

# Fra Krig og Fred

Dansk Militærhistorisk Kommissions Tidsskrift  
Nummer 2014/1



## Artikel:

Flådens udlandsmobilisering: Rekruttering af skandinaviske søfolk i Amsterdam under Skånske Krig

## Forfatter:

Asger Nørlund Christensen ©

Syddansk universitet

## Søgeord:

Professionelle søfolk; Internationalt arbejdsmarked; Arbejdsmigration; Strategisk ressource

## Resumé:

Ved hjælp af hidtil upublicerede lønningslister fra Skånske Krig dokumenteres den danske flådes omfattende rekruttering af professionelle skandinaviske søfolk i Amsterdam med henblik på krigen. Eksistensen af denne erhvervsgruppe og dens bagland peger på, at skandinaviske søfolk var en del af et internationalt arbejdsmarked, og at de udgjorde en vigtig brik i den danske konges strategi for at opnå herredømmet i Østersøen.

## Flådens udlandsmobilisering. Rekruttering af skandinaviske søfolk i Amsterdam under Skånske Krig

Næsten hver generation af historikere har beskæftiget sig med den danske søhelt Niels Iuel og med hans overbevisende sejr den 1. juli 1677 i Køge Bugt. En hurtig søgning på bibliotek.dk gav 21 monografier startende med hans mindetale i 1697 og sluttende med omtale i *Danmarks største søhelte* fra 2010.<sup>1</sup> Vi ved i dag altså meget om søhelten selv, skibene der deltog i slaget og selve slaget, men til gengæld har der hidtil ikke været særlig fokus på de mænd, der bemandede de danske orlogsskibe under Skånske Krig.

På de 27 orlogsskibe og fregatter, der deltog på dansk side i slaget, var der hen ved 10.000 mand,<sup>2</sup> men vi ved meget lidt om, hvem de var, hvorfra de kom og hvilke kvalifikationer de havde.

I *Niels Juels flåde*<sup>3</sup> nævner Jørgen Barfod, at man i januar 1676 ville skaffe mere mandskab til flåden og i den forbindelse håbede at hverve og udskrive 3400 mand i Holland og 1600 mand fra Slesvig, Holsten, Ribe, Sild, Før, Glückstad, Hamburg, Wismar, Rostock og Lübeck. Man forventede sig ikke meget fra Norge: “*Nyt folk af Norge at udskrive og med dem, når de nedkommer, flåden straks at besætte, forårsager efter vores allerunderdanigste mening sygdom, og giver fast lige stor bekostning og ingen tjeneste.*”<sup>4</sup> Resten af mandskabet skulle skaffes fra de danske øer og købstæder. Der var altså ikke nok mandskab at få indenfor Danmark og Norges grænser, og helt naturligt vendte man sig mod Holland, hvor der var tradition for at skaffe dygtige søfolk.

Niels Iuel havde selv startet sin løbebane til søs på hollandske skibe og skrev i 1679: “*Der behøves 20 gode constabler<sup>5</sup>, som på ingen steder bedre kan fås end i Holland, da de constabler, der duer, er næsten enten norske eller engelske, som drager til Holland for at lade sig hverve.*”<sup>6</sup>

I samtiden var man bekendt med at søfolk rejste til Nederlandene for at søge

---

1 Lyngby.

2 Barfod, 1997, p. 91.

3 Ibid.

4 Ibid., p. 113.

5 Constabler, se side 19.

6 Ibid., p. 113.



Christianus Quintus, Niels Iuels slagskib under slaget i Køge Bugt. (da.wikipedia.org)

hyre. I 1670 rapporterede den danske udsending i Haag, Marcus Gjøe, at der i Nederlandene var mange dansk/norske undersåtter i Nederlandske tjeneste og at de fleste var nordmænd.<sup>7</sup> Englænderen Robert Molesworth udgav i 1694 sin *“Account of Denmark”* og her skriver han: *“De bedste Sømænd af den danske Konges Undersaatter ere Nordmændene, men de fleste af dem ere i Hollændernes Tjeneste...”*<sup>8</sup>

I det 17. århundrede havde oplysninger om de relativt nyopdagede områder i Amerika og Asien stor interesse for vesteuropæerne, og rejsebeskrivelser af også

---

<sup>7</sup> Bruun, p. 217.

<sup>8</sup> Brasch.

dansk/norsk oprindelse var populære i samtiden. Langt de fleste forfattere til disse beskrivelser startede deres eventyr i Nederlandene, hvorfra det hollandske ostindiske kompagni; VOC (Vereenigde Oost-Indische Compagnie) udsendte sine skibe til den ny verden. Eksempelvis udgav Frederik Andersen Bolling i 1678 "Oost-Indiske Reise-bog".<sup>9</sup> Frederik Bolling var en belæst student i modsætning til et par enkelte søfolk, som faktisk skrev og fik udgivet deres beretninger i samtiden. Michel Caspar Lund tog i 1698 hyre på en ostindienfarer og var to år i de hollandske besiddelser i Asien. Herefter gik han i hollandsk tjeneste på hvalfangst under Grønland, og fra 1703 sejlede han på Østersøen på Nederlandske skibe. Hans *Om Verden og de Siunlige tings betragtning i Verden* udkom i 1718 i København.<sup>10</sup> Anders Christensen fra Christiania rejste i 1675 til Holland og efter et par år her tog han hyre ud i verden. Han nåede til Goa, Palæstina, Sri Lanka og Irak og kom først hjem efter 27 år i det fremmede. I 1728 udgav han sine memoirer.<sup>11</sup>

Det var ikke bare nordmænd, der drog mod Nederlandene. Også folk fra Sydvestjylland og hertugdømmerne rejste ud. Præstesønnen fra Lunde ved Ringkøbing, Thomas Bredsdorff, skrev om dette fænomen:

*"Paa den vestre Kant er deres Inclination mest til at tjene til Søs, hvorudover en stor Mængde udgaar derfra til Holland, nogle vel med Tilladelse, men en stor Del sniger sig bort, en Del kommer vel tilbage, men mange blive derimod borte, da ikke alene en stor Del dør på Rejsen enten til Indien eller til Grønland, hvor de gaa paa Fiskefangst, men endog mange sætte sig ned at bo i Amsterdam eller andre steder. Af den vestre Egn Piger gaar en stor Del til Amsterdam for at tjene, hvoraf mange der blive bosatte og ikke komme tilbage. Ligeledes gaar en Del af samme Køn til Holsten at tjene."*<sup>12</sup>

## Med nyt grundlag

I forbindelse med mit historiespecialeprojekt ved Aarhus Universitet "Hyresøgende! Skandinaviske søfolk på det internationale arbejdsmarked i Nederlandene under Skånske krig" inddrog og analyserede jeg tre lønningslister fra Skånske Krig. De udgør et hidtil ikke anvendt kildemateriale, der kaster et helt nyt lys på den ordinære skandinaviske sømand i den tidlige moderne periode. Det er gennem dette materiale muligt at få et øjebliksbillede af, hvilke søfolk der var i Amsterdam og som søgte hyre i den danske flåde fra 1675 til 1679. Der er i de tre lister registreret i alt 2210 søfolk.

Data fra de tre kilder<sup>13</sup> blev anvendt til at udarbejde en søgbar database på 865

---

9 Gøbel, p. 24.

10 Lund, Michel Caspar.

11 Wielandt, Joachim.

12 O. Nielsen, p. 54.

13 Kilde 1, 2 og 3 (henvisningernes form afviger bevidst fra tidsskriftets standard i denne artikels hovedgrundlag).





Henning Meyercrone, den forhyringsansvarlige danske gesandt i Holland.  
(Det Kongelige Bibliotek)

skandinaviske søfolk med navne, hjemsteder, stillinger, forskudspenge, månedshyre, ansættelsesdato, afmønstringsdato m.m. Hvis der ikke er anført anden kilde til en oplysning eller analyse i artiklen, er grundlaget denne database.

Det er naturligvis vigtigt at understrege, at databasen kun dækker de søfolk, som mønsterskriveren valgte at antage, derfor ikke nødvendigvis alle, der var til rådighed. Materialet giver derfor ikke et dækkende billede af samtlige søfolk, der søgte hyre i Nederlandene under Skånske krig, men belyser et segment af samtlige hyresøgende, nemlig dem, som skriveren anså for egnede.

Materialet har store fordele. I modsætning til de borgerlige lysningsregistre fra Amsterdam, ved vi, at der her udelukkende er tale om søfolk. Vi får et indgående billede af fordelingen af søfolk imellem de forskellige dele af det skandinaviske område, deres lønninger og de procentvise forhold imellem de forskellige stillinger om bord. Dette er en enestående kombination.

Disse forhold er blevet sammenlignet med en lønningsliste over søfolk antaget i Holland 1683, dvs. altså i fredstid,<sup>14</sup> og det har endvidere været muligt at belyse den faktiske forhyringssituation under Skånske Krig på ganske nært hold igennem den danske gesandt Henning Meyercrones breve.<sup>15</sup> Endelig er den hollandske forhyring perspektiveret ved at se på den almindelige indrullering af søfolk, der blev foretaget i Danmark og hertugdømmerne.

## Motiver og årsager til hyresøgning i Nederlandene

Der foregik en betydelig migration af søfolk til Nederlandene, og det er nærliggende at undersøge baggrunden herfor ved at anvende de såkaldte pull og push faktorer, som anvendes i migrationsforskningen. En analyse ud fra disse faktorer blev i dansk forskning allerede foretaget af Kristian Hvidt i 1972,<sup>16</sup> men mere præcist i forhold til arbejdskraftens bevægelighed er principper for deres funktion blevet formuleret af Jan Lucassen som slog fast, at:

*“You will find migrant labour:*

*If there is a free labour market.*

*If there are two regions within reach of each other where wage and price levels differ sufficiently.*

*If in one of these regions – a potential pull area – capitalistic projects or single crop cultivation involve season peaks in the demand for labour.*

*While in another region – the potential push area – there is a large class of small farmers who are unable to guarantee their annual income by engaging in domestic industry.”<sup>17</sup>*

---

14 Kilde 5.

15 Kilde 7.

16 Hvidt.

17 Lucassen, p. 131.

Særligt om søfolks mobilitet skrev han uddybende: *“In the history of the Pull area of the North sea coast, the migratory labour of seamen was extensive and of great importance for the labour market.”*<sup>18</sup>

Lad os herefter anvende denne økonomisk/strukturelle synsvinkel til at diskutere søfolkernes motiver for at rejse til Nederlandene.

## Arbejdsmarkedets frihedsgrad

Nederlandene var i det 17. og 18. århundrede en magnet for arbejdskraft fra hele Nordeuropa, og grunden var, at befolkningstilvæksten her stagnerede eller faldt i andet halvdel af det syttende århundrede,<sup>19</sup> mens der især i de sønære provinser udviklede sig en kapitalintensiv økonomi, som var afhængig af en stadig tilstrømning af arbejdskraft.<sup>20</sup> For at kunne tilfredsstille de nederlandske arbejdsgivere, blev der normalt ikke lagt nogen form for bånd på hvem, eller på hvor mange, der kunne antages.

I den danske konges riger kunne menigmand ikke bevæge sig frit omkring, men måtte have pas for ikke at blive sat fast for løsgænger. Dette fastslås i Chr. 4.s recess fra 1643 og i Norske Lov fra 1604. I Norske fra 1687 fastlægges det videre, at præsten skal give folk, der er fri af tjeneste og vil rejse bevis på, at de er *“fri og ledige fra herretjeneste til lands og vanns, så vel som fra bondens tjeneste, og for ekteskab.”* *“Løsgængere, som ikke har sådant fuldkomment bevis og nøjagtig skudsmål fra præsten, kan pågribes og dømmes.”*<sup>21</sup>

Selv om der fandtes sådanne bestemmelser, blev de imidlertid ikke i særlig grad respekterede. Specielt fra Norges kystområder foregik der i hele det 17. og en del af det 18. århundrede en meget stor “pasløs” immigration til Nederlandene, og der er anslået, at der omkring 1650 boede omkring 13.000 norske immigranter i Amsterdam.<sup>22</sup> Fra den jyske og fra hertugdømmernes vestkyst foregik der en ivrig handel med Nederlandene, og søfolk herfra var efterspurgt i Amsterdam. Specielt i hvalfangsten udviklede søfolk fra Vadehavsøerne efter midten af det 17. århundrede en tradition for at tjene på Nederlandske eller hamburgske hvalfangere. Især fra øerne Rømø, Føhr og Sild, men også fra andre Vadehavsøer, som f. eks Borkum, drog hvert år over 3000 mand søfolk til disse områder.<sup>23</sup> Der foregik en betydelig trafik imellem den danske konges riger og Nederlandene og der var derfor også mulighed for at undslippe retsforfølgelse hjemme og skjule sig i Nederlandene. Der findes fra Norge mange eksempler på lejermålsanklagede<sup>24</sup>

---

18 Ibid. p. 86.

19 Akveld, Hart og Hoboken, p. 133.

20 Jan and Leo Lucassen, p. 229.

21 Sogner, p. 28.

22 Løyland, p. 102.

23 Akveld, Hart og Hoboken, p. 133.

24 Lejermål: Ikke-ægteskabeligt seksuelt samkvem.

både mænd og kvinder, som flygtede til Nederlandene. Ligeledes var faren for at blive udskrevet som soldat til hæren end trussel, som drev mange af sted.<sup>25</sup>

Det største af den danske konges problemer var dog, at der manglede søfolk til at bemane orlogsflåden i krigstid. Det blev således i begyndelsen af Skånske krig beregnet, at der skulle skaffes 12.000 matroser for at bemane flåden, og at disse ikke kunne skaffes ved udskrivning i rigerne. Derfor udgjorde forhyringen i Nederlandene den logiske vej.

For at stoppe søfolkene i at rejse ud blev der i 1664 deklareret et: "*forbud anlagende skibsfolk og soldater ej at udføres.*"<sup>26</sup> Her blev det forbudt skipperen på et fartøj at medtage en sømand, hvis ikke denne havde det fornødne pas. Året efter blev forbuddet udvidet til at gælde alle kongens undersåtter, og det blev understreget, at det var forbudt at gå i andre landes tjeneste, ligesom de, der allerede var af sted, under trussel om dødsstraf skulle vende hjem. I årene umiddelbart efter blev forbuddet gentaget, og her blev søfolk fra Rømø, Sild og Føhr udtrykkelig nævnt.

Ved starten af Skånske krig blev forbuddet så endnu engang udstedt, da kongen "*Til Vores skibsflådes udrustning en stor andel dygtige og søfarende baadsfolk behøver at lade hverve.*"<sup>27</sup>

I modsætning til forholdene i den danske konges riger kunne man i Nederlandene bevæge sig frit og beskæftige sig med, hvad man lystede. Om den frihed, der herskede i Nederlandene, skrev fogeden Michael Tostrup fra Lister og Mandal amt i 1743 til myndighederne i København: "*Bønder ved sjøkanten er meget tilbøjelige til sjøfart med skibe, og særdelis til den hollandske nations levemaader der medfører et meget frit levned og magelighed.*"<sup>28</sup> Der var altså tale om et "semi-frit" arbejdsmarked, idet der ganske vist var formelle bindinger i den danske konges riger, men at de fungerede højst ufuldstændigt.

## Forholdet mellem pris- og lønforhold i Nederlandene og hjemme i Norden

Som det vil blive vist, var den løn, der kunne opnås af en sømand i nederlandsk tjeneste, mange gange større end den, der var mulig i hjemlandet, og det er sandsynligvis den væsentligste årsag til, at søfolkene søgte til Amsterdam.

Adgangen og nærheden til et arbejdsmarked var afgørende for søfolkene. Den nederlandske handel på Norge var meget omfattende, hvilket gjorde det særdeles nemt for en sømand at skaffe sig transport med et nederlandsk skib. I midten af 1600-tallet er det anslået, at op mod 400 nederlandske skibe var beskæftiget i tøm-

---

25 Løyland, p. 130.

26 Degn og Gøbel, p. 153.

27 Ibid.

28 Løyland, p. 101.



merfarten på den norske kyst, og da mange skibe kunne nå både to og tre rejser på en sæson, taler vi om omtrent 1000 anløb i løbet af et år.

Som tidligere nævnt var der livlig kontakt over Nordsøen fra hertugdømmernes vestkyst og det sydvestjyske område. Hvalfangerne drog af sted til deres skibe i det tidlige forår på såkaldte "smakskibe" (mindre lastfartøjer med smakkesejl), som tit var farligt overfyldte. Således forliste i 1744 et smakskib fra Føhr med 110 søfolk om bord og samme år druknede 84 søfolk fra Sild på vej hjem fra Amsterdam.<sup>29</sup>

Hvad angår søfolkene fra Skånelandene og Øresundskysten må man antage, at den store nederlandske skibsfart, som foregik igennem Øresund, har været den mulighed, der lå først for, når det gjaldt en rejse til Nederlandene. Således passede der i 1670'erne årlig 3-4000 skibe forbi Kronborg, og ud af disse var 54 % nederlandske fartøjer.<sup>30</sup>

Dette gjaldt formodentlig ikke for søfolkene fra de indre danske farvande. Skibsfarten på danske havne foregik helt overvejende på danske skibe. Kun 30 % af anløbene var af udenlandske skibe, og i de indre danske farvande var langt hovedparten fra Lübeck eller Rostock.<sup>31</sup> Hvis man derfor ville til Nederlandene var der tilsyneladende ikke direkte skibslejlighed; rejsen måtte starte med en fordyrende færgeforbindelse eller arbejde på en småskude til København eller de tyske Østersøbyer. Her kan kravet om pas måske have været en større hindring end for andre egnede søfolk.<sup>32</sup>

Adgangen til de internationale skibsruter og specielt ruterne til de nederlandske anløbshavne spillede altså en afgørende rolle i søfolkenes søgning mod det nederlandske arbejdsmarked.

