenhed uddannede han det faste Mandskab, der ved Krigsudbruddet i 1675 stod Maal med det bedste i Europa. Han var arbejdsom som faa — alene hans Virksomhed som Skibskonstruktør var tilstrækkelig til at kræve selv en flittig Mands fulde Arbejdstid. Han skyede ingen Ulejlighed, naar det gjaldt Marinens Tarv, hvad der f. Eks. fremgaar af, at han paa den norske Udskrivningsrejse ikke benyttede sig af Fritagelsen for Rejsen til Trondhjemsdistriktet, og naar som helst hans Tilstedeværelse var paakrævet eller kunde være til Nytte, mødte han uden Opsættelse.

Som et Par belysende Smaatræk kan nævnes: Ugedagen efter Cort Adellers Udnævnelse stod Sveriges nyeste Orlogsskib „Riks-äplet“ ned gennem Sundet, hvor det Tirsdag Aften ²²/₁₀ 1663 maatte ankre op halvanden Mil fra København. Fra Citadellet havde Kongen og en Del af Raadet gennem Kikkert betragtet det smukke Skib, og Chambers fortæller, at om Aftenen lod Admiralerne Bjelke, Juel og Helt samt Rentemester Friis sig ro ud for at se Skibet paa nært Hold, de roede rundt omkring det, men vilde ikke om Bord, skønt Kaptajnen opfordrede dem dertil paa det kraftigste; de undskyldte sig med, at det var saa silde. Da de styrede mod Land, hædrede den svenske Kaptajn dem med at løsne 2 Stykker, hvilket blev besvaret med 3 Skud fra den danske Fregat „Egernet“, der laa paa Brandvagt. Om Onsdagen drog „den norske Viceadmiral“ Cort Adeler ud

til „Riksäplet“ — og besaa Skibet, Kongen vilde selv have været med, men blev raadet derfra; men Adeler vilde ikke lade en saa gunstig Lejlighed gaa tabt til nøje at studere det nyeste, Sverige kunde opvise paa Skibskonstruktionens Omraade.

I 1667 fik han $16/7$ om Morgenen Kl. 4 Bud om, at „Trefoldighed“ var sprunget læk; han beordrede straks Mandskabet fra „Prins Jørgen“ til Assistance og for selv ud til Skibet, hvor han fandt, at en Planke ved Kølen var opsprunget, saaledes at der stod 6 Fod Vand i Lasten. Han beordrede straks hidskaffet 3 Pumper og en Del Baljer til Lænsslagning og lod for om Boven først sænke Blinden, siden Fokken, og fik endelig Skibet pumpet læns og derefter indhalet paa Mudderet ved Siden af „Frederik“, der fik Kanonerne og Godset om Bord.

I Efteraaret 1669 ragede „Hummeren“ paa Grund under Stevns, og Adeler rejste straks til Strandingsstedet og ledede Bjergningsarbejdet.

Hans Arbejde i Administrationen var som hans øvrige Gerning præget af Samvittighedsfuldhed — saaledes savnes hans Navn saa godt som aldrig i Admiralitetets Forhandlingsprotokol, og der savnes ikke Vidnesbyrd om, at han tog meget virksomt Del i alle Marineanliggender; han var sammen med Rigsadmiralen tilforordnet Marinekommissionen i 1673, og han støttede her Griffenfeldt i Bestræbelserne for at forenkle Administrationen, ligesom det menes, at Adeler har udarbejdet et omfattende Projekt til at forlægge Flaaden og en Del af Bremerholms Virksomheder til de Arealer, hvor Nyholm ved Aarhundredets Slutning blev anlagt.

Adelers straalende Karriere har altid været omgivet af en vis Nimbus, og for mange staar det vist, som om han svang sig op paa æventyrlig Vis, men dette er ingenlunde Tilfældet. Selvfølgelig var han begunstiget af Lykken, men han naaede sin høje Stilling først og fremmest i Kraft af egen Dygtighed og Energi. I Ungdomsaarene gennemgik han den strenge Sømandsskole om Bord paa den hollandske Flaade, blev Adalbors, avancerede gennem Konstabel til Løjtnant og blev endelig Kaptajn et Par Aar, før han normalt kunde vente det. Som saadan gjorde han fortrinlig Fyldest i den venetianske Kampagne; han vandt betydelig Anerkendelse for sin Dygtighed og blev efterhaanden betroet flere selvstændige Opgaver, udmærkede sig ydermere som en tapper og dristig Søkriger, vandt almindelig Ry som en af de mest ansete af de fremmede Kaptajner, hans Skib blev fortrinnsvis udset til Flagskib, og foruden de mange Ærestegn, han allerede

havde modtaget, tilkendte Republiken ham efter nærlig 14 Aars uafbrudt Krigstjeneste den for en Fremmed saa sjældne Udmærkelse som Markusridder. Han havde dermed opnaaet en vis Ligestilling med den højere venetianske Søofficersstand og fik i en moden Alder Kommando som Viceadmiral (Tenente generale). Efter at have forladt Italien tog han Bopæl i Holland, hvor han stadig varetog visse Interesser for den venetianske Republik, der i den Grad saa deres Fordel i at knytte ham fast til deres Flaadeledelse, at den endog fremfor en af Landets egne tilbød ham en selvstændig Kommandopost som Admiral over Skibsflaaden.¹⁾

I Adellers Kaldelse til Danmark er der i og for sig intet mærkeligt, Flaaden trængte til en myndig, dygtig og erfaren Mand, der kunde sætte den paa Fode, og Valget var nærliggende, efter at man havde bragt i Erfaring, at en af Landets egne Sønner havde udmærket sig i den Grad i den venetiansk-tyrkiske Krig, at Venedig ikke tog i Betænkning at tilbyde ham en tilsvarende Stilling.

Den Formodning, at Adeler skulde have været besjælet af ærgerrig Magtsyge og benyttet irregulære Midler til at skaffe sig en høj Position frem for prædestinerede Personligheder, er ganske uholdbar; hans Avancement kan staa for den skarpeste Kritik, og det skyldtes udelukkende Adellers fremragende Egenskaber, at en saa stor Sønation som Holland tilbød ham en af de højeste Admiralsposter. At Adeler, skønt ukendt herhjemme, blev kaldt til Danmark og fik Admiralsrang fremfor Niels Juel, kan vel undre Eftertiden, der agter Juel som en af vore største Søhelte, men dengang havde Adeler det store Navn og var fuldt ud kvalificeret til den ansvarsfulde Post.