## Om øget arbejdskraftbehov på nogle årstider

Der var i søfartserhvervet i nogen grad tale om sæsonbestemt arbejde. Nordeuropas kolde og blæsende vintre gjorde søfart besværlig og farlig i vintermånederne, så de fartøjer, der sejlede i dette område, blev lagt op for vinteren og stak først i søen igen i løbet af foråret. Dette faktum betød, at søfolkene fra Skandinavien begav sig til pull-området, Nederlandene, i det tidlige forår, for at være på pletten, når arbejde blev udbudt. De norske søfolk drog af sted i perioden fra januar til april,<sup>33</sup> hvilket også gjaldt for søfolk fra Jylland og hertugdømmernes vestkyst. Eksempelvis afsejlede hvalfangstskibene fra Nederlandene omkring 1. maj til farvandene ved Spitzbergen og Grønland.<sup>34</sup>

---

29 Steffen, p. 30.

30 Degn og Gøbel, p. 131.

31 Ibid., p. 113.

32 Den Store Danske Encyklopædi: vornedskab.

33 Sogner, p. 84.

34 Steffen, p. 30.

I materialet er det tydeligt, at der blev mønstret flest søfolk i forårs månederne, og årene 1677 og 1678 fremtræder her helt typiske. I 1675 var man kommet for sent i gang og fik sikkert matroser fra den første af årets nederlandske handelskonvojer fra Middelhavet, hvilket nok også var tilfældet i 1676.

## Indtjeningsmulighederne hjemme

De skandinaviske lande var efter de mange konflikter i starten og midten af det 17. århundrede i høj grad push-områder. Efter 1660 var Danmark og hertugdømmerne forarmede, og i det nuværende danske område faldt befolkningen med 20 %. Tabet af Bohuslen og Skånelandene udgjorde en dramatisk økonomisk forringelse, og det var svært at få gang i produktion, handel og transport. Frem til 1720 var i hvert fald Danmark og Slesvig præget af økonomisk stagnation. Gårde lå øde, og bønderne havde svært ved at klare sig, da den internationale efterspørgsel på korn var vigende. Det ramte hårdt, da Danmark og Slesvig-Holsten i overvejende grad var landbrugslande.<sup>35</sup>

Hvad Norge angår, var situationen den, at indbyggertallet fordobledes i 15- og 1600-tallet, og pga. arvereglerne, der tillod jorddeling, blev jordbrugene mindre og mindre, hvilket bevirkede, at der opstod mangel på jord. Ikke mindst i den ressourcefattige syd-sydvestlige kyststribе, hvorfra en stor del af de norske søfolk i det anvendte materiale kom.

Ved slutningen af 1600-tallet var der kommet flere husmænd og jordløse, og disse folk skulle ikke vente på, at en fæstegård blev ledig, hvorfor giftermålsalderen faldt, og børneflokkene tilsvarende steg.<sup>36</sup> Fra hele Norge søgte unge mennesker, der ikke kunne finde et udkomme hjemme, ud til kysterne og i nogles tilfælde videre til Nederlandene. Der foregik derfor en meget stor udvandring fra Norge, som toppede imellem 1640 og 1680.<sup>37</sup>

Hvad angår Bohuslen og Skånelandene er situationen noget mere uklar. I Bohuslen oplevede man som i resten af Norge en fordobling af befolkningstallet og dermed også de problemer, det medførte. For de egentlige landbrugsområder i Skåne må der gælde de samme forhold som i Danmark og Slesvig. Blekinge havde i hele perioden et underskud af brødkorn, og de dårlige konjunkturer må have forringet økonomien yderligere. Hallands jord var meget mager, og befolkningen var derfor i forvejen tvunget til at have bierhverv, og i de dårlige tider må Nederlandene have tiltrukket mange.<sup>38</sup>

I modsætning til situationen i Skandinavien steg lønningerne i Amsterdam i sidste halvdel af det 17. århundrede. I Köln kunne en daglejer tjene 15 styvere om dagen og i Arnheim 22, men i Amsterdam var lønnen 27 styvere om dagen. Hertil

---

35 Degn og Gøbel, p. 8.

36 Løyland, p. 106.

37 Ibid., p. 102.

38 Degn og Gøbel, p. 128.

kom, at brødpriserne var stabile og lave, da netop kornhandlen imellem Østersøen og Vesteuropa var hollændernes kernekompetence, og kornlagrene derfor altid var fyldte.<sup>39</sup>

For de professionelle storskibssøfolk, som senere skal omtales, gjaldt imidlertid endnu en faktor: Der var ikke nok efterspørgsel efter deres særlige kvalifikationer i fredstid i hjemlandene. Den amerikanske historiker Jeremiah Dancy har vist, at det tog mange års træning at opnå den kundskab og de færdigheder, der skulle til for at kunne arbejde højt til vejs i rigningen på et stort sejlskib.<sup>40</sup> Sådanne råsejlsriggede store skibe fandtes der ikke mange af i dobbeltmonarkiet. I 1677 var der således kun 54 sådanne skibe hjemmehørende i Danmark,<sup>41</sup> og tilsvarende var der 50 i Norge.<sup>42</sup> Først efter 1750 var der i Danmark/Norge opbygget en handelsflåde, der var stor nok til at beskæftige dobbeltmonarkiets søfolk.<sup>43</sup>

## Hvor kom de fra?

### Søfolkenes hjemstavn eller udskibningshavn

Der var utvivlsomt mange forskellige årsager til, at søfolk valgte at lade sig hverve til den danske flåde. I Amsterdam håbede man at kunne finde de bedste søfolk til flåden, og man skulle tro, at der i denne metropol for det meste blev antaget hollændere. I de anvendte lønningslister findes ganske vist 915 eller 41,4 % hollandske søfolk, men det er overraskende, at der var 869 eller 39,3 % skandinaviske søfolk. Hertil kom 11,4 % tyskere, 2,6 % fra de britiske øer, 0,8 % fra oversøiske kolonier og fra Nordfrankrig, samt 2,4 %, hvis hjemsted er ukendt.

Disse tal er usædvanlige, for de korresponderer ikke med, hvad andre resultater hidtil har vist om fordelingen af søfolk i de nederlandske flåder. Det er anslået, at der i 1680 var behov for omkring 50.000 sømænd for at bemane de nederlandske skibe.<sup>44</sup> Ud af disse var ca. 6500 eller 13 % den danske konges undersåtter.<sup>45</sup>

Hvordan kan den uforholdsmæssig store andel af skandinaver i det anvendte materialet så forklares?

Det umiddelbare svar ville være, at nogle af de dansk/norske søfolk vendte hjem for at tjene kongen, da landet standede i våde. At fyrstetroskab og pligtfølelse tilsagde søfolkene at vende hjem.

Det er vel også naturligt at forestille sig, at hvervningsfolkene umiddelbart ville vælge en dansk undersåt frem for andre ud fra en naturlig forventning om loyalitet. Sproget må selvfølgelig også have spillet ind.

---

39 Mak, p. 118.

40 Dancy, p. 200.

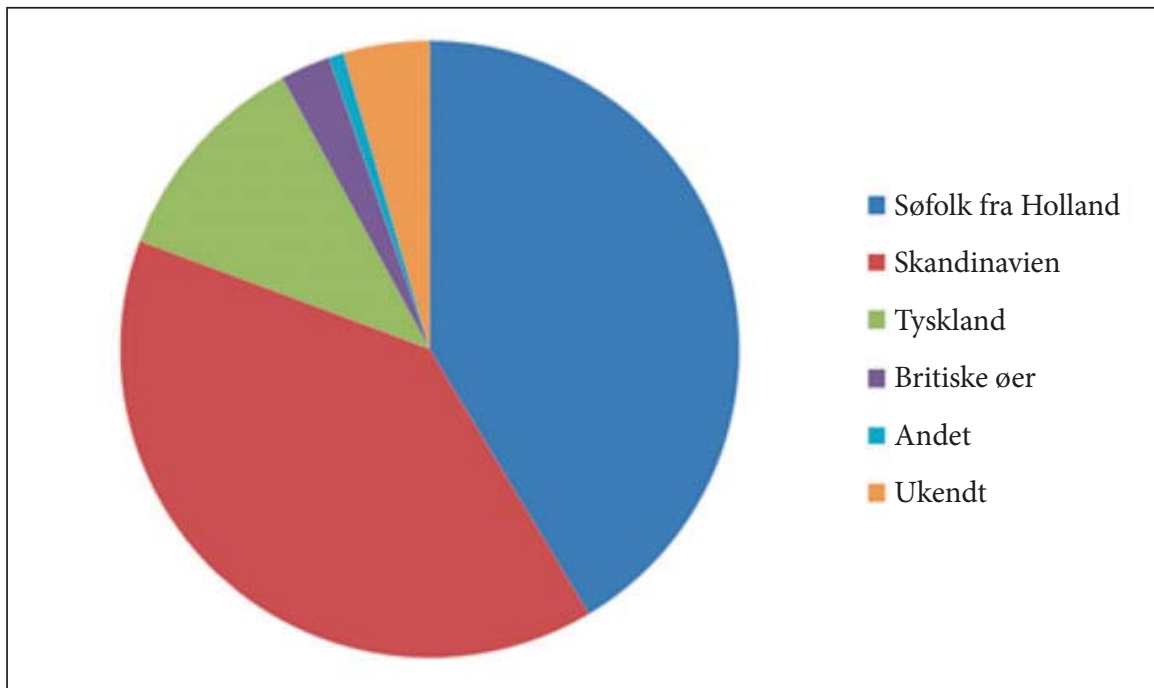
41 Degn og Gøbel, p. 25.

42 Barfod, p. 184 ff.

43 Sogner, p. 145.

44 Akveld, Hart og Hoboken, p. 132.

45 Gøbel, p. 12



Oprindelsesområdet i Europa.

Hvis troskab til kongen og sproget var positive faktorer i udvælgelsen af mandskabet, hvordan forklares så de 33 svenske søfolks tilstedeværelse og fortsatte veneration over for den danske krone? En forklaring kunne være, at de nederlandske søfolk ikke ville lade sig forhyre til krig for andres sag. Igen pga. fyrstetroskab? Eller også foretrak de hollandske søfolk – fordi de kunne vælge på eget arbejdsmarked – hyre på skibe, hvor lønnen var høj og risikoen lav. Det gjaldt den nordeuropæiske fart med korte rejser og mange anløb af hjemhavnen, dernæst Kapfarten og så hvalfangsten ved Spitzbergen. Mindst attraktivt var VOC og orlogsflåden, da lønnen var relativ ringe og dødeligheden høj.<sup>46</sup> Så måske skyldtes det store antal skandinaver, at deres betydeligste konkurrenter, de nederlandske søfolk, valgte tjenesten i den danske flåde fra. Der var intet særligt, der trak. Det er også værd at huske, at Nederlandene indtil medio 1678 selv var i krig og selv havde brug for søfolk. Måske var der ganske simpelt ikke så mange hollandske søfolk at få?

De skandinaviske søfolk udgjorde 869 eller 39,3 % af det samlede materiale og repræsenterer altså en usædvanlig stor andel af de forhyrede søfolk. 47 % af de 869 søfolk kom fra Norge, 30,2 % fra Vestdanmark og hertugdømmerne og det danske Øresundsområde, 16 % kom fra Skånelandene og Bohuslen, 3,8 % kom fra det egentlige Sverige, 2,2 % fra Danmark undtagen Øresundskysten. Visse af disse tal er ikke uventede, da forholdet imellem norske og danske matroser på 2:1 var kendt i forvejen fra den danske orlogsflåde.<sup>47</sup> Men hvis man ser på den nederlandske handelsflåde så er det beregnet, at der i perioden 1700 – 1709 var beskæf-

<sup>46</sup> Akveld, Hart og Hoboken, p. 144.

<sup>47</sup> Sogner, p. 70.



tiget 19 % nordmænd, 11 % danskere og 24 % søfolk fra hertugdømmerne,<sup>48</sup> og hvis man lægger antallet af søfolk fra hertugdømmerne sammen med de danske, havner man på et størrelsesforhold imellem norske og danske, der er fuldstændig modsat forholdet i den danske flåde. Det samme gør sig gældende i et enkelt eksempel fra den nederlandske flåde, hvor sammensætningen af besætning for fem orlogsskibe fra 1720'erne og -30'erne kendes. Her kom halvdelen fra Nederlandene, 14 % fra Danmark (og her ved vi ikke, hvad det dækker over), 9 % fra Norge, 19 % fra Tyskland og 3,5 % fra Sverige.<sup>49</sup> Selv hvis søfolkene fra hertugdømmerne er medregnet under Tyskland, er der næsten dobbelt så mange danskere som nordmænd.

Omkring 1670 er det anslået, at den norske handelsflåde var på ca. 11.000 læster, ca. det samme som den kombinerede handelsflåde fra Danmark og Slesvig.<sup>50</sup> Man skulle derfor mene, at antallet af søfolk, der var hyresøgende i Amsterdam, var nogenlunde ligeligt fordelt imellem de to områder.

Ifølge det anvendte materiale og besætningssammensætningen i de nævnte nederlandske skibe er andelen af dansk og Slesvig-holstenske søfolk meget større end den hidtil har været antaget. En forklaring herpå kunne være flugt fra krigstjeneste. Måske var der i hvert fald under Skånske Krig mange flere søfolk fra disse områder end sædvanligt i Amsterdam, mens tallene for de norske søfolk viser normaltilstanden: De fleste norske sømænd var allerede i forvejen i Amsterdam, hvilket Sølvi Sogners materiale om norske immigranter også viser.<sup>51</sup>

### **Analyse af hjemstavnsbaggrund.**

Man kan inddele søfolkene i materialet i følgende geografiske undergrupper.

1) Jylland og hertugdømmernes vestkyst. 2) Holsten. 3) Danmark undtagen Øresundskysten. 4) Østslesvig. 5) Danske Øresundskyst. 6) Nordvestnorge. 7) Vestnorge. 8) Syd- og Sydvestnorge. 9) Østnorge. 10) Bohuslen. 11) De til Sverige afståede provinser Halland, Skåne og Blekinge. 12) Sverige.

### **Gruppe 1**

Andelen af søfolk, der kom fra Stadil fjord i nord til Ditmarsken i syd, er på 19,5 % af samtlige skandinaviske søfolk, hvilket ikke kan undre, da man her finder Sydvestjylland og Vestslesvigs kendte søfartsområder; Tønder med Højer havn i Slesvig (64 mand), Husum (10 mand), Ribe (25 mand). Fra det holstenske Ditmarsken kom 24 mand samt to fra Meldorf, og så kan man foruden Højer og Husum tælle: Føhr 8, Ballum 6, Tønning 5, List på Sylt 4, Grådyb 3, Lovtrup 3, Løgumkloster 2. Endelig er der en række områder, hvorfra der kun kom 1 sø-

---

48 Degn og Gøbel, p. 158.

49 Sogner, p. 77.

50 Degn og Gøbel, p. 54.

51 Sogner.



Oprindelsesområderne for skandinaverne.  
(Ole Vedel Rasmussen)



Fra Holsten Slesvigs og Jyllands vestkyst.  
(Ole Vedel Rasmussen)

mand: Wyk (på Føhr), Stadil, Eider (formodentlig Ejdersted), Sylt, Outrup (nord-vest for Varde, Rens (øst for Tønder) og Skærbæk.

Hvis man sammenligner de nævnte forhold med informationer om den almindelige indrullering foretaget i Danmark og hertugdømmerne,<sup>52</sup> springer det i øjnene, at der optræder lokaliteter, som slet ikke er repræsenteret blandt de i Amsterdam antagne søfolk: I Neustadt blev der rekrutteret 32 og i Bredsted 42. Der blev også rekrutteret direkte fra nogle af de i materialet kendte lokaliteter: Fra Tønning 56 mand. Fra Ribe 39 mand, Varde 10, Ringkøbing 20, Holstebro 8 og Tønder 40 mand.

Måske lykkedes det myndighederne at få alle søfolk fra de førstnævnte byer i nettet, inden de drog til Nederlandene, mens en del søfolk fra de sidste lokaliteter måske allerede var i Amsterdam?

## Gruppe 2

I materialet er 19 mand eller 2,2 % opgivet som kommende fra hertugdømmet Holsten, men hvor præcist er uvist. Måske var det bare underforstået, og de kom fra en af Elbhavnene: Altona, Rendsburg, Elmshorn, Uetersen, Beidenfleth, Brünsbüttel og Itzehoe. En enkelt opgav dog Glückstadt, som var den maritime hovedstad i Holsten. Derudover er der kun registreret en enkelt mand mere fra hertug-

<sup>52</sup> Kilde 6.



Fra Slesvigs østkyst, Østjylland og Øerne.  
(Ole Vedel Rasmussen)

dømmet, og han kom fra Kiel. Ved den lokale hvervning i Holsten ses det imidlertid, at der blev indrulleret 25 mand fra denne by, ligesom der fra Neustadt kom 32, Femern 83, Heiligenhafen 49, Itzehoe 30 og Rendsburg 15.

### Gruppe 3

Kun 19 mand, hvilket er 2,2 % af de skandinaviske søfolk, kom fra Danmark med undtagelse af Øresundskysten, og det synes at være forbavsende få.

En mand kom fra Humble på Langeland, 1 fra Kalundborg, 2 fra Kolding, 1 fra Korsør, 2 fra Lolland, 1 fra Lyø, 1 fra Odense, 2 fra Samsø, 1 fra det lille fiskerleje Vestermou ved Ålborg, 2 fra Århus og 2 fra Ålborg. Generelt set var der altså ganske få fra de nævnte købstæder, og kun 1 fra det sydfynske område, som senere skulle få så stor betydning. Der er i kilderne 4 og 6 omhandlende den hjemlige rekruttering registreret 1328 indrullerede søfolk fra dette område, hvilket i nogen grad forklarer, hvorfor så få var repræsenteret i Amsterdam: De var blevet indrulleret i hjemlandet. Der blev lokalt indrulleret 46 søfolk fra Køge, 41 fra Nakskov, 24 fra Rudkøbing, 40 fra Samsø, 63 fra Århus, 41 fra Odense, 120 fra Ålborg, 15 fra Assens, 19 fra Ebeltoft og hele 127 fra Bornholm.

De forventelige søkøbstæder og maritime lokaliteter er smukt repræsenteret, men det er til gengæld også lokaliteter inde i landet:

Slangerup med 8 mand, Store Heddinge med 13, Slagelse med 12, Ringsted med 4, Viborg med 36, Hjørring med 10, samt byer der lå langt inde i fjordene: Roskilde med 31, Lemvig med 12, Randers med 57, Skive med 6, Mariager med 15 og Thisted med 29. Der kan fra de førstnævnte lokaliteter næppe forventes at

komme mange søfolk, og fra de sidstnævnte, hvortil de internationale skibsruter ikke nåede, kan man næppe forvente befarnede søfolk. Det faktum, at sådanne personer er blevet indrulleret i hjemlandet, stiller spørgsmål om, hvilke kvalifikationer disse søfolk havde.

#### **Gruppe 4**

Fra Østslesvig kom 32 mand eller 3,7 % af de skandinaviske søfolk. 19 fra Flensborg, 4 fra Slesvig, 7 fra Sønderborg og 2 fra Åbenrå. Blandt de i hjemlandet rekrutterede søfolk findes også mange fra dette område. Således kom der 12 mand fra Haderslev, 77 fra Flensborg, 51 fra Sønderborg, 16 fra Åbenrå, 50 fra Eckernförde og 62 fra Slesvig.

#### **Gruppe 5**

Til denne gruppe regnes Helsingør, København og Amager, og herfra kom 40 søfolk, som udgør 4,6 % af de skandinaviske søfolk. Disse byer ligger ved Øresund, som pga. dybde og strømforhold var den foretrukne sejlroute imellem Østersøen og Vesteuropa. I perioden fra det tidlige 1500-tal til det 18. århundrede blev der i Øresundsregnskaberne registreret omkring en halv million passager, hvoraf 54 % af fartøjerne var af Nederlandsk oprindelse. Fra 1650'erne til 1670'erne var der tale om 2-3000 årlige passager og fra 1680'erne til 1690'erne om 3-4000 årlige passager.<sup>53</sup> Skibstrafikken var altså enorm.

32 søfolk eller 80 % af alle i denne gruppe opgav det samlede danske riges hovedstad, København, som deres hjemstavn. Hovedstaden husede det kongelige hof, rigets administration, store dele af landmilitæret, den industrilignende produktion og storhandelen, og den havde derfor stor betydning for handelsflådens fordeling og sejlads.<sup>54</sup> Byen var samtidig hovedbase for orlogsflåden på Gammelholm. Helsingør havde pga. sundtolden gode internationale forbindelser, så det kan undre, at kun 5 mand eller 12,5 % af danskerne fra Øresundsområdet kom herfra. Matros Hans Carstensen og kvartermester Cornelis Diricksen kom begge fra Amager og lod sig begge hyre den 23. juni 1676. Der er vist ikke megen tvivl om, at de to var kammerater og gjorde turen til udlandet sammen. Lodseriet fra Dragør på Amager var centralt for søfarten op igennem Øresund, da det krævede lokalkendskab at besejle Hollænderdybet, Kongedybet og at passere barren ved Drogden. Foruden lodsningen af større fartøjer, måtte Dragørlodserne også fungere som styrmænd i flåden. Således måtte tolv mand fra byen sejle for kongen i 1699-1700.<sup>55</sup> I kilde 4 og 6 ses det, at 64 søfolk fra Helsingør blev indrulleret lokalt, hvilket også gælder for 58 mand fra Amager.<sup>56</sup> Disse tal forklarer fraværet af søfolk fra disse steder i Amsterdam.

---

53 Degn og Gøbel, p. 131.

54 Ibid., p. 8.

55 Ibid., p. 80.

56 Kilde 4 og 6.





Fra Norge. (Ole Vedel Rasmussen)

### Gruppe 6

I samtiden var det en kendt sag, at gode søfolk kom fra Norge og den dansk/norske flåde var dybt afhængig af de norske søfolk. Endda så meget, at de stedlige rekrutteringsofficerer uofficielt opfordrede unge nordmænd til at “Begi sig på farten” – søge hyre på nederlandske skibe for at dygtiggøre sig.<sup>57</sup> Norge<sup>58</sup> blev flittigt besøgt af nederlandske fartøjer, da eksporten af tømmer herfra var kolossal. Det gælder for samtlige norske byer i det anvendte kildemateriale, at de først og fremmest var udskibningshavne for tømmer.<sup>59</sup> Derfor er andelen af befarne søfolk fra Norge også betragtelig højere end den tilsvarende fra de indre danske farvande. De 28 søfolk, som kom fra Nordvestnorge, udgjorde 3,3 % af de skandinaviske søfolk og 6,9 % af alle nordmænd. 24 af dem kom fra Trondhjem, mens resten kom fra Nordmøre, Molde, Levanger og en enkelt fra Mesøy helt oppe ved Bodø.

### Gruppe 7

Her er kun tale om en lokalitet, Bergen, men ligesom det gælder for Trondhjem og mange andre af de store byer, så må man antage, at mange af de søfolk, der angav byerne som hjemstavn, i virkeligheden kom fra et større bagland. Der er 64 søfolk registret fra Bergen, og de udgør 7,4 % af de skandinaviske søfolk og 15,7 % af alle nordmænd i materialet. Bergen var under Skånske Krig stadig centrum

<sup>57</sup> Sogner, p. 73.

<sup>58</sup> Se side 18.

<sup>59</sup> Løyland, p. 23.

for handlen med tørfisk,<sup>60</sup> og byen var knudepunktet for hele Vestnorge. Hertil sejlede man helt oppe fra Lofoten med tørfisk og returnerede med kolonialvarer og korn.<sup>61</sup>

### Gruppe 8

242 søfolk kom fra Syd- og Sydvestnorge og udgør 27,8 % af de skandinaviske søfolk og hele 59 % af alle nordmænd i materialet. 103 kom fra Westeriser, 39 fra Stavanger, 22 fra Flekkerø, 20 fra Merdø, 15 fra Lista, 5 fra Christianssand, 4 fra Risemoen og en eller to stykker fra Korshavn, Egernsund, Hetland, Hornesund, Bredal og Stjernesund. Den norske forsker Sølvi Sogner har undersøgt udvandringen fra Norge til Amsterdam og slået fast, at 53 % af brudeparrene registreret i Amsterdams lysningsregister kom fra dette område,<sup>62</sup> så tallene passer.

Westeriser er det gamle hollandske navn for Risør, nutidens Mandal. Bag den karakteristiske Risøy lå en beskyttet naturhavn, som hurtigt blev en vigtig handelsplads. Der var dengang spredt bebyggelse med husklynger ved elvmundingen og de nærliggende havne.<sup>63</sup> Det er derfor indlysende, at ikke alle de 103 mand stammede herfra, men må have angivet stedet som udskibningshavnen.

Flekkerø er en ø i Kristianssandfjorden. Stedet var mødested for orlogsflåder og konvojer af handelsskibe samt første anduvningspunkt for mange skibe, der skulle videre ind i Østersøen.<sup>64</sup> Flekkerø er selvsagt ikke en hjemstavnsangivelse, men åbenbart et sted, hvorfra skibslejlighed videre ud i Europa var mulig. Merdø ligger ved Tromøy i Arendal kommune og var en af de vigtigste udskibningspladser for tømmer til Nederlandene,<sup>65</sup> Legelant List er en hollandsk betegnelse for den flade del af halvøen Lista.<sup>66</sup>

### Gruppe 9

Fra Østnorge kom 100 søfolk eller 11,5 % af samtlige skandinaviske søfolk. De udgjorde 24,4 % af alle norske sømænd, og tallet ligger tæt op af Sogners 21 % for brudefolk fra området.<sup>67</sup> Her i Oslofjorden fandtes ikke noget centralt søfartsknudepunkt som Bergen, Trondhjem eller Stavanger. I stedet ses en mere jævn fordeling hen over hele området. 19 Søfolk kom fra Frederiksstad, 19 kom fra Christiania, hvoraf en enkelt endda opgav et kvarter i byen, Fredriksborg, 17 fra Svinesund, 11 fra Koppervik, 10 fra Larvik, 9 fra Tønsberg, 8 fra Frederikshald, 8 fra Langesund, 5 fra Drammen og 4 fra Stavern. 19 søfolk antages at komme fra Fredrikstad på østsiden af Oslofjorden, men tallet er problematisk. Der er i

---

60 Ibid., p. 26.

61 L'Orange, p. 8.

62 Sogner, p. 37.

63 Sogner, p. 35.

64 Degn og Gøbel, pp. 85, 89.

65 Løyland, p. 25.

66 Sogner, p. 34.

67 Ibid., p. 37.

materialet nemlig ikke nogen mulighed for at afgøre, om der er tale om denne by eller Friedrichstadt i Slesvig-Holsten. Den første blev grundlagt i 1567 efter den nordiske syvårskrig som erstatning for Sarpsborg, som var blevet brændt af, hvorimod Friedrichstadt blev anlagt af den gottorpske hertug Frederik den 3. i 1620'erne i den vestslesvigske marsk.<sup>68</sup>

Jeg har valgt at regne Fredriksstad med til Norge med det svage argument, at der i VOC- skibsbøgerne synes at være langt flere soldater end matroser fra Friedrichstadt, og at disse soldater som regel var tyskere.<sup>69</sup> 11 søfolk kom fra Kobbervik, men også her er der problemer med lokaliteten. For på Karmøy syd for Stavanger findes også en Kobbervik. Da tømmerudskibningshavne synes at være et gennemgående træk for de fleste norske søfolk i dette materiale, anser jeg denne lokalitet for østnorsk, da Koppervik, som i dag er en bydel i Drammen, lå midt i tømmerudskibningsområdet og endda lagde navn til kvalitetstømmer fra Norge: "Kooperwyksche Balken."<sup>70</sup> 8 Søfolk kom fra Frederikshald, det nuværende Halden ved østsiden af Oslofjorden. Lidt længere ud af Iddefjorden ligger Svinesund, og herfra kom 17 søfolk, som sikkert har bemanded Fredrikshalds relativt store handelsflåde. Andre 8 kom fra Langesund på den norske sydøst kyst. Byen var sammen med Drammen den største udskibningsplads for tømmer og blev anløbet af mange nederlandske skibe.

### Gruppe 10

Fra Bohuslen, som i 1658 blev afstået fra Norge til Sverige, er der registreret 104 mand, eller 12 % af de skandinaviske søfolk. Heraf kom 93 mand fra Masterland, hvilket var hollændernes gamle navn Marstrand.<sup>71</sup> Seks har bare angivet Bohuslen som hjemsted, tre søfolk kom fra Uddevalla, en mand fra søfartsøen Tjörn og en kom fra Kosterøerne ud for Bohuslen. Masterland var fra gammel tid kendt som hjemsted for et stort sildefiskeri, og foruden eksport af Bohuslenske sild var Masterland samtidig udskibningshavn for store dele af Bohuslen, og selv om området var forhugget og tømt for tømmer omkring 1630, så var der til stadighed en stor udførsel af tømmer fra det svenske indland.<sup>72</sup> Tre mand kom fra Uddevalla, som tidligere var en af Bohuslens store udskibningshavne, men efter 1658 forringedes byens betydning.<sup>73</sup> Den store ø, Tjörn, ligger i skærgården halvvejs imellem Uddevalla og Göteborg og her har siden oldtiden være drevet fiskeri og bondesejlads. Øen var meget aktiv i sildefiskeriet, og en del søfolk må igennem tiderne have været kommet herfra.<sup>74</sup> Sejlmager Barent Andersen var en af dem. Matros Willem Jansen kom fra Kosterøerne ud for Bohuslens kyst. Han

---

68 Ibid., p. 35.

69 Aarsbog, p. 35.

70 Sogner, p. 35.

71 Rubnen, p. 201.

72 Holm, pp. 72, 73.

73 Degn og Gøbel, p. 124.

74 Bugge, m.fl., p. 62.

Fra de tabte landsdele og Sverige.  
(Ole Vedel Rasmussen)



var en særdeles erfaren sømand, som fik et stort forskud ved ansættelsen den 23. september 1675, og han blev også hyret igen i Amsterdam i 1678. Som det senere skal vises, havde Masterland en sømandsstand, som var meget professionel og internationalt orienteret. Hele 17,5 % af søfolkene herfra blev hvervet som officerer eller underofficerer, hvilket vidner om, at området havde tætte forbindelser til den nederlandske søfart.<sup>75</sup>

### Gruppe 11

Søfolkene fra Skåne, Halland og Blekinge talte 35 mand og udgjorde 4 % af de skandinaviske søfolk. Fra Halland kom ti mand fordelt med: En fra Varberg, to fra Baastad, fire fra Falkenberg, to fra Halmstad. En mand angav bare Halland som hjemsted. De indre egne af det mellemste og sydligste Halland havde stadig i midten af det 17. århundrede store skove, hvorfra tømmer blev udskibet. Foruden landbrugsvarer blev tømmer og brændeved sejlet til København på småskuder fra landsdelen.<sup>76</sup> Halmstad, Falkenberg og Laholm var gode og trygge havne, fordi de var etableret i elvmundinger,<sup>77</sup> hvilket også gjaldt for Baastad, en lokalitet lidt syd for Halmstad i Laholmbugten.

22 Søfolk angav at komme fra Skåne. Ti mand fra Engelholm, seks fra Malmø, to fra Landskrona, to fra Kristianstad og to angav bare Skåne som hjemsted. En-

<sup>75</sup> Ibid., p. 19.

<sup>76</sup> Degn og Gøbel. pp. 119 f.

<sup>77</sup> Ibid., p. 61.



gelholm eller Ängelholm, som byen hedder på svensk, ligger inderst i Skåldervikbugten, øst for Kullen og 30 km nordøst for Helsingborg. Malmø var tidligt et vigtigt regionalt søfartscenter,<sup>78</sup> og selv om bundforholdene udenfor byen var sådan, at store skibe måtte omlade ladningen til pramme, havde byen en anseelig søbaseret handel.<sup>79</sup> I 1639 var her hjemmehørende seks store skibe på over 100 læster, kun overgået af København med 13 i samme størrelse.<sup>80</sup> Efter 1658 kom byens skibsfart ind i en kraftig nedgangsperiode, da den betydelige korneksport herfra af de svenske myndigheder blev omdirigeret til svenske havne.<sup>81</sup> Det kan tænkes, at de seks Malmøsømænd søgte ud, fordi de hjemlige beskæftigelsesmuligheder var dårlige. To mand angav Landskrona som hjemsted. Havnen var fra naturens hånd sådan indrettet, at selv store, tungt lastede skibe kunne nå ind til skibsbroen eller ligge trygt for anker for alle vinde.<sup>82</sup> Ligesom fra Helsingborg og Malmø gik der også her færge til København, også efter 1660.<sup>83</sup> Kristianstad, 20 km øst for Sölvesborg, ligger godt 10 km inde i landet, men havde igennem en kanal adgang til havet ved Åhus. Gods blev flådet med pramme fra havet og ind til havnen, men Åhus var begrænset sejlbar for større skibe pga. klipper i indløbet.<sup>84</sup>

Søfolk fra Blekinge er kun repræsenteret med tre mand fra Kristianopol. Ulrich og Moegens bærer begge efternavnet Petersen, og selv om de blev hyret henholdsvis den 25/6 og 2/8 1675, kunne man godt antage, at de var i familie med hinanden. Kristianopol ligger ca. 5 km. syd fra den gamle grænseby Brømsebro. Byen havde tre havne; Lykkeby, Hemmeby vig og Klagebek.<sup>85</sup>

## Gruppe 12

33 mand eller 3,8 % af de skandinaviske søfolk kom fra det egentlige Sverige og lod sig hverve til den danske flåde. 13 kom fra Stockholm, 8 fra Gøteborg, 4 fra Kalmar, 3 fra Karlssund, to fra Gotland og en mand fra Finland. En enkelt havde bare angivet Sverige som hjemsted.

Foruden lokaltrafik med landbrugsvarer og skovprodukter til de større byer, havde Sverige en betydelig eksport af jern, kobber, tjære og potaske. Disse produkter blev eksporteret primært til Storbritannien, Nederlandene og Frankrig i nævnte rækkefølge.<sup>86</sup>

---

78 Degn, p. 11.

79 Degn og Gøbel, p. 62.

80 Ibid., p. 45.

81 Tomner, p. 274.

82 Degn og Gøbel, p. 62.

83 Ibid., p. 121.

84 Ibid., p. 62.

85 Ibid., p. 57.

86 Heeres, m.fl., p. 366.

## Analyse

Som tidligere nævnt er det overraskende, at der i materialet optræder så mange skandinaver, og det er blevet foreslået, at grunden hertil måtte være, at de nederlandske søfolk valgte den danske flåde fra. Dette bestyrkes måske af den holdning, som blev lagt for dagen af Prinsen af Orange.

Den 23.marts 1676 skrev den danske gesandt i Nederlandene, Baron Meyer-crone, hjem om hvervning af matroser til flåden. Han havde drøftet dette med prinsen, og denne havde svaret: "... at det ikke på nogen måde var mærkeligt, at Matroserne nægtede at tjene en fremmed prins for samme pris som de tjente deres land, og at det var umuligt at give dem indtryk af, at de ville blive lige så godt behandlet som de er det her, selvom det ville være den største/reneste sandhed i verden"<sup>87</sup> (forfatterens oversættelse).

Det lader altså til, at holdningen i landet var, at tjenesten om bord i de danske orlogsskibe ikke var lige så interessant som i hollandske fartøjer. At dansk/norske søfolk søgte hyre i flåden kunne også skyldes fyrstetroskab. Det kunne også forklare det store antal søfolk fra de tidligere danske landsdele; Bohuslen, Skåne, Halland og Blekinge. Ifølge Poul Holm var: "*Det almene forløb, at de tidligere danske og norske undersætter gjorde betydelig modstand mod de svenske indgreb frem til og med den skånske krig 1675-79.*"<sup>88</sup> Herimod taler imidlertid de 33 søfolk fra det egentlige Sverige. Hvis der var tale om fyrstetroskab, burde dette selvfølgelig også gælde svenske søfolk, som så ikke ville optræde i materialet.