Bruuns Formodning om, at Cort Adeler skulde have opnaaet sin Stilling qua Pralhans, er ligeledes grebet ud af Luften; den har sin Rod deri, at det med Bruuns tilsyneladende troværdige Beretning om Adellers venetianske Orlogstjeneste var en nogenlunde acceptabel Forklaring paa Kaldelsen til Danmark og den høje Stilling, der blev ham tilbudt. Adeler var tværtimod af den djærve Sømandstype, der er ganske fri for Pral, hans Optræden var beskeden, men værdig, og her taler Kendsgerningerne deres ubedragelige Sprog. Bork beretter saaledes, at han traf Adeler i et Selskab i Amsterdam i 1661, og har herom gjort følgende Optegnelser i sin Dagbog (Bruun, p. 125): „Der

¹⁾ Samtiden kan opvise tre andre Admiraler, der gjorde en lignende Karriere, dog med den Forskel, at det var i deres egne Landes Mariner, at de opnaaede denne høje Stilling, nemlig: Lieutenant Général, Chevalier Paul i Frankrig; Admiral Lawson, der under Cromwell tjente sig op fra simpel Matros til Admiral over den engelske Flaade; og Admiral de Ruyter i Holland.

var ogsaa tilstede en Maltheserridder, „Curtius“, en Nordmand, som fortalte mig, at han havde tjent 16 Aar hos Venetianerne og været med i alle de Søslag, som blev leverede i disse Aar, i hvilke Fjenden blev slagen; engang undslap han Tyrkerne, skønt han kun havde 6 Mand levende ombord i sit Skib. Venetianerne var vel stærke til Søs, men i Landarmeen havde de ikke over 7000 Mand; for to Aar siden havde de haft 9000 Mand, men da de kæmpede ved Canea med Tyrkerne og slog dem, saa flygtede Tyrkerne ind i Byen og lod Venetianerne plyndre Forstaden; disse lod som om Sejren var deres, trængte ind i Husene, hvor Alt var opstillet til Højtiden, det var nemlig Fredag, Tyrkernes Sabatsdag. Da Tyrkerne saa dette, angreb de dem, som var ganske adsplittede, og de dræbte eller fangede 4000 Mand. Venetianerne havde paa hele Candia kun Byen Candia, o: Hovedstaden, iaar kunde Tyrkerne ikke fordrives fra Øen, da de var altfor mandstærke. Han drak paa vor Konges Sundhed, idet han endogsaa kastede sig paa Knæ, og tænker paa en Rejse til Danmark.“ Enhver, der læser disse Linier, maa indrømme, at her er ikke Tale om Pral, men at det kun drejer sig om det ganske selvfølgelige, at en berejst Mand fortæller om sine interessante Oplevelser uden i ringeste Maade at fremhæve sig selv, ja! man ser, at Bork end ikke ved, at Adeler havde været Tenente generale, han nævner ham som Maltheserridder, saa Adeler kan i hvert Fald ikke have pralet med den venetianske Udmærkelse som Markusridder, muligvis har han slet ikke omtalt den, og Borks Fejltagelse kan bero paa en Misforstaaelse ved Præsentationen.

Havde Adeler sat Pris paa Pomp og Pragt, kunde han vel ikke have fundet en bedre Lejlighed til at vise dette, end da han paa Kongens Opfordring kom til København i 1663; her havde været en Anledning til at imponere ved at komme sejlene paa eget Skib med flyvende Faner og Kanonsalut og betræde den hjemlige Jord iført Markusordenens prægtige Skrud som den vidtberømte Søhelt, hvem Fædrelandet nu kaldte hjem. Men saaledes skete det ikke. I Københavns Garnisons Protokol staar at læse, at „Curt Adeler mit sein Diener“ kom til København d. 8. Augst 1663, og mere beskedent kunde det vel ikke være, end ikke Ridderværdigheden er nævnt.

Samme Aar blev Adeler dansk General Admiral, rejste tilbage til Holland, hvor han i den danske Konges Navn købte et Skib til Flaaden, lod tilhugge en Galej og antog Kaptajner, Skibsbygger m. fl. — atter havde der været en Lejlighed til at optræde, men alt gik stille af, man læser intet om Galejens Tilvirkning, der dog maatte være

noget usædvanligt, eftersom Bruun meddeler, at denne Type forlængst var forladt i Holland, ja! saa lidet fremtrædende var Adeler, at den hollandske Regering i 1665 end ikke vidste, at han var dansk General Admiral, men stiler Opfordringen til at indtræde i hollandsk Tjeneste som Viceadmiral til „Capitein“ Coert Syvertsen Adelaer — og saa vil historiske Forfattere dog hævde, at Adeler vidt og bredt pralede med sine Bedrifter og de Hædersbevisninger, han havde opnaaet. Nej! Sandheden er, at Adeler var yderst beskedene og tilbageholdende.

Naar Worm til disse Karaktertræk, hvis Troværdighed kan dokumenteres, føjer, at Adeler var en gudfrygtig Mand, der altid var rede til at række nødstedte en hjælpende Haand, saa passer det harmonisk ind i Billedet af en Mand, der havde levet sit Liv paa Søn og ofte set Naturkræfterne og Krigens Farer lige i Øjnene og kendte de Trængsler, som Tiderne kunde medføre. Worms ligefremme og varme Ord taler endnu til Eftertiden, at her mistede Danmark og Norge en elsket og agtet Mand, hvis tidlige Bortgang i en alvorlig Stund gik alle til Hjerte. Det er de samme Følelser af dyb personlig Sorg, som præger den venetianske Rapport efter Slaget ved Tenedos, da man frygtede, at Adeler havde hentet sit Banesaar: „og saaledes har han med det Blod, han udgød i denne Kamp, og med Tabet af sin Broder, der faldt i Kampen, forøget de Beviser paa Troskab og Iver i Deres Excellencers Tjeneste, som han allerede tidligere tydeligt har lagt for Dagen, dengang han i min Forgænger, den højædle Delfins Tjeneste udkæmpede den Kamp, der staa indskreven i Folkets Erindring.“ Og ligesaa deltagende er Enkedronning Sophia Amalias enkle Ord til Sønnen, Christian V: „Der gute Adler ist gestern hier gestorben, es ist mir recht leid, das mein Sohn den Pra-ven Man so ball verlohren.“

Cort Adeler har sat sig et smukt Minde i vor Marines og vort Lands Historie, og om dette bør der værnes. Det blev Niels Juel, der vandt det store Heltenavn herhjemme, hans Dygtighed og Anseelse er uomtvistet og hans Fortjenester dyrebare for den danske Nation, men det bør altid erindres, at de Folk og de Skibe, hvormed Niels Juel vandt de Sejre, der gav hans Navn Verdensry, var skabt af den kyndige og erfarne Cort Adeler.



Slaget i Køge Bugt 1. Juli 1677. (Malet af Claus Møinichen 1686—88, Frederiksborg Slot). Til venstre „Christianus Quintus“, i Midten „Norske Løve“, til højre „Enighed“.

Bilag 1.

Vi *Jacob da Riva*, Ridder, Admiral over den Durchlaughtigste Venetianske Republiks Orlogsskibe.

Kaptajnen *Curt Seiuersen* Adelbors, Kaptajn paa Skibet, kaldet Sanct Jørgen, har i den Tid, han med sit Skib har tjent under denne vor Standart, ladet sig kende meget fyrig til at gøre den Durchlaughtigste Republik god Tjeneste ved alle Lejligheder, og i Særdeleshed ved den højstvigtige Post for Dardanellerne, da hans Skib blev af de mangfoldige Kanonskud fra de fjendtlige Batterier ilde tilredt, og meget Folk ihjelskudt; Men han, ved at foragte hel modig al Fare, har til vores fuldkomne Fornøjelse, alle Tider mandelig forsvaret sin Post; Under Fæstningen Vollo, hvor vi med Magt borttog fem Sailer, gjorde han Fjenden saa stor Afbræk, som en brav og tapper Kaptajn allermest formaede; Og da vi har end ogsaa været mange Maaneder paa hans Skib, har vi ikke vidst, hvad vi kunde ønsket (os bedre), saasom han af alle Kræfter har søgt og stræbt efter al Lejlighed til at lade sig bruge, saa snart vi gav det allermindste Vink fra os; Og efterdi hans Skib skal nu gaa bort, for at blive repareret, har vi villet give nærværende vores Attest med paa Rejsen, saasom han har billigen fortjent den, og han herefter maa være af alle dem, som repræsenterer Staten, vel anset, og venlig imodtaget. Dets til Bekræftelse, etc.

Paa vores Admiralskib udi Havnen ved Standia, d. 25. Marts 1651, ny Stil.