Der kunne være mange forskellige årsager til, at mange skandinaver var i Nederlandene. Nogle af dem ønskede måske hverken at lade sig udskrive til krigstjeneste i Sverige, Danmark eller Norge. Myndighederne var i samtiden på vagt overfor tilstrømningen til Nederlandene, da flåden var afhængig af trænedesøfolk. I løbet af det 17. århundrede blev der gentagne gange udstedt forbud mod, at søfolk søgte tjeneste i udlandet,<sup>89</sup> og den engelske gesandt skrev i 1666 om situationen: "*Deres matroser i Jylland og Holsten deserterer i stort antal til hollænderne for at slippe for den forsultne tjeneste.*"<sup>90</sup>

Også under Skånske Krig var der mangel på duelige søfolk til flåden, så den 25/1 1676 blev der udstedt plakat om "*At Søefolck sig ikke ii Fremmede Herres Tieneste eller af Landet maae begive.*"<sup>91</sup> Forbuddet måtte gentages den 15. december samme år.<sup>92</sup> Året efter, den 20/12 1677, måtte forbuddet endnu engang gentages: "*Fornyet Forbud, at Baadfolck sig ei af Kgl. M. Riger eller Fyrstendomme maa begive. Ei eller Baadfolck eller Soldater af Skippere eller Baadfolck bortføres.*"<sup>93</sup>

---

87 Kilde 7.

88 Holm, p. 84.

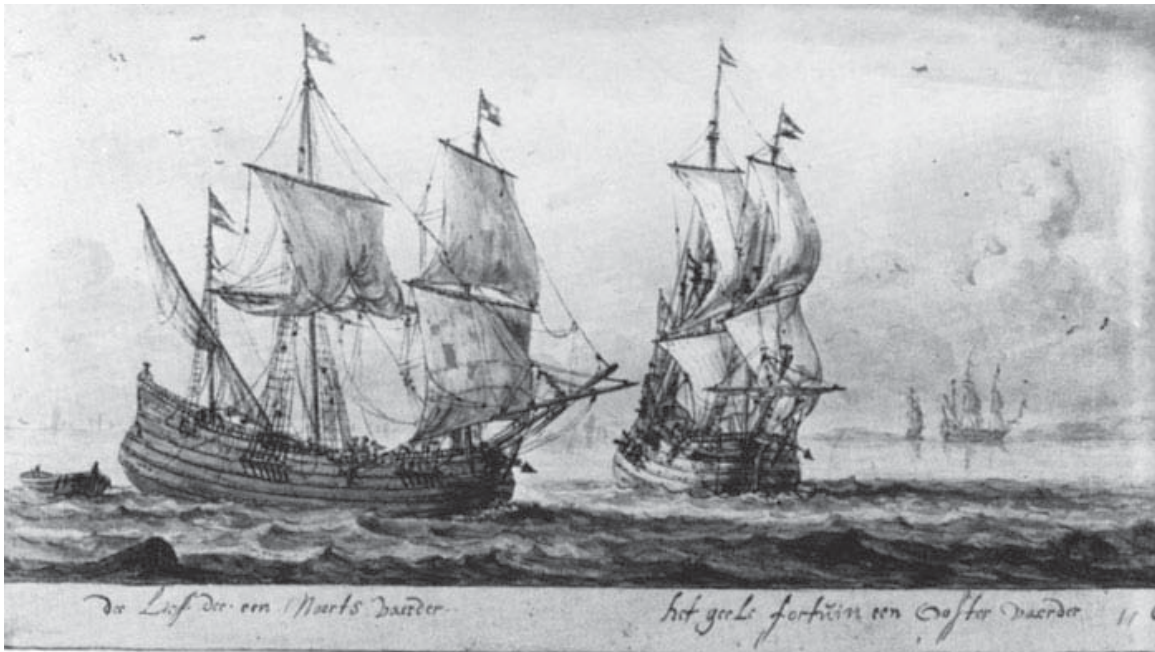
89 Degn og Gøbel, p. 153.

90 Barfod, p. 22.

91 Schous Forordninger, p. 126.

92 Ibid., p. 127.

93 Ibid., p. 131.



Skibe, her to hollandske fløjter. Som det kan ses, havde deres rigning fælles konstruktionstræk med orlogsskibenes.  
 (Akveld, Hart og Joboken (red): Maritieme Geschiedenis der Nederlanden (Bussum 1977))

Det er muligt, med en vis forsigtighed, at efterprøve om de mange skandinaver var i Amsterdam for at undgå krigstjeneste. I "Alphabet"<sup>94</sup> er fundet 151 skandinaviske søfolk, som blev hyret i Nederlandene i 1683 på et tidspunkt, hvor man ganske vist forberedte sig på krig, men hvor fjendtlighederne ikke var brudt ud. Hvis de blev antaget meget tidligt i 1683, afspejler de formodentlig den almindelige migration til Nederlandene, hvorimod en senere antagelse kunne vise et forøget antal søfolk på flugt fra udskrivning. Ud af disse 151 registrerede søfolk kom de 36,4 % fra Norge, 8,6 % kom fra Sverige, 20,5 % kom fra hele Danmark og hertugdømmerne, mens 34,4 % kom fra de tidligere Skånelande og Bohuslen.

I min sammenskrivning af lønningslisterne fra Skånske Krig er fordelingen således: 47 % kom fra Norge, 3,8 % kom fra Sverige, 32,8 % fra hele Danmark og hertugdømmerne, 16 % fra de tidligere Skånelande og Bohuslen. Der er tydelige forskelle, og det lader til, at der var et større antal dansk/norske søfolk tilstede i Nederlandene under skånske krig end sædvanligt. Deres tilstedeværelse her må sandsynligvis skyldes flugt fra udskrivning til krigstjeneste.

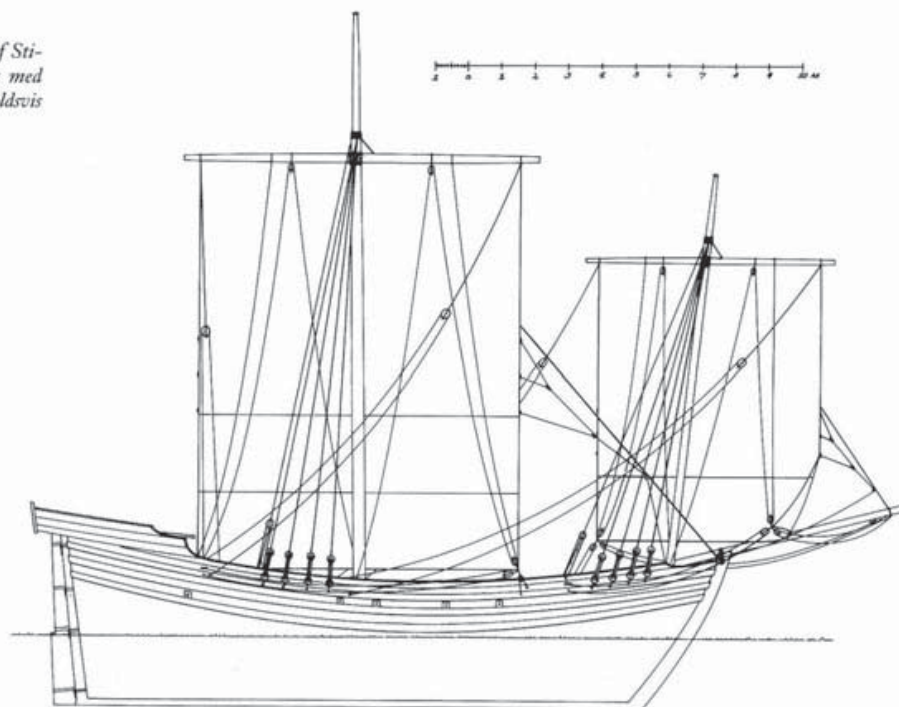
Der var ikke mange søfolk fra byer og havne i de indre danske farvande, skønt de mange danske købstæder her burde have kunnet levere et pænt antal søfolk. Hvad er årsagen?

Hvis man ser på de opgivne læstetal for byer som Korsør (204), Nakskov(241) og Ålborg (367,5),<sup>95</sup> bliver det åbenbart, at der faktisk ikke var så stor søfart herfra, og at den søfart, der var, i hvert fald blev udført på små fartøjer. Med bag-

94 Kilde 5.

95 Barfod, pp. 164, 175.

Rekonstruktionstegning af Stinesmindeskudens rigning med to store råsejl på henholdsvis fokkemast og stormast.



Stinesmindeskuden, der kun kunne give den grundlæggende sømandsrutine.  
(Degn & Gøbel: Skuder og kompagnier. Dansk søfarts historie)

grund i en analyse af skibstrafikken på de danske søkøbstæder kunne Ole Degn og Erik Gøbel slå fast: “De forhold, der fremtræder her, stemmer ikke overens med tidligere påstande om en dominans af udenlandske handelsskibe. Tværtimod bæres skibsfarten på danske havne helt overvejende af danske skibe.”<sup>96</sup> Det var bare små fartøjer, der gjorde det.

I denne sammenhæng er størrelsen af fartøjer en vigtig pointe. Hvis man ser på størrelsen af danske fartøjer i 1677, ses det, at 685 af de 883 fartøjer eller 77,5 % tilhørte typerne: Jagt, galiot, smakke, skude og krejert. Kun 54 skibe med en gennemsnitsstørrelse på 68 læster er registreret, og som det er vist tidligere, kom 26 af disse fra København.<sup>97</sup> Det handler nemlig ikke om, hvor ofte søfolkene var ude at sejle, men om, på hvilke skibe de kom ud at sejle. At sejle et af de 54 skibe krævede nemlig en helt anden type erfaring og viden, end der blev forlangt af en lokal sømand eller fisker, der bemandede en af de 470 skuder, der er registreret i 1677.

De fleste af de 1328 søfolk, der blev rekrutteret lokalt i danske søkøbstæder og maritime lokaliteter, må have tilhørt disse erhverv, hvilket også gælder de 395 søfolk, der blev rekrutteret i hertugdømmerne.<sup>98</sup> Deres tilstedeværelse bekræfter, at der blev foretaget en omfattende indrullering i Danmark og hertugdømmerne i 1677 og 1678, og tallene forklarer til dels, hvorfor der ikke var flere fra disse lokaliteter i Amsterdam.

<sup>96</sup> Degn og Gøbel, p. 113.

<sup>97</sup> Ibid., p. 25.

<sup>98</sup> Kilde 4 og 6.



Med baggrund i den hårde udskrivning i hjemlandet må man til gengæld også overveje, om de søfolk, der så befandt sig i Nederlandene, måske opholdt sig her permanent imellem forhyringerne og derfor ikke blev berørt af den lokale mønstring? Det er et forhold, som Sølvi Sogner påviste var gældende for mange norske søfolk.<sup>99</sup> Blandt de i Danmark rekrutterede optræder en del personer, som ikke kan have haft megen maritim erfaring, hvorfor man må stille spørgsmål ved, hvor dygtige folk der blev hvervet lokalt. Nogle af disse søfolk sejlede i indenrigsfarten; her sejlede der små eller mellemstore fartøjer, og besætningerne her havde ikke den erfaring, der skulle til for at kunne få hyre i Amsterdam.

En anden forklaring på de manglende søfolk fra Danmark undtaget Øresundskysten kan hentes hos de omtalte lokaliteter i Norge, Bohuslen og Halland. En fællesnævner for disse områder er tømmerfarten, som hvert år sendte lokale fartøjer lastet med tømmer til Nederlandene, og som tiltrak hundredvis af nederlandske fartøjer. Her må det have været forholdsvis nemt at finde skibslejlighed til Amsterdam. En sådan mulighed fandtes ikke for søfolk fra de indre danske farvande. De 32 søfolk fra København kunne jo netop benytte sig af den livlige trafik igennem Sundet, og de syv mand fra Sønderborg kunne via Rostock komme ud i verden.

Adgangen til skibslejlighed synes også at være forklaringen på tilstedeværelsen af de mange søfolk fra Jylland og hertugdømmernes vestkyst. Når man ser bort fra Hamborg, som trods alt ikke lå lige rundt om hjørnet, var her ingen store havne, og selv Højer kunne kun bryste sig af en handelsflåde på sammenlagt ca. 320 læster, men alligevel kom herfra 64 mand. Fra Ribe 25 mand, og dog havde byen kun en flåde på 45 læster. 24 Mand fra Ditmarsken, 8 fra Føhr og desuden mange søfolk fra helt små lokaliteter inde i land, som slet ikke havde adgang til havet. Alle disse søfolks tilstedeværelse i Amsterdam kan kun forklares ved områdets ivrige småskibsfart på Hamborg og Nederlandene og ikke mindst nederlændernes egen fart på Vadehavet.

## Kvalifikationer og aflønning

Det er i det foregående blevet mere klart, hvorfra de skandinaviske søfolk kom, og hvad der kunne forklare deres tilstedeværelse i Nederlandene. Der er også peget på, at disse søfolk havde andre kvalifikationer end de mænd, der arbejdede i den lokale skudebart: I det følgende skal sådanne kvalifikationer afdækkes for at belyse deres konkurrencemuligheder på det internationale arbejdsmarked i Nederlandene.

I modsætning til små skuder i kystfart krævede de store oceangående, råsejlsriggede koffardi- og orlogsskibe et mandskab, der var i stand til at arbejde højt oppe i rigningen i alt slags vejr. Fra midten af det 16. århundrede, hvor det fuldriggede skib var en kendsgerning, til sidste del af det 19. århundrede, hvor damp-

---

<sup>99</sup> Sogner, 2012.



teknologien udkonkurrerede sejlskibene, var vilkårene for søfolkene grundlæggende de samme og krævede en høj grad af specialisering.<sup>100</sup> Jeremiah Dancy skrev om de engelske orlogsskibe under Napoleonskrigene: *“These ships required skilled men with experience in blue water square-rigged Atlantic sailing. Though much larger than Merchants, warships required the same skills. However, such ships with their vast size and increased complexity could not be manned primarily with inexperienced men from land based trades.”*<sup>101</sup> Man kunne altså ikke umiddelbart være beskæftiget om bord på en lille skude i indenrigsfart og så bruges som matros om bord på et stort fuldrigget orlogsskib.

I tidlig moderne tid blev mandskabet inddelt i: “Søvant”, hvilket dækkede over en ung mand, som måske havde fisket eller havde faret som dreng på en mindre skude. “Halvbefaren” hvilket svarer til ungmand eller letmatros” og “Befaren”, som er den fuldvoksne, erfarne sømand, matrosen.<sup>102</sup>

De befarne søfolk, der senere kom til at bemane de store oceangående sejlskibe, startede altså som søvante i nærfarten og foretog på et tidspunkt springet til hyre på et stort sejlskib i den internationale fart. Her lærte de over tid deres profession.

Det tog tid at opnå den fornødne erfaring. Jeremiah Dancy har undersøgt mønstringsrullerne for 81 engelske orlogsskibe fra perioden 1793-1802 og registreret 27.174 søfolk. Af dette studie ses det, at 71 % af de halvbefarne var 29 år eller yngre, og at det tog 5-7 år at opnå erfaring og viden nok til at mønstre som halvbefaren. Herefter tog det yderligere 5 år for at blive befaren matros.<sup>103</sup>

Det tog altså 10-12 år at bevæge sig fra dreng til befaren matros, hvilket også ses, hvis man sammenligner de her anvendte lønningslister med skibsbøger fra VOC. Her ses det f. eks, at matros Peter Thomasen fra Trondhjem den 24/5 1678 mønstrede for 10 gylden om måneden, hvilket formodentlig dækker en søvant. I 1685 mønstrede han ud som Pieter Thomasz fra Trondheim, men var nu avanceret til *“Busschieter”*, hvilket dækker over en befaren matros, der betjente kanoerne på VOC-skibene.<sup>104</sup>

Det ses af Dancys tal, at langt de fleste af de halv- og hel befarne søfolk havde en alder på 20 til lidt over 30 år, hvorefter nogle få blev underofficerer på dækket. Dancy beskrev grunden hertil således: *“The key to naval manpower was topmen, who formed the youngest, most agile, highly experienced able seamen.”*<sup>105</sup> Og videre:

*“The key factor was acquiring able seamen, who by definition were capable of working aloft in a ship’s rigging. Three skills were necessary for this. First, the*

---

100 Mortensøn, p. 39.

101 Dancy, pp. vi og 96.

102 Sogner, p. 85.

103 Dancy, p. 140.

104 Aarbog, p. 322.

105 Dancy, p. 92.

*men had to have the necessary skills to work aloft, which took years of experience. Secondly, they required the agility of youth to work in the rigging, and finally they needed the strength of a full grown man to be able to handle the large and heavy sails involved in sailing warships.”<sup>106</sup>*

Dancys tal viser, at der blandt underofficererne kun var 12 % over 40 år, hvilket illustrerer, at når søfolkene havde nået en alder på omkring tredive år, havde de fleste mistet denne kombination af styrke og smidighed og måtte enten gå i land eller konkurrere om de sparsomme muligheder som underofficer. Den omtalte Peter Thomassen, der gik i VOC-tjeneste, vendte således hjem i 1693 og havde da haft en karriere, der spændte fra søvant i 1678 til erfarende befaren sømand i 1693, i alt 15 år. Han må på dette tidspunkt altså have været omkring 35 år gammel.