Jacob da Riva,
Ridder, Admiral over Orlogsskibene.

Bilag 2.

Vi *Jacob da Riva*, Ridder, General-Krigs-Kommissarius, ved den Durchlaughtigste Venetianske Republiks Armeer udi Riget Candia.

Kaptajnen *Curt Siverson*, som lang Tid har tjent den Durchlaughtigste Republik, har ved alle Lejligheder stedse vist sig at være en

overmaade tapper Kaptajn, altid særdeles hørig imod dem, som præsenterer Staten, der har haft ham at befale, og paa alle Steder, hvor der er forefaldet farlige og hazarderlige Skærmydsler, hverken sparet Møje eller undset sig for Faren, og besynderlig paa den Post ved Dardanellerne, liggende med sit Skib ved Pynten af Grækenland, og bæangstet af Fjendens Kanoner til største Skade baade paa Skib og Folk, havde dog ingenlunde forladt sin Post, dersom det ikke af dem, der præsenterer Staten, var blevet ham befalet. Saaledes forrettede han og i den Træfning, som sidst blev holdt med Fjenden, sit Embede som en tapper og værdig Kaptajn, hvilket ses af hans Attester. Da han nu nylig for at ledsage vor Person til dette Generalskab, det han og har gjort, var draget fra Venedig i Følge med Skibet, Den forgyldte Hane, hvorpaa Hans Excellence Hr. Geronimo Bragadin var om Bord, der gik som Inkvisitor til det Rige Candia; og imidlertid man befandt sig i Argenterræ Havn, paakom sammesteds en almindelig Himmelstorm med en god Syd-Ost Vind, som gjorde Havet saa oprørt og brusende, at da Kabeltovene til forbenævnte Skib, Den forgyldte Hane, brast, var det hvert Øjeblik færdig til at synke, dersom ej ovenbemeldte Kaptajn, al Fare uagtet, om endskønt hans eget Skib var næsten i lige Tilstand, havde ved at vove Alting, sat sig i sin Sluppe med en Hob Baadsfolk, hvormed han med Guds Bistand kom til forbenævnte reddeløse Skib, og som Mirakkelvis frelste denne Hans Excellences Liv, hvilket saa snart sket var, gik Skibet straks i Tusende Stykker, og den meste Part af dets Folk, som var derpaa, druknede. For denne saa højpriselige Gerning, foruden saa mange andre Tjenester, han har gjort den Durchlaughtigste Republik, har vi samt Hs. Excellence Bragadin regaleret ham med *en Guldkæde*, som skal tjene ham til et Vidnesbyrd paa hans store Merite i al den Tid, han skal leve. Til dets Bekræftelse

Jacob da Riva,

Ridder, General-Krigs-Kommissarius.

(udateret)

Bilag 3.

Vi *Jacob da Riva*, Ridder, General-Krigs-Kommissarius, ved den Durchlaughtigste Venetianske Republiks Armeer i Riget etc.

Vi kan ikke noksom tilfulde med vore Attester tilkendegive, hvad for særdeles stor Forfarenhed, Punktlighed og Mandighed Kaptajn *Curt Siverson* paa Skibet, Den store Sanct Jørgen, er begavet med. I de allerskarpeste Træfninger, fornemmelig under den Direktion, som

vi har haft over den store Arme, har han fremfor andre erhvervet sig mange anseelige Vidnesbyrd paa hans Nidkærhed og Troskab i saa mange Aar, som han har været udi Tjeneste. Særdeles lagde han sig dette Aar Ære ind med at redde en af de anseelige Raads-Herrer udi Fædrelandet, da han led et græseligt Skibbrud paa Den forgyldte Hane i Argenterræ; Med at undsætte Garnisonen af Suda i sin største Angst og Nød; Med at fuldføre andre Rejser; Og med at konvoyere Soldater over til andre Pladser i Riget: Alt dette med fuldkommen Flid og Fyrighed i Statens Tjeneste; Gerninger baade Ros og Belønning værd, som foruden de ordinære Tjenester forøger vores Fornøjelse, og som inderlig driver os til at ønske, det hans Merite, som er af Publico tilforn værdeligen blevet anset, maa saa meget desmere befalde, og være Hans Durchlaughtighed angenem, som han stræber at gøre sig jo mere og mere velfortjent, og at ytre sin Sjæls inderligste Attraa og Hengivenhed for den Durchlaughtigste Republiks Interesse, og hvad samme vedkommer, til hvilken vi hannem recommanderer. Dets til Bestyrkelse etc.

Givet i Candia d. 22. November 1652.

Jacob da Riva,
Ridder, Proveditor.

Angelus Zon,
Sekretær.

Bilag 4.

Vi *Lunardo Foscolo*, Procuratore af S. Marco. Den Durchlaughtigste Venetianske Republiks General-Admiral etc.

Kaptajn *Curt Servisens* Tjeneste med Skibet, den Store Sanct Jørgen, har i nærværende højstbesværlige Nødstid været hel gavnlig og til megen Hjælp for det algemene Bedste. Han har uforsagt og med nøje Flid gjort Sit i alle forefaldende Tilfælde, Rencontres og Farer. Ja i Slaget med den Ottomanniske Flaade ved Dardanellerne afvigte 16. Maj har han til sin særdeles Berømmelse ladet sin Tapperhed til Kende; Hvilket, da vi fornam; blev han ogsaa værdeligen beæret med en Guldkæde til en Stadfæstelse paa større Vederlag, som Offentligheden til Taknemlighed var ham skyldig. Derfor lader vi ham dette nærværende blive følgagtig, paa det hans Fortjeneste kan vorde kundbar. Dets til Bekræftelse etc.

Givet paa vor Flaggalej, d. 20. Juni 1654.

Lunardo Foscolo,
Procuratore, General-Admiral.

Bilag 5.

Vi *Iseppo Dolfin*, den Durchlaughtigste Venetianske Republiks Admiral over Orlogsskibene, etc.

Udi nærværende Bestilling, som af os paa Skibet, Den store Sanct Jørgen, er forvaltet, har Hr. *Curt Servisen* Kaptajn paa samme Skib vist sig saaledes, som det burde ham, og saa tapper, at han fuldkommen har fortjent den allerstørste Berømmelse. Under Rhodi Mure, hvor han tvende Gange hjalp til at bængste Fjenden i Havnen, har han ladet se en besynderlig Courage, og i den blodige Trefning ved Dardanellerne med den Ottomanniske Flaade afvigte 16. Maj har han saaledes gjort sin Tapperhed og sin Dyd kundbar, at han har forøget de forrige gode Tjenester med en fortræffelig og særdeles kendelig Merite; Derfor vi i Betragtning af saadan hans Værdighed er blevet aarsaget til at give ham nærværende *Characterer*, saasom de tjene ham til Prydelse og Trøst, hvor som helst han maa henkomme. Dets til Bekræftelse etc.

Givet paa vort Flagskib d. 10. Oktober 1654.

Iseppo Dolfin,
Admiral over Orlogsskibene.

Dominicus Bianchi,
Kancellist hos Hans Excellence.

Bilag 6.

Vi *Francesco Morosini*, Den Durchlaughtigste Venetianske Republiks Proveditore ved Flaaden etc.