### **Løn, generelt**

Størrelsen af sømandens hyre fortæller noget om hans kvalifikationer og hans erfaring i forhold til andre, og i det anvendte materiale blev lønnen udbetalt månedsvis. Udbud og efterspørgsel bestemte lønnens størrelse, og i krigstid kunne den stige ganske betragteligt, men en matros' gennemsnitsløn i handelsflåden lå på omkring 14 gylden.<sup>107</sup> Fredrik Bolling skrev i 1678: *“Bekom på Haanden 20. Gulden som var tvende Maaneders Gage/vindendis om Maaneden 10. gylden eller 4. rigsdaler.”*<sup>108</sup>

De bedst betalte områder var i koffardifarten til Østersøen, Spanien og Middelhavet, hvor lønningerne lå på omkring 14 gylden, der kunne stige til 18 -19 gylden i krigstid<sup>109</sup>. For at undgå for store hyreudgifter og for overhovedet at skaffe mandskab nok til orlogsflåderne var det derfor almindeligt i krigstid, at man indførte en forårsembargo på forhyring af søfolk til koffardiflåden, som først blev løftet i slutningen af sommeren.<sup>110</sup>

### **Skandinaviske søfolks stilling og løn**

Efter at vi har fået et overblik over de almindeligste løn og arbejdsvilkår i samtiden, skal de skandinaviske søfolks vilkår herefter gennemgås. Af de 2210 mand, som blev forhyret i Holland under Skånske Krig var de 1632 registreret som “Matrooz” og havde en månedsløn på 14 gylden. Ud af disse var 654 mand skandinaver. Her må være tale om de befarende matroser, for på det næste løntrin på 18 gylden om måneden befinder sig kvartermestre, skibsmandsmater og højbådsmandsmater.

Det er imidlertid allerede her nødvendigt at nævne, at løn tydeligvis virkelig

---

106 Ibid., p. 200.

107 Bruijn og van Eyck van Heslinga, p. 13.

108 Fredrik Bolling 1678.

109 Akveld, Hart og Hoboken, p. 144.

110 Bruijn og van Eyck van Heslinga, p. 10.

var afhængig af kvalifikationer, for lønklasserne er ikke helt synonyme med stilling. F.eks fik højbådsmand Jan Pettersen, højbådsmandmat Sweris Andriesen og kvartermester Cornelis Diricksen kun 14 gylden om måneden, mens matros Evert Skot fik udbetalt 18 og matros Jan Pietersen fra Husum endda fik 26 gylden om måneden.

### **Befarne matroser**

De 1632 befarne matroser fra de anvendte lønningslister udgjorde 73,8 % af det samlede antal forhyrede søfolk, og ud af samtlige 878 skandinaviske søfolk udgjorde de 654 skandinaviske, befarne matroser 74,5 %, altså næsten enslydende tal (se bilag). Forskellen er insignifikant, og det vigtige må være at fastslå, at andelen af befarne matroser blandt skandinaverne var næsten den samme som blandt andre nationaliteter.

Hvis man ser på, hvordan fordelingen af befarne matroser blandt de skandinaviske søfolk var i forhold til søfolk, der fik mindre i løn end disse, og i forhold til søfolk, der fik mere i løn, altså underofficerer og officerer, tegner der sig et interessant billede. En vis forsigtighed skal iagttages ved de grupper, hvis antal er små, men alligevel viser det sig tydeligt, at de kendte og store søfartsområder i Norge beskrevet i det foregående under gruppe 7 og 8 har forholdsvis mange befarne søfolk, nemlig henholdsvis 81, 25% og 80%.

De befarne søfolk fylder også blandt søfolkene fra de tidligere danske landskaber i Norge og Skåne. Således er gruppe 10, Bohuslen højt oppe med en andel på hele 85,2 % befarne søfolk. Skåne, Halland og Blekinge ligger også højt med 80 % befarne blandt søfolkene. Det lader altså til, at der i disse områder var en relativt professionel og erfaren sømandsstand, som dominerede billedet. Gruppe 2, Holsten, har imidlertid den største andel af befarne søfolk. Hele 89,5 % havde en månedsløn på 14 gylden, men disse tal må tages med stor varsomhed, da der kun er tale om 19 mand.

### **Halvbefarne matroser**

Der kom relativt mange ubefarne og søvante søfolk fra Danmark og Slesvig. Denne forskel kan måske forklares med forskel i transportvejene til arbejdsmarkedet i Nederlandene. Det er her valgt at betragte matroser, der fik henholdsvis 11, 12 og 13 gylden om måneden samlet som halvbefarne søfolk. Blandt de 2210 søfolk i lønningslisterne udgjorde denne gruppe 237 mand, svarende til 10,7 %. Blandt skandinaverne var der 101 sådanne letmatroser, hvilket svarer til 11,5%. Igen synes forskellen at være af mindre betydning.

### **Skibsdrenge**

Drengene om bord i datidens skibe hed "pødkere", og otte sådanne optræder i materialet.

I det samlede materiale er registreret 107 søfolk med lønninger på 5-10 gylden om måneden, og de udgør 4,8 % af det samlede antal søfolk. 22 af disse var skan-

dinaver og i forhold til resten af denne gruppe udgør de 2.5%. Man kan måske forsigtigt vove den antagelse, at de unge skandinaver simpelthen var mere søvante end deres kollegaer fra resten af Nordeuropa. Eksempelvis var ingen af de otte pødkere skandinaver; en enkelt var tysker og resten kom fra Nederlandene. En anden forklaring kunne være, at det var nemmere for hollandske og tyske drenge at nå forhyringsstedet i Amsterdam, end det var for norske, danske og svenske drenge.

### **Officerer og underofficerer**

De skandinaviske søfolk er stærkt repræsenteret blandt de antagne underofficerer. Således var der 20 skandinaver blandt de i alt 30 antagne kvartermestre, 9 ud af 10 antagne skibmandsmater var skandinaver, og de fem skibmænd var alle fra Norden. Kvartermestrene var arbejdsledere for matroserne og den lavest rangerende underofficer. Skibmanden og hans mat sørgede for at stuve og holde ansvar med lasten, varpegods, ankertove, trosser m. m. Lige så snart det begynder at handle om virkelig specialiserede erhverv, begynder andelen at falde. Ganske vist var 12 ud af 16 konstabelmater fra Skandinavien, men blandt konstablerne, altså de egentlige skibsartillerister, var der kun 9 ud af 31. Det samme mønster gør sig gældende for højbådsmændene. Her er halvdelen af materne fra Skandinavien, mens det kun gælder for 4 ud af de i alt 15 højbådsmænd. Højbådsmændene var de højest rangerende underofficerer og ansvarlige for hele skibets rigning.

Denne tendens er særligt udtalt blandt officererne. To ud af de i alt 10 antagne skippere (navigatører) var fra Skandinavien, og blandt styrmandene var det 2 ud af i alt 18 antagne. 4 ud af 20 antagne løjtnanter var skandinaver, og det samme gjaldt for 3 ud af 9 kaptajnløjtnanter, mens kun 2 ud af 19 antagne kaptajner var fra Skandinavien.

Hvorfra kom de skandinaviske officerer og underofficerer? København har som tidligere nævnt en pæn andel. Men hvis man skal pege på et område, hvorfra der kom specielt mange overordnede må det være Masterland. Ud af de 92 søfolk herfra blev der antaget to officerer og 15 underofficerer samt en kok, en hovmester og en koksmat; i alt 17,5 %. Konstabel- og højbådsmandsfunktionerne er stærkest repræsenteret, hvilket, sammen med den store andel af befarne matroser fra området må indikere, at søfartserhvervet, som udgik fra Marstrand og Bohuslen, var meget professionaliseret. Fra Westeriser, som pga. størrelse og betydning som søfartsområde kan bruges til sammenligning, kom der 103 søfolk, men af disse var kun 7,2 befalingsmænd.

Det er altså helt tydeligt, at jo længere op i skibshierarkiet man kommer, jo færre skandinaver er der. Det betyder næppe, at skandinaverne ikke var dygtige nok til at varetage disse funktioner. I stedet er der nok tale om hollandsk protektionisme, som holdt alle andre nationaliteter uden for. Ludvig Daae bemærkede da også om norske søfolk: *“Næsten alle vare Matroser eller dog kun Officerer i de laveste stillinger, thi Hollænderne vare alt for “jaloux” til at gjøre dem til Lieutenan-*

ter og *Capitainer*.”<sup>111</sup>Ligesom man i VOC vogtede nidkært over sejladsanvisningerne til Ostindien<sup>112</sup>, ligesådan ønskede man også at beholde kundskab og viden om navigation, taktik og teknologi på egne hænder.

Naturligt nok var underofficerers og officerers løn højere end matrosernes. Kaptajnerne var meget højt lønnet, da over halvdelen af dem havde en månedsløn på 100 gylden. Til sammenligning fik en kaptajn i de nederlandske orlogsflåder omkring 30 gylden om måneden.<sup>113</sup>

I starten af Skånske Krig var det så vigtigt for den danske orlogsflåde at skaffe kompetente kaptajner, at man udbetalte skyhøje forskudspenge for at holde på dem. Således fik kaptajn Willum Kniff den 10. august 1675 udbetalt hele 1700 gylden for at lade sig indrullere og kaptajn Jacob Albertsen de Graff, der blev hyret 20. marts samme år, fik udbetalt 750 gylden. Kaptajn Jan Thommesen fra Føhr blev antaget den 10. marts 1676 og fik et forskud på 800 gylden og Kaptajn Peter Hansen fra Stadil blev hyret den 6. marts 1676 formodentlig som løjtnant, da forskuddet var på 180 gylden og månedslønnen 60 gylden. Stadig i Holland blev han den 9. maj forfremmet til “Onder Capitain” og i maj året efter blev han så forfremmet til kaptajn.

Kaptajnsløjtnanterne fik imellem 24 og 50 gylden om måneden. Det gælder Barent Roeluf fra Masterland, som blev antaget 9. juli 1675 til 30 gylden om måneden. Den dårligst lønnede blandt kaptajnløjtnanterne er Johan Andriessen fra Merdø, der kun fik 24 gylden om måneden, men han var også avanceret til rangen fra underofficer. I forhold til nederlandske forhold var lønnen dog stadig rigtig god.

12 ud af de 20 løjtnanter blev som udgangspunkt lønnet med 50 gylden om måneden. Undtagelserne findes her hos søfolk, som ikke fra starten var blevet antaget til denne grad. Således blev Cornelius Pietersen fra Malmø antaget den 30. maj 1675 til 50 gylden om måneden, mens Steffen Andriessen fra Masterland blev forfremmet først fra befaren matros, så til konstabel og derfra den 1/9 1679 til løjtnant.

Månedslønnen for de fleste skippere lå på 34 gylden, hvilket også gjaldt styrmændene. Højbådsmændenes månedsløn har som udgangspunkt udgjort 26 gylden om måneden, og deres mater fik normalt omkring 20 gylden om måneden. I de nederlandske flåder lå aflønningen af disse to grupper på henholdsvis 20-22 og 13-15 gylden om måneden.<sup>114</sup>

Konstablerne var værdifulde eksperter, der forstod sig på skibenes kanoner, og de blev gennemsnitligt aflønnet som højbådsmændene, hvilket også gjaldt for materne, som fik 20 gylden om måneden.

Skibmændene fik 24 gylden om måneden og deres mater 18-20 gylden.

---

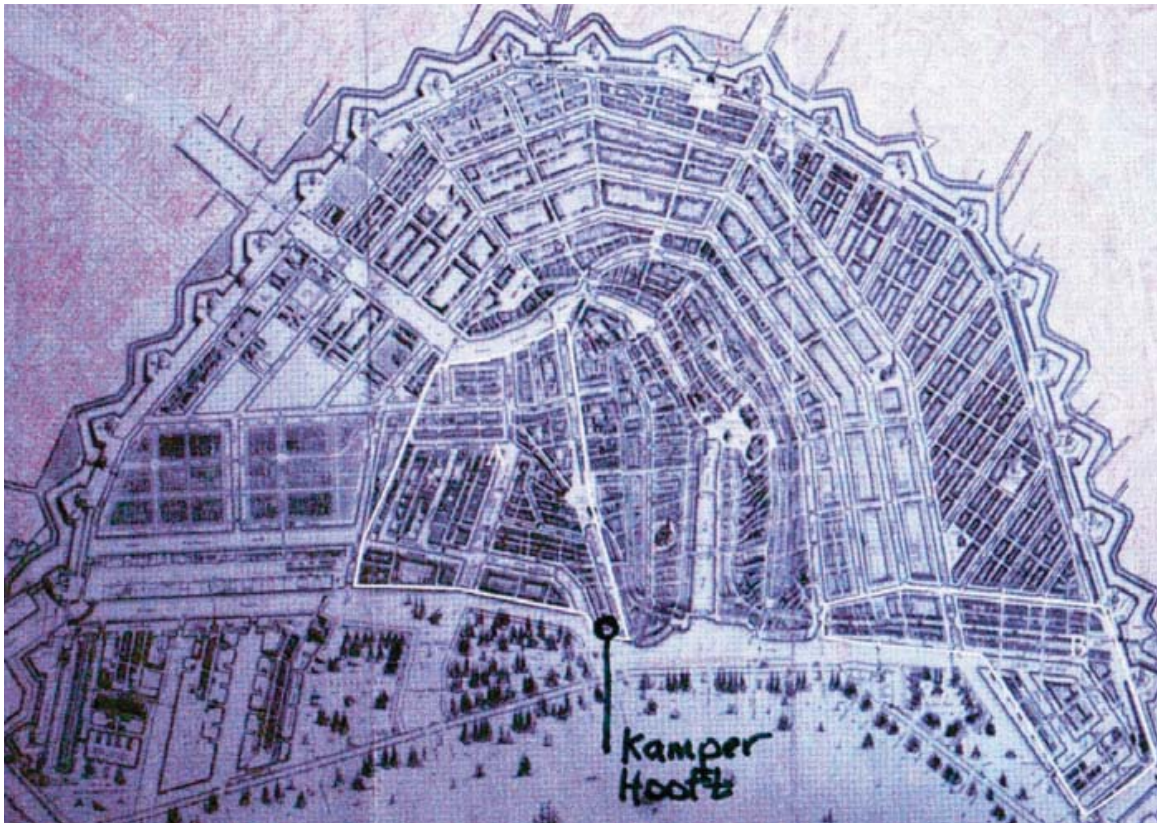
111 Daa, p. 14.

112 Akveld, Hart og Hoboken, p. 179.

113 Ibid., p. 243.

114 Akveld, Hart og Hoboken, p. 135.





Amsterdam med bydelene Lastage, Rapenburg, Uilenburg og sømændenes børs, Kamper Hoofd. (Sogner: Og skuta lå i Amsterdam, med forfatters indtegning af Kamper Hoofd)

Kvartermestrene var matrosernes direkte overordnede og måtte derfor også aflønnes højere; derfor fik de fleste 18 gylden om måneden, men der blev også udbetalt rene matroslønninger til enkelte; de var sikkert nyligt udnævnte.

Der fandtes også enkelte særlige specialister i de anvendte lønningslister. Claus Carstensen fra Ditmarsken blev antaget den 3. november 1675 som befaren matros, men havde derefter en rigtig lynkarriere. Den 4. marts året efter blev han forfremmet til konstabelmat og to år efter til konstabel. I det sidste krigsår 1679 blev han forfremmet til løjtnant pr. 20. marts, og i materialet er han betitlet som "Arkeliemester", chef for alle skydevåben om bord fra pistoler til 36 pundige kanoner. Hans endelige indtægt under krigen blev opgjort til 2746 rigsdaler, en meget stor sum. Sejlmagere, skibstømrere og bødkere var også specialister, nødvendige for skibenes drift. Der blev antaget 7 "seilleggere," hvoraf de 4 kom fra Nederlandene, en fra London, en fra Drammen i Norge og så seillegger Barent Andersen fra Tjörn nord for Gøteborg. Lønne lå imellem 14 og 20 gylden, hvor de højere lønninger må være blevet givet til de mest erfarne, som for øvrigt alle var hollænderne.

Til at tage sig af skibenes fadeværk blev antaget 3 bødkere, bl.a. Jan Jansen fra Grådyb, som fik udbetalt 14 gylden om måneden. Det lader altså til, at skibstømmerne rangerede noget højere i skibshierarkiet end de to andre håndværk, hvilket vel kan forklares med graden af alsidig ekspertise.

Den 25. juni 1678 blev Claes Charstens fra Meldorf antaget som bartskær ved

Jens Rodstens eskadre. Han blev aflønnet med 20 gylden om måneden, og det blev også Pieter Langius, som var bartskær om bord på *Svanen*, som var kommandoskib i Niels Juels 3. eskadre

### Lønnens købekraft

Værdien af søfolkenes løn kan ikke vurderes, hvis den ikke ses i forhold til, hvad andre mennesker tjente på denne tid. Det er derfor interessant at undersøge lønniveauet i andre dele af samfundet.

Fredrik Bolling fortalte, at hans hyre på 10 gylden svarede til 2,5 danske rigsdaler, hvilket vil sige, at månedslønnen for en befaren matros på 14 gylden udgjorde 35 rigsdaler.

I perioden fra 1670 til 1679 var gennemsnitslønnen for en arbejdsmand i Helsingør på egen kost 20 skilling om dagen om sommeren og 12-20 skilling om dagen om vinteren.<sup>115</sup> Da der gik 96 skilling på en rigsdaler, var hans månedsløn altså lidt over 6 rigsdaler.<sup>116</sup> En ko kostede 4-5 rigsdaler, og en større gård i Norge omkring 200 rigsdaler.<sup>117</sup> I kilde 4 findes en del lønregnskaber for søfolk antaget på Holmen i 1679, og her ligger månedslønnen på 5-8 rigsdaler, formodentlig også afhængig af kvalifikationer. I modsætning hertil tjente de i Holland antagne søfolk altså, hvad der svarede til 35 rigsdaler om måneden.

## Forhyring

Med udgangspunkt i lønningslisterne fra Skånske Krig er det blevet undersøgt, hvilke omstændigheder der herskede for de hyresøgende skandinaviske søfolk, hvorfra de kom, hvilke kvalifikationer de havde og hvilken hyre de fik. I det følgende skal der fokuseres på, hvordan de rent faktisk fandt arbejde i det fremmede.