Her fra Flaaden sejler Skibet, kaldet Den store Sanct Jørgen, og med samme dets Kaptajn *Curt Seivas* en Nederländer, som i alle Occationer og til alle Tider har fortjent de allerherligste Attester om alles Velbehag til ham, ved det han udi Gerningen har ladet se den heftige Attraa, som han stedse har haft til at tjene vel, og altid at forestaa sit Embede retteligen og med en prisværdig Punktighed. Hans Færdighed og hans Courage har stedse givet statelige og anselige Frugter af sig, men fornemmelig udi Slaget ved Dardanellerne i dette Aar, hvor han, ved at følge deres Eksempel, der havde øverste Kommando, var saavel paa Skibet som tillige i Bataillen fremmest i Spidsen, og mange Gange slog Fjendens Skibe af, som havde om-

ringet ham, og derpaa en lang Tid lagt ham om Borde; hvorefter, da det var kommet saa vidt, at hans Skib blev omringet af de lette armerede Fartøjer, har han fægtet saa mandelig ved at sætte Mod i Sine, og ved at føje sig personlig didhen, hvor det gjordes mest nødig, saa han endelig bragte Fjenden i den Stand, at da den mistvivlede om at kunne med nogen Avantage entre Skibet, lod den sit Foretagende fare, og endskønt selv samme Skib var ved dette Tilfælde blevet saaledes beskadiget, at det meget ilde kunde holde sig over Vandet, har dog samme Kaptajn med saa god en Vilje sat sig stedse imod Lejligheden (til Escapade), at han ved at vise, det han havde vel anlagt sin Møje i den Durchlaughtigste Republiks Tjeneste, har end ydermere erhvervet sig selv og sit Navn den Ære, som hannem værdeligen tilkommer, og des Aarsag vi har villet give ham denne Attest, hvoraf den særdeles Merite, som han besidder, klarligen ses af Enhver, og bliver for al Verden kundbar. Dets til Stadfæstelse etc.

Paa vor Galej, Candia d. 17. November 1654, Ny Stil.

Francesco Morosini,
Proveditore ved Flaaden.

Angelus Barrolini,
Hans Excellences Kancellist.

Bilag 7.

Vi Gerolamo Contarini, Admiral over den Durchlaughtigste Vene-tianske Republiks Orlogsskibe.

Hvad for en Courage og mægtig Forstand der findes hos Hr. *Curt Siverson*, Ridder, Kaptajn paa vores Flagskib Den store Sanct Jørgen, der bevises med de fornemste Høvdinger til Søs, deres mangfoldige Attester, som følger ham til Vidnesbyrd, hvorudi er indført, hvad Tjeneste han har gjort endog paa de Steder, som ved mange der forefaldne Actioner er vel øvede, hvor han har ladet paakende, at han var den tilforladeligste og mest nidkære for den Durchlaughtigste Republiks Ære, og en tapper Mand, der ikke agtede sit eget Blod, som udi somme Trefninger er blevet udgydt, saa han iblandt Sine af den Nederlandske Nation har gjort sig vel fortjent, hvilket da det blev kundbar, er han, som det burde sig, til et offentligt Taknemlighedstegn blevet bæret med forbemeldte Værdighed, hans egen Person og Efterkommerne til stedsevarende Prydelse. Derfor er det

og sømmeligt, at vi denne Materie angaaende forestiller hans altid udi højere Grad continuerede Bedrifter i Statens Tjeneste, som den, der saa længe vi har været i denne vores Bestilling, og kendt ham, aldrig er blevet af at fremme vor Fædrelands Bedste. Han var stedse ivrig med at fortsætte hans Rejser og hans Vindskibeligbed, som ytrede sig ved det mindste Ord, forsømede ej noget Øjeblik til at efterkomme Ordrene i sig selv. Udi Kanalen ved Dardanellerne agerede han, foruden hvis ham ordenlig tilkom, i mange Tilfælde en Konstabel, aleneste af den Attraa, han havde til at gøre Fjenden Afbræk, og os Fornøjelse, ved at fuldføre det almindelig Bedste, som han og paa en hel extraordinær Maade har forrettet. Han førte sig og derefter op udi samme Kanal saa vel som paa andre Steder, med et skikkeligt Eksempel paa hans Courage, baade som en Anfører og som en Soldat i at skaffe fersk Vand; Men i Særdeleshed lod han de mest anseelige Frugter kende i den forefaldne Attaque, vi gjorde paa den tyrkiske Flaade afvigte 28. Juli. Om Natten under Batterierne paa Pynten af Grækenland, i hvilken Træfning han ej kunde udi vores Paasyn lade mere se, end han gjorde ved at vise, hvad Begærlighed til at tjene vel hannem fulgte, og hvad for et herligt Exempel han søgte at give til de andre Kaptajner af hans Nation, som ved ham stedse blev opbyggede, og distingverede sig i mange Occasioner med at følge ham, og slaa Fjenden af til Ende, at kunne i alt opnaa den Stand, som han formedelst sine Meriter, endog ved at have sat sit Liv mange Gange i Vove, har forhvervet sig. Derfor har vi villet, at hans fortræffelige Bedrifter ved dette nærværende, som lægges til de mange andre (Attester), han besidder, maa desto mere være kendte og erkendte, ja blive til Bevis paa den fuldkommen Fornøjelse at have ham endnu i Tjeneste, hvilket alle Tider skal tjene dertil, at lade se, det han meriterer langt højere Værdighed, og at hans Afkom maa nyde de Privilegier og al den Ære, som foreskrevne Ridder i egen Person har fortjent paa den Maade, som oven til findes indført, og formedelst den Estime, som baade den Durchlauchtigste Republik og vi bærer for ham. Dets til Bekræftelse etc.

Givet paa forbenævnte vores Skib i Havnen for Sira d. 20. Oktober 1659.

Gerolamo Contarini,
Admiral over Orlogsskibene.

Gio, Battista Giacomazzi,
Hs. Excellences Kancellist.

Bilag 8.

Vi *Francesco Morosini* den Durchlaughtigste Venetianske Republiks etc. General-Admiral.

Ved den hele anselige og nyttige Tjeneste, som Ridderen, *Curt Sivers*, Kaptajn paa Skibet, Den store Sanct Jørgen, har i denne Flaade mange Aar præsteret, har han stedse i al den Tid givet ens Prøver af sin Dyd og Tapperhed, ej alene med at have ladet sig funden i saa mange Hazarder og Farer, hvor han i højeste Grad har ladet sin medfødte Tapperhed fremskinne, mens end og ved at vise en meget ydmyg og besynderlig Hørsomhed, foregaaet de andre med et efterretteligt Exempel paa en særdeles Nidkærhed, som han har teet og øvet til det almindelige Bedste, hvori han har continueret og stedse under vor Kommando, end ydermere ladet se Prøver og de allerbetydeligste Bevisligheder, i tvende ganske Campagner, med at passe paa sin højst vigtige Post ved Dardanellerne, hvor han har haft mange Rencontres og Fægtninger med den fjendtlige Flaade, som af ham under den Højædle Hr. Contarini, Admiral i Flaaden, hans Direction er blevet angrebet, og inden for Fæstningernes Volde, som opførtes, overrumplet, hvorved han formedelst slige mangfoldige Meriter, som idelig er blevet mere anselige og eftertænkelige, har for tjent alles Yndest og Beskyttelse; Som han og har vundet vor fuldkomne Approbation, og deres, som præsenterer Statens fornøjelige Velbehag. Til Bevis herpaa lader vi ham nærværende Forklaring være følgagtig. Dets til Bekræftelse etc.

Paa vores Flaggalej til Milo d. 7. November 1659, ny Stil.

Francesco Morosini,
Admiral.

Michiel Macri,
Hans Excellences Kancellist.

Bilag 9.

Vi *Francesco Morosini*, den Durchlaughtigste Venetianske Republiks etc. General-Admiral.

Ved den hel anselige og nyttige Tjeneste, som *Viceadmiralen* (Tennente Generale) *Curt Sivers*, Ridder, har i denne Flaade mange Aar præsteret, har han stedse i al den Tid givet ens Prøver af sin Dyd og

Tapperhed, ej alene med at have ladet sig funden i saa mange Hazarder og Farer, hvor han har i højeste Grad ladet sin medfødte Tapperhed fremskinne, mens endog, ved at vise en meget ydmyg og besynderlig Hørsomhed, foregaaet alle de andre med et efterretteligt Exempel paa en særdeles Nidkærhed, som han har teet og øvet til det almindelige Bedste, deri han har continueret, og stedse under vor Kommando end ydermere ladet se Prøver og de allerbetydeligste Bevisligheder i denne sidste Campagne, hvor han ej mindre, end i de forrige, saa vel udi Sudæ Havn som i andre Farligheder har vist sin Tapperhed og Iver for det almindelige Bedste; Derudover har han formedelst slige mangfoldige Meriter, som idelig er blevet mere anselige og eftertænkelige, fortjent alles Yndest og Beskyttelse, som han og har vundet vor fuldkomne Affection og den Durchlaughtigste Stats Velbehag.

Til Bevis herpaa lader vi ham nærværende Forklaring være følgende. Dets til Bekræftelse etc.

Paa vor Flaggagej til Parise d. 15. November 1660, ny Stil.

Francesco Morosini,

Admiral.

Michiel Macri,

Kancellist og Sekretær.

Bilag 10.

Franciscus Molino

af Guds Naade Hertug til Venedig, etc. Giver alle og enhver Øvrighed i denne Vores Stad, Venedig, tilkende, og særdeles Rente-Kammer-Herrerne over den Gemeene Fiscum, samt deres Betjente, som nu er, og herefter bliver, hvilke dette Vores Brev forekommer: Kapitajn Curt Servisen paa Skibet, Den store Sanct Jørgen, har givet saa øjensynlige Prøver paa hans Mandighed og Nidkærhed udi hvis, som sidst er passeret ved Dardanellerne, at man jo vel er pligtig til at lade ham se hele Statens Velbehag derover, og at trøste ham med Forvisning om offentlig Naade, da han ved Lejlighed har at nyde større Kendetegn paa et genereus Væsen. Til Bevis herpaa har Vi den 13. i nærværende Maaned overlagt med Raadet, at assignere ham Aarlig paa Rente-Kammer-Herrerne over den Gemeene Fiscum 200 *courante Ducater*, saalænge han lever, foruden den Foræring af en Guldkæde paa 300 *courante Dukater*, at han desto mere kan fornemme

Statens Affection, at blive deraf kraftigere opmuntret til at fortfare med selv samme Tapperhed og Courage i sin Tjeneste. Befaler derfor at bemeldte Raadsmyndighed dennem, som det vedkommer, at svare ham forbenævnte Assignation i alt saaledes, som det oventil er forklaret.

Givet paa Vores Fyrstelige Palads, den 21. Januar 1654 (er 21. Januar 1655 almindelig Tidsregning).

Alemanto Angelo Bonini,
Sekretær.

Bilag 11.

Johannes Pisauro, af Guds Naade Hertug til Venedig etc.

Til stedsevarende Ihukommelse. Saasom Vores Republik plejer med Gavnildhed udi Gerningen at erkende deres Merite, som er hos samme i Tjeneste, saa har Vi ogsaa taget Kaptajn *Curt Scieversens* i Consideration, der fast denne ganske Orlogs-Tid har tjent udi Flaaden imod Tyrken, og ved at fortfare uden Ophør i sit Embeds Pligt med Skibet, kaldet Den store Sanct Jørgen, har givet de rette Kendetegn paa Nidkærlighed i adskillige Tilfælde, og paa Tapperhed i mange Rencontres, med at lade se ej mindre Courage med sit Sinds inderlige Attraa i at sætte Livet selv udi Fare, Vores Stat til Ære; Hvor-til, naar man fører hans Persons og Byrds Beskaffenhed og Værdighed, saa har Vi resolveret at bepryde ham med *Ridder-Ordenen af Sanct Marco*, tilladendes ham af den fuldkommen Myndighed, Vi har, Magt til at bruge Klæde-Dragten, Liv-Gjortelen, Sverdet, Guld-Sporene, og al anden Militær Prydelse, og at nyde alle de Prærogativer, Ære, Jurisdiktion, Frihed, og Privilegier, som egner andre Riddere, og henhører til et retskaffent Krigs-Væsen og en Ridders Værdighed; Og ville Vi, at han overalt for saadan Een skal erkendes. Til et Tegn herpaa har Vi ladet dette nærværende Privilegium med Vores sædvanlige Indsegl stadfæste, Efterkommerne til en Amin-delse.

Givet paa Vores Fyrstelige Palads d. 28. Januar 1658 (1659 almindelig Tidsregning).

Francesco Ronca,
Sekretær.

Bilag 12.

Johannes Pisauro, af Guds Naade Hertug til Venedig etc

Giver alle og enhver Øvrighed i denne Vores Stad Venedig tilkende, og særdeles Rente-Kammer-Herrerne over den Gemene Fiscum, og deres Betjente, som nu er, og derefter bliver, hvilke dette Vores Brev forekommer. Ridderen *Curt Cervisen* har givet saa øjensynlige Prøver paa hans Myndighed og Nidkærhed udi hvis, som sidst er passeret ved Dardanellerne, at man jo vel er pligtig til at lade ham se Statens Velbehag derover, og at trøste ham med Forvisning om offentlig Naade, da han ved Lejlighed har at nyde større Kendetegn paa et generøs Væsen. Til Bevis herpaa har Vi d. 15. i nærværende Maaned overlagt med Raadet at assignere ham Aarlig paa Rente-Kammeret over den Gemene Fiscum *Et Tusende Fire Hundrede gode Dukater*, saalænge han lever, og hans Arvinger i tredie Led, paa det han desto mere kan fornemme Statens Affection, og blive stedse deraf kraftigere opmuntret til at fortfare med selv samme Tapperhed og Courage i sin Tjeneste. Befaler derfor afmeldte Raads Myndighed dennem, som det vedkommer, at svare ham forbenævnte Assignation i alt saaledes, som det oven til er indført.

Givet paa Vores Fyrstelige Palads d. 28. Februar 1658 (1659 almindelig Tidsregning).

Francesco Ronca,
Sekretær.

NAVNE- OG SAGREGISTER

Adelborst, 23.

Abrahams Offrande, Skib, 27.

Adeler, Cort Sivertsen, hans Forældre, 22, hans Fødsel, 22, hans første Hustru, Engeltje, 28, hans anden Hustru, Anna Pelt, 83, Børn, 28, 116, 175, hans Broder, faldt i Slaget ved Tenedos 1657, 52, 71, hans Død, 191, hans Eftermæle og Vurdering gennem Tiderne, 7—12, 193—202.