I det syttende århundrede tiltrak Amsterdam titusinder af søfolk, da behovet for søfolk steg, og befolkningstilvæksten i Nederlandene stagnerede,<sup>118</sup> og det antages, at lidt over halvdelen af sømændene på amsterdamske skibe var udlændinge.<sup>119</sup> Der var specielle områder i Amsterdam, som var befolket af søfolk. Sølvi Sogner har ved hjælp af de førømtalte lysningsregistre indkredset de områder af byen, hvor de norske søfolk slog sig ned, og det drejer sig fortrinsvis om nye beboelsesområder øst for byen, som opstod, da den middelalderlige bymur blev revet ned. Nordmændene boede i Lastage, Uilenburg og Rapenburg kvartererne, som alle ligger direkte ned til kajkanten.<sup>120</sup> I kvarteret Rapenburg lå eksempelvis VOC, det Ostindiske Kompagnis store værft og udrustningsanlæg, og dette var også nordmændenes kerneområde.

---

115 Thestrup, p. 22.

116 Ibid., p. 8.

117 Aarsbog, p. 91.

118 Akveld, Hart og Hoboken, p. 133.

119 Ibid., p. 134.

120 Sogner, p. 48.



Admiral Cornelis Tromp med  
Elefantordenen for tjenesten for  
Danmark.  
(Nederlands Scheepsvaartsmuseum  
Amsterdam)

Forhyringen må have foregået i hele havneområdet, men fra baron Meyercrone<sup>121</sup> ved vi endda, hvor det var sædvane at søge hyre: “*Hr. Admiral Tromp hafuer self været på Kamper Hoofd som er Matrosernes deres Børs saa at sige, eller samme plads for at engagere dem. De vilde alle gierne følge ham, men de raaber at det er ubilligt at de erholde Tractement ulige med deres andre Cammerader, som allerede ere udi Eder Kongl. Maj. Tieneste.*”<sup>122</sup>

Der var åbenbart ét sted, Kamper Hoofd, hvor søfolkene samledes, når de var hyresøgende, og hvor man altså kunne finde dem. Kamper Hoofd lå helt nede ved havnefronten i Lastage kvarteret.<sup>123</sup> Her var en vippebro over kanalen og et middelalderligt vagttårn *Scheiers Toren*.

Der var normalt ikke problemer med at skaffe søfolk, men det gjaldt kun i fredstid. I krigstider var det afgørende at skaffe nok kvalificerede søfolk og gerne så tidligt om muligt, da man således måske kunne ramme fjenden inden han selv havde fået mobiliseret sine søstridskræfter.<sup>124</sup> Men det var ikke altid lige nemt at skaffe de nødvendige søfolk. I Nederlandene løste man dette problem ved at indføre en embargo på ansættelse af søfolk i handelsflåden, og udskrive alle søfolk til tjeneste i orlogsflåderne. Årsagen til, at det var vanskeligt at skaffe søfolk til orlogsflåderne, var, at hyren i flåden var betragtelig lavere end på handelsskibene

---

121 Kilde 6.

122 Kilde 7. Den 14/4.

123 Sogner, p. 52.

124 Dancy, p. 94.



og derfor ikke var attraktiv.<sup>125</sup> Knapheden på søfolk og krigstidens efterspørgsel gjorde, at søfolkene kunne fiske i rørt vande og tinge om lønnen, hvilket Tromp altså oplevede på Kamper Hoofd.

### **Forhyringen under Skånske Krig**

Med baggrund i de omtalte lønningslister og i baron Meyercrones breve skal det i det følgende kronologisk afdækkes, hvordan ansættelsen af søfolk til den danske orlogsflåde foregik i Amsterdam i perioden fra foråret 1675 til 1678.

#### *Året 1675*

I 1675 lader det til, at danskerne søgte at skaffe sig søfolk hurtigt, koste hvad det ville. Det kan i de anvendte lønningslister aflæses i de meget store beløb, som dette år blev udbetalt ved forhyringen af en sømand. I maj dette år lå gennemsnittet på 376 gylden i forskud. Løjtnant Cornelius Pietersen fra Malmø fik således udbetalt den eksorbitante sum af 850 gylden, da han som en af de første blev forhyret den 30. maj 1675. I juli måned var gennemsnittet kommet ned på 282 gylden. Efterhånden som sejsæsonen gik på hæld, faldt størrelsen af forskuddet, hvad der afspejler, at behovet for søfolkene var faldende. I august, september og oktober var gennemsnittet på håndpenge således faldet til 124 gylden. Der blev dette år antaget 162 skandinaviske søfolk, heraf 7 officerer og 24 underofficerer. Forhyringen foregik i perioden fra 30. maj til den 21. oktober med 48 i henholdsvis august og september måned, lidt færre i juni og juli og kun en håndfuld i maj og oktober

#### *Året 1676*

De danske myndigheder stod i en konkurrencesituation ikke bare i forhold til matroserne og deres hyrekrav, men også i forhold til de forskellige nederlandske admiraliteter, som også skulle skaffe søfolk. Baron Meyercrone skrev den 14/3 1676, at der også blev hvervet søfolk til de nederlandske flåder, og at mangelsituationen vil få søfolkene til at forlange helt op til 15 gylden om måneden.<sup>126</sup>

For at øge muligheden for at skaffe nok søfolk forsøgte Meyercrone derfor at få hollænderne til at udstede embargo på forhyring til handelsflåden.<sup>127</sup>

Meyercrone havde imidlertid endnu et es i ærmet, som han spillede den 17. marts:

Amsterdam 17/3 1676:

*“ ... Det er den største glæde i verden at se mængden af matroser og marineofficerer, som omringer admiral Tromp, jeg tror, at Deres Majestæt sagtens kunne få alle matroser som findes i denne by; de ville følge med admiralen. Faktisk tror*

---

125 Akveld, Hart og Hoboken, p. 243.

126 Kilde 7, d.14/3.

127 Ibid.

*jeg ikke, at de romerske triumfanter har fået større bifald fra folkene i Rom end denne admiral får fra matroserne i denne provins. De er kommet hertil fra alle hjørner af Holland, og der var mere end 2000 mænd foran dørene til Monsieur, kommissær Mullers logi, og da hr. Admiralen kom ud derfra med mig for at tage hen og tage afsked med Deres Majestæts tre konvoyer, blev vi fulgt af en mængde af matroser indtil byporten, hvor nogen råbte med høj stemme, at de ville tage med ham til Danmark, de andre kom hen for at hilse på ham med alle fingre på hans jakke, sådan som presset fra menneskemængden tillod hver enkelt at lade sig godkende/velsigne af ham..... Mens vi ventede, fik jeg 2000 på kredit for at begynde indrulleringen af de officerer, som var kommet her til efter nyheden om Hr. Tromps ankomst. Han valgte dem selv og fik dem indrullet...*” (forfatterens oversættelse).<sup>128</sup>

### *Cornelis Tromps nøglerolle*

Viceadmiral Cornelis Tromps rolle i ansættelse af søfolk til den danske flåde viser sig her at være helt central. Efter at chefen for flåden, Cort Adeler, døde den 5. november 1675, søgte man efter en internationalt anerkendt søofficer, som kunne vække opmærksomhed bare ved sit navn. Valget faldt på Cornelis Tromp, som blev endeligt ansat den 21. marts 1676.<sup>129</sup> Som vi netop så, var han dog allerede aktiv for den danske sag den 14. i samme måned. Det var helt almindeligt i det 17. og 18. århundrede, at kendte søofficerer bare ved deres navn kunne tiltrække besætning. For mandskabet var her en chance for mulige prisepenge og måske også et håb om, at en dygtig chef kunne føre dem helskindet igennem en krig.<sup>130</sup> Det lader imidlertid til, at søfolkene også tillagde den dygtige viceadmiral specielle evner, idet de tilsyneladende ønskede at røre ved ham og blive velsignet. Det var åbenbart vanskeligt for de uerfarne danskere at begå sig på arbejdsmarkedet i Amsterdam, så de allierede sig med byens admiralitet: Haag, den 8/4 1676: *“..Det er meget svært at skaffe flere matroser, D’herrer fra Admiralitetet gør en stor indsats for dette og de har aftalt at forhyre 2000 matroser og de har forsinket dem, der især skulle til Grønland og de andre farter..”* (forfatterens oversættelse).<sup>131</sup>

Embargoen var trådt i kraft, og resultatet lod heller ikke vente på sig. Ifølge lønningslisterne blev de første tre matroser ansat den 12. april og i de følgende dage blev der dagligt kun antaget imellem 1 og 5 sømænd: Haag, den 20/4 1676:

*“... Den frisiske viceadmiral Enno Loudes hyrer i øjeblikket matroser med succes til de to skibe, som denne provins udruster. De betaler 15 gylden til alle og det er derfor, at matroserne er så svære at få til at lade sig forhyre for mindre. D’herrer*

---

128 Kilde 7, d. 17/3.

129 Barfod, p. 44.

130 Dancy, p. 120.

131 Kilde 7, d. 8/4.



*fra admiralitetet i Amsterdam er rasende på friserne, men gør intet ved det. Det er sørgeligt at se, hvordan et admiralitet ødelægger det for et andet... Forhyringen af matroser til disse tre skibe er slet ikke klaret endnu. Friserne og dem fra Zeeland hyrer også matroser her i byen, men til 4 skibe... Det er derfor, at vi ikke får så mange, men man har sagt mig, at inden 6 uger har vi fået hyret 2000 fra VOC, fra hvalfangerne og fra de andre områder. De plejer at hyre 12.000 matroser til middelhavsarten, til Baltikum og til VOC. Men det bliver svært at nå de 3000 pga. de ovennævnte grunde... Hvis ikke de konvojer, som forventes at ankomme, snart dukker op og vi får flokke af matroser, vil det ikke blive ladet uforsøgt alligevel at skaffe store mængder...<sup>132</sup> (forfatterens oversættelse).*

Det er bemærkelsesværdigt, at admiraliteterne fra nogle af de andre provinser søgte til Amsterdam for at skaffe deres søfolk. Dette må være en sikker indikation på, at Amsterdam ubetinget var centret for forhyring af søfolk. Myndighederne havde helt styr på, hvornår de forskellige handelsskibe fra forskellige destinationer ville ankomme til Amsterdam og lagde deres rekrutteringsplan herefter, og det var mange matroser, der kunne skaffes. I slutningen af maj var Amsterdam åbenbart tomt for søfolk, og man måtte søge andre steder hen: Haag, den 23/5 1676: "... *Mr. de Wiede hjælper kommissær Müller alt hvad han kan med forhyringen. Den samme kommissær er endnu ikke vendt tilbage til Amsterdam fra Nordholland og Frisland, hvor han er taget hen for at finde flere søfolk. Gud give, at handelskonvojerne, som man venter vil ankomme snart, vil tilfredsstille forhåbningerne og give mindst 1000 matroser på kort tid.*"<sup>133</sup>(forfatterens oversættelse).

De længe ventede handelsskibe ankom til Amsterdam omkring 10. juni 1676. I dagene før var der blevet forhyret et par skandinaviske søfolk om dagen, men den 13. juni er der pludselig blevet rekrutteret 18 mand, og tilstrømningen fortsatte indtil slutningen af august. I 1676 blev der forhyret 181 søfolk, hvoraf de 140 blev antaget i juni måned; effekten af Smyrna-konvojerne er tydelig. Den 20. marts ansatte Tromp en del officerer og af skandinaviske officerer var de to danske kaptajner allerede blevet antaget tidligere på måneden. Der blev således i 1676 foruden de menige søfolk antaget 3 officerer og 10 underofficerer.

#### Året 1677

I perioden 1. januar til 10. december 1677 blev der antaget 378 skandinaviske søfolk, altså næsten halvdelen af den samlede danske rekruttering under Skånske Krig. Årsagen kan være, at der ikke skulle forhyres så mange søfolk til de nederlandske orlogsflåder, og at der derfor var nok hyresøgende søfolk. Nivauet på håndpengene var også kommet ned til en formentlig mere normal situation, idet det ligger på hvad, der svarer til en månedsløn, normalt 14 gylden (på nær altså januar måned).

---

<sup>132</sup> Kilde 7, d. 20/4.

<sup>133</sup> Kilde 6, d. 23/5.

Der blev dette år kun antaget 14 underofficerer. Antallet er i forhold til de i alt 378 forhyrede bemærkelsesværdigt lille og må afspejle, at den danske orlogsflåde nu var nogenlunde forsynet med befalingsmænd.

### *Året 1678*

I perioden fra den 29. marts til den 9. juli 1678 blev der antaget 97 skandinaviske søfolk, altså en relativt kort sæson, og igen blev der antaget befalingsmænd i starten af perioden. Den 8. marts blev der antaget 5 kvartermestre og 3 høj-bådsmater. De udgør omkring halvdelen af de underofficerer, der blev antaget det år.

I april blev der antaget 141 søfolk, hvoraf de 37 var skandinaver, i maj 154, hvoraf de 58 var skandinaver, i juni måned var tallet faldet til 19 søfolk, hvoraf de 7 var skandinaver og i juli måned kun en skandinav og to hollændere. Det lader altså til, at der her ses et normalt årstidsmønster med en forhyring i forårs-månederne, inden skibene gik ud for første gang. Niveauet på håndpengene var ligesom året før nede på, hvad der svarer til en månedshyre.

I foråret 1678 var fredsforhandlingerne imellem Frankrig og Nederlandene i fuld gang, og dette havde en direkte effekt på krigshandlingerne i Norden. Krigen lakkede mod enden, og i det lys var det akutte behov for søfolk ikke til stede. Den 24. august nåede efterretningerne om våbenhvilen frem til Niels Iuel, og året efter blev den endelige fredslutning underskrevet den 2. september.

På grund af freden blev der ikke forhyret i 1679.

Som det er beskrevet tidligere, optrådte søfolk i Amsterdam tilsyneladende som en gruppe overfor arbejdsgiverne, eller de blev i hvert fald beskrevet sådan. Men var der nogen form for sociale eller kulturelle bånd imellem de søfolk, der søgte arbejde i Amsterdam under Skånske Krig?

### *Kammerater*

Det lader til, at en del søfolk holdt sammen og mønstrede på samme tid på de samme skibe.

I de anvendte lønningslister ses det, at 223 mand kan udskilles ved at have fælles hjemsted og have ansættelsesdato til fælles med en enkelt kammerat eller en større gruppe. Ud af disse har 82 søfolk ikke bare samme hjemsted og samme ansættelsesdato som en kammerat, men også samme afmønstringsdato eller gen-hyringsdato.

Således blev matroserne Robert Gilman og Thommas Frantzen, begge fra Hetland i Norge, antaget den 21. august 1676. I april 1677 fik de udbetalt hyre om bord på orlogsskibet *Curprinsen*, og det skete igen i oktober samme år, men nu var de blevet overflyttet til *Anna Sofia*. I april 1678 var de mønstret om bord på *Tre Kroner* og de blev så begge to afmønstret 25. oktober 1679.

Det virker fornuftigt, at man holdt sammen med folk, man kendte hjemmefra, og specielt ved forhyring af søfolk i foråret 1677 blev større grupper fra samme by ansat på samme tidspunkt. Det er kendt, at den mindste sociale enhed om bord

i VOC-skibene var makkerparret, sømanden og hans kammerat. De holdt sammen og kunne hjælpe hinanden med mad, klæder og sygepleje.<sup>134</sup> Dette forhold bekræftes tilsyneladende af dette materiale.

## Efter forhyring

### Transport til København

I dette særlige tilfælde kunne søfolkene ikke gå direkte fra kajen i Amsterdam om bord på deres nye skib, men skulle den lange vej til København, hvor orlogsflåden havde til huse. Mandskabet blev sendt af sted om bord på chartrede transportfartøjer, hvoraf nogle var nederlandske, andre danske.

Der bliver nævnt 12 sådanne mandskabstransporter, hvoraf den største er med skibet *Schottenborg* ført af Jan Schalck, der havde 229 matroser og 5 underofficerer om bord, og herefter følger galioten *Oranjeboom* ført af kaptajn Berent Robhau, som havde 148 matroser og 2 underofficerer med til København. I alt blev der i 1677 og -78 ifølge kilderne transporteret 1097 søfolk fra Amsterdam til København, og ved at se på disse transporter er der muligt at afgøre, hvor lang tid der gik, fra søfolkene blev antaget, til de ankom til København. Albert Lorentzen fra Laurvik blev således mønstret om bord på orlogsskibet *Norske Løve* den 20. april 1677 efter at være blevet antaget den 30. marts i Amsterdam og derefter transporteret til Danmark om bord på *Jomfrue Maria*. Samme dag blev Arian Juriansen fra Flekkerø også mønstret om bord på *Norske Løve*, men han var blevet antaget den 29. marts i Amsterdam og var rejst til København på *Oranjeboom*. Indrulleringen af søfolkene foregik altså ret effektivt, men lidt under en måneds tid imellem ansættelsen i Amsterdam og mønstringen på orlogsskibene i København. Hvis der herfra trækkes en forventet overfartstid på omkring 14 dage, så har der kun været lidt over en uges ventetid i Amsterdam. Det gjaldt tydeligvis om at få sendt søfolkene hurtigt til Danmark.

### Afmønstring og genforhyring

Mange aspekter af de skandinaviske søfolks vilkår er i det foregående blevet behandlet: Hjemsted, kvalifikationer, hyre, forhyringssituationen, alder m.m. Materialet gør det dog også muligt at følge, hvad der skete med disse mænd efter tjenesten i den danske flåde.

Allerede i april 1677 begyndte flåden at afmønstre matroser, og i kilde 1 kan man for hver enkelt sømand se, hvordan den endelige afregning så ud. Det var meget forskelligt, hvad der blev udbetalt kontant ved afmønstring, da der i afregningen blev fratrukket de beløb, sømanden havde fået løbende udbetalt, bøder, som han var blevet idømt, værdien af evt. tøj og udstyr, der var blevet udleveret.

Eksempelvis var regnestykket for matros Daniel Carlsen fra Dublin, at han blev antaget den 30. marts 1677 i Holland og afmønstret 11. december 1679. Han

---

<sup>134</sup> Akveld, Hart og Hoboken, p. 147.

havde gjort tjeneste i 29 måneder og 10 dage, hvilket med en månedshyre på 14 gylden og et forskud gav 410 gyldne. Herfra blev trukket værdien af vintertraktament, kostpenge, værdien af klæder og løbende udbetaling af hyre, hvilket til sidst gav ham 149 gylden på hånden. Altså en pæn sum penge. Det gælder for alle registrerede søfolk i kilde 1, at de fik større eller mindre beløb udbetalt ved afmønstringen, hvilket afslører, at tjenesten i flåden for mange blev en måde at opspare en sum penge. Rejserne med handelsskibe i europæisk fart var af kortere varighed, og søfolkene blev aflønnet efter hver rejse,<sup>135</sup> hvorefter der fulgte en periode med usikkerhed og manglende indtjening, inden den næste hyre blev fundet. I modsætning hertil havde Daniel Carlsen kost og logi i lidt over 2 år og fik endda penge på lommen, da han blev afmønstret. Trods farerne for en voldsom død havde tjenesten om bord på orlogsfartøjer altså fordele.

I 1677 forlod 72 mand flåden, heraf 37 i maj, juni og juli, altså midt i dette års kampagne. Hvordan det er foregået, står ikke helt klart, da man ikke kan forestille sig, at folkene har kunnet forlade et kampklart orlogsskib i søen. I 1678 var der kun 41 søfolk, der afmønstrede. Hvis man betragter data fra de søfolk, der afmønstrede disse to år, er der intet, der gør sig specielt bemærket. Det er altså ikke til at se, om de f.eks. blev afskediget pga. dårlig opførsel eller sygdom.

Alt peger på, at de forlod flåden af egen drift, og det lader til, at der herskede et rent kontraktligt forhold imellem arbejdsgiver og arbejdstager. Et eksempel er Stephen Cornelsen fra Lista, som blev antaget den 28. april 1676 og derefter sejlede med *Gyldenlöwe*. Den 12. september 1677 er det usædvanligt noteret, at han "Bekom Pass." Han fik lov til at afmønstre før tiden.<sup>136</sup>

Der var enkelte afmønstringer i løbet af sommer og tidligt efterår 1679, men det er først fra oktober og fremefter, at den egentlige afmønstring finder sted. Først da skibene var aftaklede og lagt i mølpose, kunne man slippe mandskabet. Den 25. oktober 1679 er det registreret, at 162 mand blev afmønstret, og herefter foregår det slag i slag hen mod jul, sikkert i takt med, at de enkelte skibe blev færdige. I januar 1680 bliver 20 mand afskediget, og herefter ses enkelte afmønstringer i løbet af foråret og sommeren. Den sidste mand er registreret afmønstret 1. december 1680.

For 357 af de skandinaviske søfolks vedkommende er der ikke registreret nogen afskedigelsesdato, og den enkelte mands afregning er ikke afsluttet. En god grund hertil er, at en del afregninger simpelthen ikke er blevet registreret. Det ses f.eks. ved de 114 mand, som i kilde 2 er blevet registreret som hyret igen i Amsterdam i foråret 1678. Ved seks af disse er deres første afmønstring registreret, men for de resterende 108 er det ikke sket. Hvor mange af disse, der blev i flåden, er derfor ikke til at sige. Fra de resterende 250 skal trækkes yderligere seks mand, hvoraf en var absenteret og en død, og de sidste fire er noteret med afregningsbeløb, men uden dato.

---

135 Ibid., p. 140.

136 Kilde 1.

Tilbage bliver 244 skandinaviske søfolk, hvoraf en del som sagt ikke er blevet noteret som afmønstret, så lad os derfor antage, at omkring 200 mand derfor forblev i flåden efter krigen. Det er bestemt ikke usandsynligt, da admiralitetet har ønsket at beholde dygtige og erfarne folk på den fredstidsflåde, som alligevel krævede omkring 1500 mand for at kunne sejle.<sup>137</sup> De to danske kaptajner Peter Hansen fra Stadil og Jan Thommesen fra Føhr var blandt dem, der blev sammen med styrmændene Jørgen Molders og Piter Harmensen og desuden 13 underofficerer.

### **Desertører**

Der var imidlertid andre måder at forlade den danske orlogsflåde på. I materialet er registreret 31 mand, som deserterede i løbet af krigen. Til trods for, at der tilsyneladende herskede et kontraktligt forhold imellem arbejdsgiver og arbejdstager, kunne man tilsyneladende ikke bare forlade tjenesten, når man havde lyst. Begge parter skulle sikkert være enige om aftrædelsen. Det lader til, at i hvert fald matros Teunis Jansen Bryn fra Fredrikstad fortrød allerede i Amsterdam, for han er registreret som mønstret den 30. marts 1677 og fraværende allerede den 22. april, sikkert da skibet skulle sejle til København. Kan hænde, at der var mere lønnende hyre at få andetsteds, og så havde han jo allerede fået de 14 gylden på hånden. Andre er tilsyneladende stukket af, da man kom til København. Således er 6 mand deserteret den 30. maj, hvoraf de tre kom fra henholdsvis København, Helsingør og Landskrona. 15 ud af samtlige deserterede var mønstret i foråret 1677, mens kun 5 var mønstret i 1676 og 6 i 1675. For de resterende 5 er der ikke opgivet forhyringsdato.

Det er bemærkelsesværdigt, at ingen er registreret som deserteret i årene 1675 og -76, og hvis man dertil lægger de 15 deserterede fra 1677, tegner der sig et billede af, at forholdene frem til foråret 1677 ikke var sådan, at det var lønsomt at søge andre steder hen. Som tidligere nævnt var Nederlandene selv involveret i en krig og havde formodentlig også i foråret 1675 og -76 udstedt embargo på forhyring til den nederlandske handelsflåde, og i lyset af krigshandlingernes afmatning i løbet af 1677 begyndte handelsskibene igen at sejle. Så var der bedre betalt arbejde at få.

### **Erhvervsrisikoen**

116 skandinaviske søfolk er registreret som døde i tjenesten og nogle endda ganske tidligt. Det gjaldt for Rolluf Rollufsen og Peter Fielbi fra Gøteborg og Petter Pettersen fra Masterland, som blev antaget i Holland i slutningen af marts 1677, men som døde henholdsvis den 7., 11., og 15. maj samme år. Men sådan var tjeneste om bord på orlogsskibe – farlig.

Der var i flåden sygdom og dødsfald i september 1675, og selv flådens chef, admiral Cort Adeler, måtte bukke under. Han døde den 5. november. Sygdom var en særdeles reel risiko ved tjenesten om bord, men mere nærliggende er natur-

---

137 Barfod, p. 91



ligvis muligheden for en voldelig død. Under Skånske Krig blev der udkæmpet 3 store søslag, men det er kun slaget i Køge bugt, den 1. juli 1677, som kan aflæses i materialet. På denne dato er der registreret 11 døde, hvilket er den største samling dødsfald på en dato. I resten af året er yderligere 31 mand registreret døde, og disse kunne udmærket være omkommet pga. kvæstelser fra slaget. Det er anslået, at omkring 100 mand døde og 275 blev såret på de danske skibe.<sup>138</sup> De 116 døde udgør 13,4 procent af samtlige skandinaviske søfolk, men som sagt mangler der registreringer for to år, så tallet må ligge betragteligt højere.

Dødeligheden blandt søfolk i handelsflåden var naturligvis noget lavere, selv om arbejdet i riggen var den samme. I VOC havde man i den samme periode en dødelighed på 9 %, <sup>139</sup> men denne var meget høj i sammenligning med de andre farter i lyset af de lange rejser og de hermed forbundne problemer med skørbug og tropesygdomme. Det er anslået, at den gennemsnitlige dødelighed blandt europæiske mænd imellem 25 og 29 år på denne tid var på 2,6 %, så matroserne på orlogsskibene levede livet farligt.<sup>140</sup>

Selve arbejdet om bord på et stort sejlskib kunne imidlertid også være farligt og gøre søfolkene invalide: *“Thomas Thomassen v. Stockholm. Ant. I Holland af Admiralitetet i 1676 og efter som Hand forleden Aar hafuer fangit skad paa sin venstre haand paa de tree Fingre er han nu brugelig afrigning og som hand til Primo January 1677 Er udi Holland af betalt fra Dato til Ultimo October sidst er 10 maaneder, maanedlig 11fg: 110 fg.”*<sup>141</sup>

Eller Arian Jansen fra Bremen som *“Hafuer faaet Et Stift Ben der for af Gen. Com: Til lagt 50 gylden. Bekom. Ordre af Gen. Com 26. Oktb. 77.”*<sup>142</sup> Tönnis Michelsen fra Westeriser blev den 26. oktober 1677 *“til lagt 100 fg.”*, fordi han var *“bleffen quæst mit 2 fingre aff dend venstre Haand.”*<sup>143</sup>

Det er interessant at se, at søfolkene faktisk blev kompenseret for deres skader. I VOC var det almindeligt at udbetale invalidepræmier i tilfælde af arbejds- eller krigsskader, og i de Nederlandske flåder blev der givet livsvarig invalidehjælp til skadede søfolk og soldater.<sup>144</sup> Så flot var det nok ikke i den danske flåde, men søfolkene fik trods alt en compensation. Undtagen svenskeren Thomas Thomassen. Mon det var tilfældigt?

### Efter afmønstringen

En del af de registrerede søfolk valgte efter afmønstringen i København at vende tilbage til Amsterdam for at søge hyre og for nogle var vejen til Amsterdam bare en omvej til en fornyet tjenesteperiode i den danske orlogsflåde. I kilde 2 er der

---

138 Ibid., p. 75

139 Akveld, Hart og Hoboken, p. 145

140 Ibid., p. 145

141 Kilde 5

142 Kilde 5

143 Kilde 5

144 Akveld, Hart og Hoboken, p. 142

registreret 116 mand, som blev hyret anden gang i Amsterdam. Dette ses i papirerne ved, at der for en genhyret sømand efter hans normale hyreregnskab nederst på siden er noteret: “Den 26. februari 1678 udi Holland bet: 14 Gùlden” (eller et lignende beløb). Kun for 6 ud af de 116 er der opgivet en afmønstringsdato i Danmark og en efterfølgende ny forhyring i Nederlandene, hos resten ses kun den sidste udbetalingsdato, hvorefter det nye regnskab starter.

### Nyforhyrede søfolk

Christian Hendriksen fra Merdø blev forhyret første gang den 21/9 1675 i Holland og tjente i 1677 på linjeskibet *Christian den 5.*, og selv om det ikke er registreret, må han efter årets sæson være blevet afskediget og er så rejst tilbage til Holland for at få ny hyre. Der er han så den 3. februar 1678 på ny blevet forhyret til den danske orlogsflåde. I modsætning hertil er skibsmand Gowert Carstens fra Westeriser blev antaget 30/5 1675. Efter at have gjort tjeneste på *Christian den 5.* fik han den 7. november 1677 udbetalt 48 gylden om bord, men må herefter være blevet afskediget og være rejst til Nederlandene, for han er pr. 26. februar 1678 registreret som forhyret i Holland som skibmand med 18 gylden i månedshyre. Den 8. april er han tilbage igen om bord på *Christian den 5.*

110 søfolk er registreret som forhyret igen den 26. februar 1678, to er forhyret før denne dato og de fire andre er forhyret den 15. marts. En forklaring på de 110 mand kunne være, at de var ankommet samlet om bord på et fartøj til Amsterdam og derefter havde forhyret sig igen, men en anden årsag kunne være, at den 26. februar er en rent administrativ dato, som bare samlede op på en forhyringsperiode over længere tid.

Blandt de 116 mand ses repræsentanter fra de samme lokaliteter, som tidligere er blevet beskrevet, men det lader til, at der er knap så mange fra Danmark og hertugdømmerne blandt de ny forhyrede. Søfolk herfra udgør 21,5 %, mens de i de sammenskrevne løningslister udgør 30 %.

93 af de 116 nyforhyrede søfolk var befarne, men der var også både letmatroser og underofficerer blandt dem. Kaptajnløjtnant Johan Andriesen returnerede til Amsterdam, og det gjorde også konstabelsmat Roeluf Jansen og højbådsmand Rasmus Rolufsen. De to sidstnævnte var formodentlig også kammerater, da de begge kom fra Lista og var blevet antaget samme dag, den 23. juli 1675.

Der er adskillige sådanne makkerpar blandt de nyforhyrede. Böne Barentsen og Folcker Folckersen, begge fra Føhr, blev begge antaget den 19. juni 1676 i Amsterdam, og tre sønderjyder, to fra Ribe og en fra Husum, der alle var blevet antaget første gang den 17. april 1676 lod sig også genforhyre i februar 1678. Kammeratskab gav sammenhold.

Jan Andriesen fra Merdø er et særligt tilfælde. Han blev forhyret første gang i Amsterdam den 29. marts 1676 og var en af de seks, hvor vi kender afmønstringstidspunktet, her den 8. oktober 1677. Det særlige er, at han er registreret som antaget igen i Holland den 28. oktober samme år, altså bare 20 dage efter sin afmønstring i København. Der er tale om en overordentlig hurtig rejse, som nok

kunne være mulig, hvis han havde fundet sig et skib hurtigt, og vindene ellers var favorable, gerne østlige. Hans genforhyringsdato i Amsterdam styrker sagen, da den netop ikke er den 26. februar, hvor så mange blev antaget, eller blev administrativt ansat. Jan Andriesen er den eneste, der er antaget i 1677 og udskiller sig derved fra de andre 115.

### **Forhyring efter Skånske Krig**

I 1683 blev der igen forhyret søfolk i Nederlandene til den danske flåde, og ud af de 154 registrerede skandinaviske søfolk<sup>145</sup> var der 12 mand, som kan findes i hovedmaterialet, og som altså havde været indrulleret i den danske orlogsflåde i Amsterdam en gang tidligere. Ud af disse tolv havde to været indrulleret to gange tidligere, nemlig: Matros Albert Jansen fra Christiania, som blev antaget i Amsterdam den 20. september 1675. Han blev afmønstret den 25. oktober 1677 og genforhyret i Amsterdam den 26. februar 1678 og tjente så krigen ud. Tre år senere blev han så forhyret af forhyringsagenten Theodore van der Meijden i Amsterdam. Et lignende forløb findes hos matros Roeluf Jansen fra Masterland, som blev antaget den 5. november 1675. Han blev afmønstret den 6. december 1677 og ligeledes antaget den 26. februar 1678 i Amsterdam. Herefter var det forhyringsagenten Æboe, som i 1683 antog ham for tredje gang til tjeneste i flåden. Begge søfolk var på størrelsen af håndpengene og månedslønnen at dømme dygtige, befarne matros, som altså ofte vendte tilbage til Nederlandene for at få ny hyre.

En mulighed for fast arbejde var som matros eller soldat på VOC-skibene. I skibslisterne herfra er der fundet 38 navne, som også optræder i de sammenkrevne lønningslister. Ligesom andre steder er en vis forsigtighed nødvendig i sammenligninger imellem flere kilder, da navne blev stavet forskelligt og flere personnavne var så populære, at de derfor optræder hele tiden. Relativt sikker er dog eksempelvis Lorens Christiansen fra Christiania, som den 29. marts 1677 blev forhyret i Amsterdam til en månedsløn på 13 gylden. Han var altså formodentlig en ung halvbefaren på det tidspunkt, og da han blev afmønstret 3 år senere, den 22. januar 1680, burde han da kunne mønstre ud som befaren matros.<sup>146</sup> Hvad Lorens Christiansen foretog sig i de næste 20 år, vides ikke, men i år 1700 forlod VOC-skibet *Brandenburg* Amsterdam, og i skibets lønningsliste er opført busschieter Lourens Christianz fra Christiania. Stillingsbetegnelsen dækker over en befaren matros, der samtidig kunne betjene skibets kanoner.<sup>147</sup>

Syv af de 865 skandinaviske søfolk, som blev forhyret i starten af Skånske Krig, og som desuden blev genforhyret i februar 1678, er at finde blandt de 38 skandinaviske søfolk, der efter tjenesten i den danske orlogsflåde lod sig forhyre om bord på et VOC-skib. En af dem var Thöger Christiansen fra Trondhjem, om

---

145 Kilde 5

146 Olsen, p.167

147 Ibid., p. 81

hvem der ikke blev angivet ansættelses- og afmønstringsdato, men kun, at han fik 70 gylden i håndpenge i Amsterdam, og at han var befaren matros med 14 gylden i månedshyre. Om ham ved vi desuden, at han var blandt de 116, der lod sig genhyre i foråret 1678 til endnu en tjenesteomgang i flåden.<sup>148</sup> Sandsynligvis er det ham, vi derefter finder med navnet stavet Teuger Christiaanz fra Trondhjem i 1684 som besætningsmedlem på VOC-skibet *Emmenes*, denne gang som kvartermester.<sup>149</sup> Han var en af de relativt få, der faktisk kom tilbage fra Asien, for han er registreret som repatrieret i 1690.

Fire af de 38 søfolk var faktisk deserteret fra den danske orlogsflåde. Jan Andriesen fra Bergen blev noteret som absenteret pr. 23. juli 1677, men dukker op som busschieter om bord på *Grimmestein* fra Zeelands VOC-kammer.<sup>150</sup> Hendrick Henricksen fra Bergen er bare noteret som absenteret, men i 1689 er han om bord på *Voetborg* af Amsterdam registreret som matros. Han vendte hjem i 1694.<sup>151</sup> Pieter Jansen fra Westeriser er noteret som absenteret den 1. januar 1678, men i 1681 er han om bord på *Ternate* af Amsterdam. Cornelis Andriesen fra Bergen er registreret som absenteret den 28. marts 1679, men året efter – i 1680 – er han bådsmænd om bord på *Huis te Zilverstein* af Amsterdam.<sup>152</sup>

Langt de fleste af de 38 søfolk, der efter flådetjenesten sejlede med VOC, drog ud i 1680'erne, hvor de stadig havde ungdommens smidighed og styrke. 7 mand sejlede med VOC i perioden imellem 1695 og 1702. Ingen af disse er blevet registreret som hjemvendt. Dette gælder for 6 af de resterende 27 mand, hvoraf andre fire blev bekræftet døde i VOCs tjeneste. Hvad der skete med de resterende 23, er uvist.