Hans Uddannelse, 23, 27, 28, 134, 199, 200, hans Stilling i venetiansk Orlogstjeneste, 22—25, hans Attester, 24, 25, 27—29, 60, 206—214, Søslag ved Dünerne 1639, 23, Søslag ved Fochies og Træfning ved Cerigo 1649, 29—32, Vollo 1650, 29, 34, 206, Kreta 1650, 29, Søslag mellem Paros og Naxos 1651, 29, 34, 35, han redder Inkvisitor Bragadin fra Drukning 1652, 29, 35, 36, undsætter Suda 1652, 29, 36—38, 208, deltager i Angreb paa Rodos 1653, 38, 209, Dardanellerkampen 1654, 39—47, 52, 194, 195, 208, 209, hans Tapperhed fremhæves i de venetianske Rapporter, 26, 47, 52, udmærker sig i Slaget ved Tenedos 1657, 51, 52, saares „dødeligt“, 52, udmærker sig ved Tenedos 1658, 53, bliver Markus Ridder, 53, udmærker sig ved Dardanellerne 1659, 54—56, 211, 212, deltager som venetiansk Viceadmiral, Tenente Generale i Ekspeditionen til Kreta 1660, 57—63, 212, 213, hans Kamp med „Ibrahim Pasha“, 65—71, hans venetianske Udmærkelsestegn, 36, 47, 53, 72, 206—208, 212—214, Ridder af San Marco, 53, 73, 213, Ridder af Dogeordenen, 76—78, hans Vaabenskjold, 73, 78—81.

Venedig tilbyder ham en Kommandopost som Viceadmiral, 83, 92, 93, Holland tilbyder ham Stillingen som Viceadmiral for Norderkvarteret og Vest-Vriesland, 85, 94, 161.

Claus Ahlefeldt beordres til at forhandle med Adeler, 91, Brevveksling, 92, 93, Adelters Ankomst til København 1663, 95, 201, udnævnes til dansk Admiral, 95, til General-Admiral, 104, 105, hans Bestallinger, 96—99, hans Gage, 97—104, 168.

Adeler sendes til Norge for Udskrivning 1664, 104, 115, 116, Galej bygges i Holland, 115, 119, fuldfærdiges i Bergen, 115, 116.

Adeler forestaar Ombygning af danske Orlogsskibe, 123, 124, rejser til Neustadt og opsætter ny Byggekontrakt for „Tre Kroner“, 126, bemyndiges at „ordinere“ „Tre Kroner“, 127, 128, „ordinerer“ Nybygninger i København, 130, 136, 137, bygger „Prins Christian“ („Christianus Quintus“), 132—134, lader indbygge Banjerdæk, 132, 136, hans Forudsætninger som Skibskonstruktør, 134, 135, hans Virksomhed som saadan, 139, 140, Karakteristik af Adelters Skibe, 141—149.

Adeler ophøjes i Adelstanden, 152, Adelspatent, 7, Sendelse til Holland 1666, 151—157, Indkøb til Flaaden, Regnskab: 178, 197, Sendelse til Holland 1669 ang. Skibsmaaling, 157, 158.

- Forhold til de danske Admiraler, 159—163.
- Adeler og dansk Handelsvirksomhed, 164—179, beskæftiger sig med Salt-handel efter Kongens Tiilskyndelse, 100—102, 167, 168, Saltkompagniet, 168—174, Ostindisk Handel og Kompagni, 174—175, Ejendomsbesidder, 180—184, køber Bradsbjerg, 172, 180, Salg af, 183, 184, 197.
- Adelers Operationsplan for Krigen mod Sverige, 186—188, Overkommando over Flaaden i Østersøen 1675, 188—191, Flaadestyrke, 189, hans Sygdom og Død, 191, 192, hans Personlighed, 193—202.
- Adeler, Niels Sørensen, 183, 184, 197.
- Sivert, 28, 116, 175.
- Adelers Galej, 121.
- Admiralitetet, 89, 108, 138, 165, 176, 186—188, 195, Uenighed indenfor, 133, 159—163.
- Agatha (senere „Færø“), dansk Orlogsskib, 155, 156.
- Ahlefeldt, Claus, General, 91, 92, 95, 104, 114, 117.
- Almerico, Prins af Este og Modena, 57—60, 65—67, 69, 71, 77, 79, 84.
- Anna Sophia, dansk Orlogsskib, 138, 140.
- Anderson, R. C., engelsk Marinehistoriker, 12, 143.
- Attester, venetianske, 11, 24, 27, 32, 60, 194, til George Scot, 31.
- Aquilla Coronata, Skib, 51, 70.
- Aquilla Negra, Skib, 53.
- Banjerdæk, 136.
- Barbaro, venet. Admiral, 33, 50.
- Becker, Tyge Alex., dansk Forfatter, 8—10, 196.
- Bembo, Marco, venet. Admiral, 51, 52, 63, 70, 77.
- Benstrup, B., dansk Kommandørkaptajn, Skibskonstruktør, 145.
- Bergen, Affære i Bergen Havn 2. August 1665, 150, 170, Galejer, 115.
- Binckes, holl. Admiral, 105, 189, 190.
- Bjelke, Henrik, dansk Admiral, 23, 89, 90, 102—104, 110, 111, 126, 129, 139, 161, 174—176, 178, 191, 196, 198.
- Jørgen, General, 162, 181—183.
- Ove, Kansler i Norge, 114, 115, 171.
- Blaa Mynde, dansk Galej, 114.
- Bobé, L., dansk Forfatter, kgl. Ordens-Historiograf, 10.
- Bork, Ole, dansk Forfatter, Læge, 7, 83, 200, 201.
- Bournonville, A., Balletmester, 8.
- Bradsbjerg, 172, 180—184, 196, 197.
- Bragadin, Ger., Raadsherre, Inkvisitor, 35, 72, 206.
- Brandt, G., holl. Forfatter, 85.
- Bruhier, P. J., fransk Søofficer, Forfatter, 12.
- Brunoni, Girol., ital. Forfatter, 12, 26, 54, 85.
- Bruun, Chr., dansk Forfatter, Bibliotekar, 8—11, 23—25, 27, 29, 31, 32, 36, 43, 49, 53, 54, 56, 57, 59—68, 72, 74—76, 78, 84, 85, 93, 94, 100, 102—108, 113—116, 120, 134—137, 139, 156, 159, 161, 164, 169, 177, 182, 194, 195, 198, 200, 202.
- Bynkershoek, holl. Forfatter, 12.
- Börjeson, H., svensk Søofficer, Forfatter, 12.
- Candia, Fæstning paa Kreta, 19, 58.
- Canea, Fæstning paa Kreta, 17, 201.

- Cannenburg, W. Voorb., holl. Forfatter, Museumsdirektør, 12.
 Carlisle, Greve af, eng. Ambassadør, 131.
 Cerigo, 57, 61, 67.
 Chambers, P., svensk Gesandtskabssekretær, 104, 111, 119, 121—125, 130, 131, 146, 147, 163, 198.
 Charlotta (Prinsesse), dansk Orlogsskib (Ex „Prins Christian“), 137.
 Charlotta Amalia, dansk Orlogsskib, 138, 140, 189.
 Christian den Femte, 185.
 Christian den Fjerde, 106, 107, 114, 158.
 Christiania, dansk Orlogsskib, 140, 189.
 Christianus Quartus, dansk Orlogsskib, 140, 148, 189.
 Christianus Quintus, dansk Galej, 120.
 — dansk Orlogsskib (Ex „Prins Christian“, 1665), 133, 136, 140.
 — — 1683, 149.
 Churprinsen, dansk Orlogsskib, 129, 130, 133, 137, 140, 153.
 Cisme (Chisme), Fæstning i Natolien, 55.
 Contarini, Gerol., venet. Admiral, 53—56, 209, 210.
 Courtin, Ant. de, fransk Resident i København, 130, 135, 155.
 Courtkjold-Samsøe, Frederik, Greve, General-Admiral-Lieutenant, 122.
 Dardanellerne, Blokade af, 18, 29, Slag 1654, 39—47, 52, 194, 195.
 David, dansk Galej, 114.
 Davidson, William, eng. Baronet, 169, 172, 173.
 Delfino, Iseppo, venet. Admiral, 38—43, 47, 52, 63, 73, 194, 208.
 Delmenhorst, dansk Orlogsskib, 153.
 Duckanden, dansk Galej, 120.
 Duvall, G., svensk Resident i København, 90.
 Dünerne, the Downs, Søslag 1639, 23.
 Egernet, dansk Orlogsskib, 153, 198.
 Elisabeth Mary, Skib, 34.
 Emanuel, dansk Orlogsskib, 132, 153.
 Enighed, dansk Orlogsskib (Ex „Prins Christian“, ex „Charlotta“), 189, 191.
 Flaade, den danske, Tilstand 1650—1663, 108—112, Budget, 111, 170, 185.
 Flaadeliste, 1666, 153.
 Flaadestyrke, underlagt Adeler 1675, 189.
 Flyvende Hjort, dansk Orlogsskib, 123, 153.
 Flyvende Ulv, dansk Orlogsskib, 28.
 Fochies, Søslag, 30—33.
 Fonne, Harmen, holl. Kaptajn i venet. Tjeneste, 32.
 Forgyldte Fisk, dansk Orlogsskib, 135, 174.
 Forgyldte Stokfisk, dansk Orlogsskib, 132, 153.
 Fortuna (Ex „Tre Kroner“), dansk Fløjteskib, 128.
 Foscolo, L., venet. Admiral, 37, 38, 40, 72, 73, 207.
 Frankrig, sender Hjælpetropper til Kreta, 57—61, lader Orlogsskibe bygge i Danmark, 130, 131, i Holland, 143.
 Frederik den Tredie, 82, 89, 92, 95, 96, 98, 100, 103, 108, 114, 120, 124, 150, 158, 167, 169, 172, 186, 188.
 Frederik, dansk Orlogsskib, 109, 123, 153, 199.
 Fredericus Tertius, dansk Orlogsskib, 140, 189.

- Frideric, le (= l'Admirable), Orlogsskib bygget til Frankrig, 131, 154.
 Fridericia, J. A., dansk Professor, Forfatter, 10.
 Friderich, dansk Galej, 116, 118—120.
 — Liden, dansk Galej, 119.
 Færø (Ex „Agatha“), dansk Orlogsskib, 28, 175.
 Gabel, Christoffer, Statholder i København, 99, 100, 175, 180, 183, 197.
 Galejer i Middelhavet, 19—21, tyrkisk Galej fra før 1658 bevaret, 117.
 Galejtype i Norden, 113—122.
 Galej, Nr. 1, 2 og 3, 120.
 Gallo d'Oro, Skib, 35, 36, 206.
 Gansepoel, Susanna van, Adellers Svigermoder, 83.
 Gar, T., Biblioteksdirektør i Venedig, 9, 75.
 Garde, H. G., dansk Søofficer, Forfatter, 162.
 Garman, H., Toldforvalter, 101, 167.
 Gevers, J., holl. Kaptajn i venet. Tjeneste, 32.
 Giove Fulminante, venet. Orlogsskib, 142.
 Giustinian, B., ital. Forfatter, 74, 76, 78.
 Gjedde, Ove, dansk Admiral, 23, 63, 89, 103, 110, 181.
 Griffenfeldt, P., 186. 199.
 Grove, G. L., dansk Forfatter, 8.
 Gualdo, Galleazzo, Greve, venet. Ambassadør, 82.
 Guldkæder, venet., 32, 34, 36, 47, 72—78, 206, 207, 212.
 Gyldenløve, Ulr. Fr., Statholder i Norge, 118, 119, 139, 172.
 Gyldenløve, dansk Orlogsskib, 135, 139, 140, 189.
 Gyldensparre, A., Admiralitetsraad, 136.
 Hakro, Henrik, holl. Kaptajn i dansk Tjeneste, 131.
 Havfruen, dansk Orlogsskib, 128, 131, 132, 189.
 Helt, Nicolaj, dansk Admiral, 89, 108, 126, 128, 159, 161, 198.
 Hermansen, Matthis (Thys Harmensen) van der Burg, Skibsbygger, 124, 130, 149.
 Hindenburg, T., dansk Forfatter, 8.
 Hol (Dybde i Lasten), defineres, 136.
 Holberg, L., dansk Forfatter, 7, 106.
 Holland, Forhold til Danmark, 151—152, Alliance med Danmark, 151, 186, Skibs-
 konstruktion, 141, 144, 154, 202, faar traktatmæssig Oplysning om danske
 Orlogsskibe, 152—154, sender Hjælpeflaade 1675, 189.
 Hummeren, dansk Orlogsskib 1660, 139 (senere „Østersskallen“), 153.
 — — 1665, 139, 153, 159, 199.
 Hvid, Erik Simunsen, Rebslager, 141.
 Hvide Bjørn, dansk Orlogsskib, 166.
 Hvide Løve, dansk Orlogsskib, 159.
 Højenhald, dansk Orlogsskib, 114.
 Ibrahim XXII, 69, 80.
 „Ibrahim Pasha“, 65—70.
 Jacob, dansk Galej, 114.
 James (Scozzese), Skib, 31.
 Jonge, J. C. de, holl. Forfatter, 93, 94.
 Juel, Jens, 118, 119.
 — Niels, dansk Admiral, 89, 102, 104, 108, 109, 118, 120, 121, 126, 133, 137, 148,
 159, 163, 176, 188, 198, 200, 202.

- Judichær, O., dansk Admiral, 107.
 Jægeren, dansk Orlogsskib, 192.
 Klingenberg, Poul, Admiralitetsraad, 126, 132, 150, 152, 155, 156, 174.
 Knopf, Daniel, Toldforvalter, 104.
 Kragh, E., Oversekretær, 160.
 Krarup, F., Arkivar, 10.
 Kreta, Landgang paa, 17.
 København, dansk Orlogsskib, 123, 153, 166.
 Lange Herkules, dansk Orlogsskib, 114.
 Lange Maren, dansk Orlogsskib, 119.
 Lassen, Jens, Admiralitetsraad, 115.
 Lawson, engelsk Admiral, 200.
 Le Maire, Jac., holl. Resident i København, 161, 196.
 Lilliecrona, Gust., svensk Resident i København, 136, 137, 139, 159—161.
 Lind, H., Præst, dansk Forfatter, 10, 161.
 Lindormen, dansk Galej, 120.
 — dansk Orlogsskib, 82, 109, 123, 153, 189.
 Lindsey, Skibsbygger, 123.
 Lund, H. C. A., dansk Forfatter, 8.
 Mander, Karel van, Maler, 65, 72.
 Marcello, venet. Admiral, 49.
 Margherita, Skib, 42.
 Markus-Ordenen, 10, 53, 71—78, 213.
 Marselius, Købmænd, Gabriel, 109, 162, 178, Leonhard, 109, 178.
 Massius, Francesco, Korrespondent (Minister) for Danmark i Venedig, 64, 77.
 Middleton, Thomas, engelsk Kaptajn i venet. Tjeneste, 34.
 Mocenigo, Lazaro, venet. Admiral, 35, 50, 60, 63, 73, 76.
 Model, Betegnelse for Skibskonstruktionstegning, 132.
 Montague, E., Earl of Sandwich, eng. Admiral, 90, 104.
 Morosini, Francesco, venet. Admiral, 47, 48, 54—57, 59—63, 67, 73, 81, 208, 209, 211, 212.
 Muhamed IV, 69, 80.
 Mund, Pros, dansk Admiral, 138.
 Murad IV, 69, 80.
 — tyrkisk Admiral, 40.
 Mylius, Peder Bentzon, dansk Forfatter, 7, 8, 11—12, 26—29, 36, 37, 59, 65, 67, 68, 74, 106, 107, 113, 120, 141, 158, 193.
 Møller, Henrik, Admiralitetsraad, 110.
 Nani, Battista, ital. Forfatter, 8, 12, 26, 60, 85, 91, 94.
 Neptunus, dansk Orlogsskib, 162.
 Norske Løve, dansk Galej, 120.
 — dansk Orlogsskib, 1634, 108.
 — — 1654, 82, 109, 123, 153, 159.
 — — 1665, 133, 137, 140, 153.
 — — 1681, 148, 149.
 Nældebladet, dansk Orlogsskib (Ex „Tre Kroner“), 127, 153.
 — — 1671, 140, 189.
 Oldenborg, dansk Orlogsskib, 112, 125, 146, 147, 153.
 Orning, Berent, dansk Kaptajn, 127, 133.

- Orso Negro, Skib, 31.
 Osteren, dansk Orlogsskib, se Østersskallen.
 Ostindisk Kompagni, 174, 175.
 Paramor, Skib, 51.
 Paul, Chevalier, fransk Admiral, 57, 61, 200.
 Pelt, Anna, 83.
 — Arnold, 83, 175, 178.
 — Arnout, 83.
 Phoenix, dansk Galej-Fregat, 122.
 — dansk Orlogsskib, 166.
 Prins Christian, dansk Orlogsskib 1650, 110, 123—125, 153 (senere „Charlotta“, 137, senere „Enighed“, 140).
 — — 1665, 132, 135—137, 143, 144, 153 (senere „Christianus Quintus“).
 Prins Jørgen (Georg), dansk Orlogsskib, 129, 130, 132, 133, 136, 140, 145, 146, 149, 153, 189, 190, 199.
 Priuli, Antonio, venet. Admiral, 67.
 Querini, Francesco, venet. Søofficer, 51, 52, 70.
 Rejersen, Joh. (Harmen Reyersen), holl. Kaptajn i venet. Tjeneste, 27.
 Reimers, Claus, Kaptajn, Skibsbygger, 111, 125, 126, 128, 132, 135—137, 160.
 Riksäplet, svensk Orlogsskib, 198—199.
 Riva, Giacomo di, venet. Admiral, 29, 31—36, 72, 76, 205—207.
 Rodos, Angreb paa, 1653, 38, 208.
 Rodsten, Jens og Markvar, danske Admiraler, 176.
 Rotta Fortuna, Skib, 31.
 Rubbin, Jacob og James, Skibsbyggere, 108, 109, 124, 125.
 Ruyter, Michael de, holl. Admiral, 10, 83, 90, 158, 187, 196, 200.
 Røde Ulv, dansk Orlogsskib, 108.
 Salomon, dansk Galej, 114.
 Salthandel og Saltkompagnier, 164—174.
 Samson, dansk Orlogsskib, 166.
 San Giorgio Grande (Zan Zorzi Grande = Groote St. Joris), Corts Skib, 23, 27—29, 34—36, 38, 42, 51, 53, 54, 56—60, 62, 70, 205—209, 211—213.
 Schack, Hans, Feltherre, 93, 121.
 Scot George, skotsk Kaptajn i venet. Tjeneste, 31, 32.
 Scozzese, Skib, 31.
 Sehested, Hannibal, 82, 90, 91, 102, 107, 169.
 Sheldon, Fr., Skibsbygger, 108, 122, 143.
 Sinclair, D., Skibsbygger, 107.
 Sjöblad, E., svensk Admiral, 121.
 Skibsmaaling, 157, 158.
 Skibskonstruktion, Bøger om, 134, 135, 144.
 — i Udlandet, 142—144, 154.
 Slesvig, dansk Orlogsskib, 148, 149.
 Sophia Amalia, dansk Orlogsskib, 108—110, 140, 153.
 Sophie, la (le Fort), Orlogsskib bygget til Frankrig, 131, 154.
 Sorte Bjørn, dansk Orlogsskib, 123, 153, 166.
 Sorte Rytter, dansk Orlogsskib, 153.
 Spes, dansk Orlogsskib, 82, 123, 153.

- Speziale, G. C., italiensk Søofficer, Forfatter, 12.
 Spraglede Falk, dansk Orlogsskib, 189.
 Sprydstagen, dansk Orlogsskib, 119.
 St. Michael, dansk Orlogsskib, 115, 132, 153, 197.
 Suda, Fæstning ved Kreta, 17, 29, 36—38, 58, 59, 67, 207, 212.
 Svanen, dansk Orlogsskib (Ex „Hannibal“), 82, 123, 124, 140, 153.
 Sverige, Flaadeoperationer 1675, 189—191.
 — Skibskonstruktion, 143, 144.
 Søgeprogram, se Universitetsprogram.
 Talbot, Gilbert, engelsk Ambassadør i København, 150.
 Tenedos, 40, 49—53, 65, 70, 78, 81.
 Tenente Generale, venet. Viceadmiralscharge, 10, 57, 60, 61, 77.
 Tengnagel, Ekvipagemester, 115.
 Testament over Cort Adeler, 7.
 Thomesen, Corn., Skibsbygger, 139.
 Tidsregning, venetiansk, 28.
 Tobias, dansk Galiot, 135, 155, 178.
 Trefoldighed, dansk Orlogsskib, 108, 123, 153, 199.
 Tre Kroner, dansk Fløjteskib (senere „Fortuna“), 128.
 — dansk Galej, 114.
 — dansk Orlogsskib, 82, 125—133, 136, 140, 145, 153, 154, 160.
 Trellund, Jonas, Admiralitetsraad, 164, 169, 172, 173, 175.
 Tre Løver, dansk Orlogsskib, 108, 109, 123—126, 140, 148, 153, 154, 159.
 Tromp, Corn., holl. Admiral 196.
 — Marten H. holl. Admiral, 23.
 Uddevalla, 119.
 Ugglå, Claes, svensk Admiral, 123, 127, 129, 133, 144.
 Universitetsprogram over Cort Adeler, 7, 75, 76, 193.
 Valiero, ital. Historieskriver, 37.
 Wassenauer, van Obdam, holl. Admiral, 84, 90.
 Venedig, Tidsregning, 28, Flaade, 19—21, Kommandoforhold, 22, 24, 25, 60, 61,
 Rapporter, 12, 25, 26, Forhold til fremmede Kaptajner, 32, 33, Krig med Tyr-
 kiet, 17, Søslag ved Fochies, 30—33, Træfning ved Cerigo, 29—32, Vollo, 29, 34,
 Søslag mellem Paros og Naxos, 29, 34, 35, Angreb paa Rodos, 38, Dardaneller-
 kampen 1654, 39—47, Søslag mellem Dardanellerne og Tenedos, 49—52, For-
 cering af Dardanellerne, 54—56, bygger Orlogsskibe, 142.
 Wicquefort, A. de, holl. Forfatter, 91.
 Victoria, dansk Orlogsskib, 82, 123, 153.
 Vildmanden, dansk Orlogsskib, 153.
 Wijsen, Nicolaj, holl. Borgmester, Forfatter, 135, 144.
 Vollo, Fæstning i Grækenland, 29, 34, 48, 205.
 Worm, Willom, 7, 75, 76, 78, 193, 194, 202.
 Wrangel, C. G., svensk Admiral, 121, 123.
 Wätjen, Forfatter, 27.
 Østersskallen, dansk Orlogsskib (Ex „Hummeren“), 139.