Det er ved hjælp af de anvendte kilder måske mulighed for at følge en sømand usædvanlig langt.

Roeluf Jansen var et såre almindeligt navn, og der er altså gode muligheder for forveksling, men på den anden side er der heller ikke noget, der taler for, at det ikke skulle kunne være den samme mand, der dukker op i de forskellige kilder. Roeluf Jansen blev antaget den 5. oktober 1675 som befaren matros og fik udbetalt 140 gylden. Den 6. december 1677 blev han afmønstret og dukkede derefter op i Amsterdam i 1678, hvor han blev hyret til endnu en tur i den danske flådes tjeneste, denne gang med to måneders hyre, 28 gylden i håndpenge. I 1683 forhyrede Æboe i Amsterdam en Roluf Jansen fra Masterland, og tre år senere blev matros Roeloff Jansz fra Masterland forhyret til en rejse til Batavia med skibet *Huis te Zilverstein* af Amsterdam.<sup>153</sup> Skibet afsejlede den 24. maj 1686 fra Amsterdam og nåede Kap det Gode Håb den 26. september. Den 30. 12 ankom *Huis te Zilverstein* til Batavia, men Roeluf Jansen fik ikke meget tid til at opleve Asien, for

---

148 Kilde 2

149 Aarsbog, p. 133

150 Olsen, p. 169

151 Aarsbog, p. 135

152 Ibid., p. 134

153 Ibid., p.134



knap 2 måneder efter den 11. februar 1687 er han registreret som død.<sup>154</sup> Hvis der er tale om den samme mand, var han altså mindst fire gange i Amsterdam for at søge hyre, og i lyset af, at der i det ovenstående er beskrevet søfolk, der gjorde det samme bare to eller tre gange, bliver det tydeligt, at Amsterdam var centrum for et internationalt arbejdsmarked for søfolk.

## Konklusion

Der er i det anvendte kildemateriale blevet registreret 2210 søfolk, som blev forhyret af den danske flåde i Amsterdam under Skånske Krig. Ud af disse var de 865 skandinaviske søfolk, som kom fra de store søfartscentre i dobbeltmonarkiet: Bergen, København, Trondhjem, Oslofjorden og hele tømmerudskibningsområdet på Norges syd- og sydvestkyst, samt de sydvestjyske okseudskibningspladser. Men materialet nuancerer dette billede ved at afsløre, at der også fandtes befarne og internationalt orienterede søfolk på ydmyge steder som Løgumkloster, Stadilfjord, Kristianopel, Samsø og Korsør.

Hvad der imidlertid helt må ændre vores opfattelse af de etablerede søfartscentre, er, at der faktisk også kom rigtig mange befarne søfolk fra Bohuslen og i særdeleshed fra Marstrand. Forskningen har tilsyneladende overset Marstrands betydning i den skandinaviske søfart i denne periode, idet man i Norge har begrænset sig til søfolk fra det nuværende Norge, mens man i Sverige bare ikke har meget forskning på dette område. Danske søfartshistorikere har kendt til Skånelandenes forbindelse til København, og Ålborg og Læsøs handel på Bohuslen, men Marstrands rolle som hjemsted for et betragteligt antal internationale søfolk har ikke været belyst. Det er yderligere bemærkelsesværdigt, når en af de største procentvise forekomster af befarne matroser og underofficerer faktisk fandtes i – Marstrand.

Det må antages, at de skandinaviske søfolk, der søgte til Nederlandene under Skånske Krig, tilhørte en særlig gruppe af søfolk, der havde erhvervet sig specialviden om arbejdet om bord på store råsejlsriggede skibe i international fart, i modsætning til deres kollegaer, som i den indenlandske skudehandel ikke udviklede de samme færdigheder. Det har da også vist sig, at søfolk fra de indre danske farvande glimrer ved deres fravær i Amsterdam, hvilket dog også kan have andre årsager. For at opnå de omtalte kvalifikationer krævede det 10-15 års sejltid i store råsejlere, men søfolkene var alligevel unge mænd på omkring de 25 år, for arbejdet i sejlskibsrigningen krævede ungdommens smidighed og styrke.

Lønnen blev fastsat i forhold til sømandens kvalifikationer, hvor den unge, uerfarne fik mindre, mens den lidt ældre og mere erfarne fik mere. Lige under 75 % af samtlige mønstrede søfolk var befarne sømænd, som i udgangspunktet fik 14 gylden om måneden, hvilket svarede til 35 rigsdalere. Set med skandinaviske briller var det en uhørt høj løn, og til sammenligning er det vist, at de matroser, der under Skånske Krig blev hvervet til flåden i Danmark og hertugdømmerne,

---

154 VOC- Sea- voyagers. Huis Te Zilverstein. 1686

fik 5-8 rigsdalere om måneden. Dette må være grunden til, at mange, trods flugt fra krigstjeneste, alligevel valgte at lade sig hverve.

Når de skandinaviske søfolk var i Amsterdam, er det nærliggende at forestille sig, at de opholdt sig i de kvarterer, hvor immigranter fra Norge og Danmark boede, nemlig Lastage, Uilenburg og Rapenburg, som lå i den østlige ende af den store havneby, helt ned til kajkanten. Forhyringen foregik i dette område; helt konkret fremgår det af Meyercrones brev fra den 14. marts 1676, at man kunne hyre søfolk på Kamper Hooft, en lokalitet i Lastagekvarteret helt nede ved kajen.

I baron Meyercrones breve fremtræder søfolkene i Amsterdam som en samlet gruppe, der var aktiv på arbejdsmarkedet og kæmpede for en så høj hyre som muligt. Herved tegner der sig et omrids af et fagfællesskab, som i hvert fald arbejdsgiverne måtte forholde sig til. I den lønkamp, der foregik imellem de to grupper søgte arbejdsgiverne, de nederlandske myndigheder, at sænke efterspørgslen på arbejdskraft ved at indføre en embargo på ansættelse af søfolk i handelsflåderne, hvilket også bevirkede, at forhyringen til den danske flåde kom rigtig i gang. Når søfolkene var blevet antaget i Amsterdam, var den gennemsnitlige ventetid kun ca. en uge, inden de med skib blev sendt af sted til København, og i kilde 4 er registreret 12 sådanne mandskabstransporter, som bragte næsten 1100 søfolk til hovedstaden.

Det er ikke så svært at forestille sig, at søfolk holdt sammen, når de var i det fremmede. Således ses det i materialet, at 223 af de skandinaviske søfolk havde ansættelsesdato til fælles med en eller flere fra deres egen hjemstavn, og ud af disse havde 82 også samme afmønstringsdato. Tjenesten i orlogsflåden var godt nok forbundet med betydelig risiko, idet dødeligheden blandt de i materialet registrerede skandinaviske søfolk ligger på omkring 13 %, men ved afmønstringen stod sømanden typisk med en pæn sum penge på lommen, hvilket måske kunne opveje farerne.

Det har vist sig, at en del søfolk vendte tilbage til Amsterdam for at få ny hyre, både mens krigen varede, men også i årene efter. Således blev 116 indrulleret to gange, og i 1683 hvervede man til den danske flåde en del folk, hvoraf 12 mand allerede havde ladet sig hverve i Amsterdam en gang før. 38 skandinaviske søfolk, der havde gjort tjeneste i flåden under Skånske Krig, lod sig i årene herefter hverve til VOC, og en mand, Roeluf Jansen fra Masterland kan have været i Amsterdam hele fire gange for at søge hyre, idet han lod sig hverve til flåden i 1675, 1678 og 1683 og til sidst blev hvervet til VOC 1686.

Med baggrund i disse tal og med formodningen om, at søfolkene i det anvendte materiale kun er et udsnit af det langt større antal skandinaviske søfolk, som må have været hyresøgende i Amsterdam i perioden, eller som endda havde slået sig ned permanent her, må det anses for givet, at denne metropol var omdrejningspunktet for mange skandinaviske søfolks hyresøgning. Der tegner sig et billede af en gruppe skandinaviske søfolk, som arbejdede i de nederlandske handelsflåder i årevis uden at vende hjem, og som var en del af et internationalt fagfællesskab af professionelle søfolk.

Så vidt vides forsøgte Sverige ikke at hverve søfolk i Nederlandene under Skånske Krig, og da den nederlandske trafik til landet var langt mindre, end den til Danmark-Norge, er det derfor nærliggende at antage, at antallet af professionelle storskibssøfolk på de svenske skibe ikke var så stort som i den danske flåde. Jørgen Barfod karakteriserede i hvert fald den svenske flåde i 1676 som "utrænet",<sup>155</sup> så det er tænkeligt, at tilstedeværelsen af de 2210 erfarne søfolk fra Amsterdam om bord på Niels Iuels skibe var medvirkende til den danske sejr.

Fremtidige undersøgelser af rekrutteringen til den svenske flåde i det tidlige moderne vil derfor kunne kaste nyt lys over styrkeforholdene imellem de to landes flåde. Fokus bør i bedømmelsen af den relative kampkraft flyttes fra antallet af kanoner til besætningernes uddannelses- og erfaringsniveau.

## Kilder- og litteratur

### Kilder

Jeremiah R. Dancy: *British Naval Manpower during the French Revolutionary Wars 1793-1802*. Ph.d. in History. University of Oxford. 2012

Rigsarkivet. Generalkommissariatet (Søetaten), Eskadreskriverne: Afregningsbog over de udi Holland antagne månedstjenere (1675-1679). 34: *Kilde 1*

Rigsarkivet. Generalkommissariatet (Søetaten), Eskadreskriverne: Månedstjenere antagne udi Holland (1675-1677). 28: *Kilde 2*

Rigsarkivet. Generalkommissariatet (Søetaten), Eskadreskriverne: Bremerholm, Hollandske og Holstenske Månedstjenere (1678-1678). 30: "Bog ofver de udi Holstein Anno 1678 antagne Söfolck under Hr. Admiral Jens Rodstehns Esquadre": *Kilde 3*

Rigsarkivet. Generalkommissariatet (Søetaten) Eskadreskriverne: Bog over de fra Købstæderne i Danmark og Holsten udskrevne (1679-1679). 29 m.m.: *Kilde 4*

Rigsarkivet. Generalkommissariatet (Søetaten) Eskadreskriverne: Alfabet på Admiralitets og amsterdamske månedstjenerne (1683-1683) 45: m.m.: *Kilde 5*

Rigsarkivet. Generalkommissariatet (Søetaten) Eskadreskriverne Alfabet over månedstjenerne antagne ved Bremerholmen ( 1675-1677). 31 m.m.: *Kilde 6*

Meyercrones Breve: Rigsarkivet. Tyske Kancelli, Udenrigske Afdeling: Nederlandene: Henning Meyercrones gesandtskabsarkiv (1676 -1679). 70-331: Kopibog over relationer 1676: *Kilde 7*

Rigsarkivet. Tyske kancelli, Udenrigske afdeling: Nederlandene: Henning Meyercrones gesandtskabsarkiv (1676-1679). 70-328: Ordre, til dels med bilag 1676.

### Elektroniske kilder

Baltasar Rubnen: *Neue Beschreibung der Konigreiche Dennemark und Nordwegen*. Ulm. 1648

<http://digitale.bibliothek.uni-halle.de/vd17/content/pageview/5971906>

<http://www.denstoredanske.dk>

<http://vocseavoyagers.nationaalarchief.nl>

---

155 Barfod, p. 50

## Litteratur

- Sindre W. Aarsbog: *Med Mars og Merkur. En analyse av norsk deltakelse i VOC baseret på skipssoldbøker 1633-1794*. Hovedopgave i Historie. Historisk Institut. NTNU (Trondheim 2003)
- L.M. Akveld, S. Hart, H.W. Joboken (red): *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden deel 2*. (Bussum 1977)
- Jørgen H. Barfod: *Niels Juels flåde*. (København 1997)
- Jørgen P. Barfod: *Danmark-Norges Handelsflåde 1650-1700*. Handels-og Søfartsmuseet på Kronborg. (Helsingør 1967)
- Chr. H. Brasch: *Om Robert Molesworths Skrift: An account of Denmark as it was in the year 1692*. (København 1879)
- Jaap R. Bruijn, Els S. van Eyck van Heslinga: "Seamen's Employment in the Netherlands (c. 1600-1800). *The Mariner's Mirror. Volume 70, 1984. Nr. 1*
- Chr. Bruun: *Curt Sivertsen Adelaer*. (København 1871).
- Alexander Bugge, Fredrik Scheel, Roar Tank, J.A.C.S. Worm-Müller: *Den Norske Sjøfarts Historie*. I. (Kristiania 1923)
- Ole Degn, Erik Gøbel. *Skuder og kompagnier. Dansk søfarts historie II. 1588-1720*. (København 1997)
- Erik Gøbel: Danske i det nederlandske ostindiske kompagnis tjeneste i det 17. århundrede. *Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog 2003*.
- W.G. Heeres, m.fl.: *From Dunkirk to Danzig. Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850*. (Hilversum 1988)
- Poul Holm: *Kontakter og sammenhænge over Kattegat og Skagerak ca. 1550-1914*. Fiskeri- og søfartsmuseet i Esbjerg. (Esbjerg 1991)
- Kristian Hvidt: *Flugten til Amerika eller Drivkræfter i masseudvandringen fra Danmark 1868-1914*. (København 1972)
- Olav L'Orange (red.): *Jekter og jektefart fra Innherred. Kulturminner i Nord-Trøndelag III*. (Nord-Trøndelag Historielag 1989)
- Jan Lucassen: *Migrant labour Force in Europe 1600-1900*. (London 1987)
- Jan and Leo Lucassen (red.): *Migration, Migration History, History. Old paradigms and New Perspectives*. (Bern 1997)
- Michel Caspar Lund: *Om Verden og de Siunlige tings Betragtning i Verden*. (København 1718)
- Thomas Lyngby, m.fl.: *Danmarks største søhelte*. (København 2010)
- Margit Løyland: *Hollendertida i Norge. 1550-1750*. (Oslo 2012)
- Geert Mak: *Amsterdam. A brief Life of the City*. (London 1995).
- Ole Mortensøn: *Renæssancens Fartøjer – Sejlads og søfart i Danmark 1550-1650*. (Rudkøbing 1995)
- O. Nielsen: Bondestændens Kaar i det sydlige Jylland i Midten af det attende Aarhundrede. *Aarvog for dansk Kulturhistorie 1894*.
- Jorun Olsen: *Nordmenn i Hollandsk Tjeneste 1600-1800*. Hovedopgave i historie. Universitetet i Bergen. (Bergen 1999)
- Sølvi Sogner: *Og skuta lå i Amsterdam*. (Oslo 2012)
- Samme: *Ung i Europa*. Universitetsforlaget. (Oslo 1994)
- Uwe Steffen: *Der Erfolgreichste Walfänger der Nordfriesen. Matthias der Glückliche und seine Zeit*. Nordfriisk Instituut (Nordfriesisches Institut). (Bredstedt 2004)
- Ole Thestrup: *Mark og skilling, kroner og øre*. Rigsarkivet, (København 1991)
- Lennart Tomner: *Stadens Historia 1500-1658. Malmö Stads Historia, 2*, red. Oscar Bjurling. (Malmø 1977)
- Joachim Wielandt: *Nye Tidender om lærde og curieuse sager*. (København 1728)



## Summary

International recruiting of naval specialists. Attracting Scandinavian tall ship sailors in Amsterdam for service in the Danish Navy during the Scanian War.

*With the economic and cultural lead that the Netherlands held in the 17th and 18th century, it was common knowledge that adventure and fortune could be found there. Young Scandinavians with service experience as sailors or soldiers in the VOC (Vereenigde Oost-Indische Compagnie) published their adventures. The Danish authorities concerned about the drainage of able seamen from the realm repeatedly warned their sailors not to go there. However very little is known today about these sailors. Who were they? From where did they come and which pull and push factors drove them to the Netherlands?*

*These questions can be answered on the basis of until now unpublished material: three payrolls from the Royal Danish Navy concerning sailors hired in Amsterdam during the Scanian War. In these payrolls 2210 sailors are registered with name, place of origin, date of hire and size of monthly pay. For about 1200 sailors additional information is available about which ships they served on, possible advancements, date of termination of service, and amount of final payoff. Personal information from the payrolls about 866 Scandinavian sailors has been put together in a database that provides the statistics which form the foundation for this paper. It turns out that about 2/3 of the Scandinavian sailors came from areas that scholars already have identified as maritime centres: Northwest and west Norway, the area around the Oslo fjord, but mainly the Norwegian south and southwest coast. 27,9 % of all Scandinavian sailors came from this area. 19,5 % came from the west coast of Jutland and Schleswig, but also this area was already known to be a maritime centre. It is however surprising that 16 % of the sailors came from the former Danish provinces of Bohuslen, Scania, Halland and Blekinge. The city of Marstrand stands out as a maritime centre that has been overlooked until now.*

*About 75 % of the Scandinavian sailors were paid 14 guilders a month, which was a very high pay. Their colleagues in the navy, who had been hired in Denmark, were paid only 1/5 of this amount, and the difference is puzzling. The reason was that the sailors hired in Amsterdam were paid for their special qualifications: those of a young, professional deep-sea sailor, who was experienced in working aloft in the rigging of a large square-rigged vessel. Many of the sailors found in Denmark did not have these qualifications, as they sailed in small local vessels, with a completely different rig. However, the high salaries were also the result of a wage struggle between a seemingly united class of sailors and the Dutch Admiralty. In spring 1676 some 24,000 sailors had to be hired for the combined Dutch Navy, which meant that professional sailors were hard to get, and thus the level of the salaries went up. In this very difficult situation the Danish authorities wanted to hire 3000 sailors in the Netherlands, and they found it hard to reach this number, even if they obtained the help of the highly respected Dutch admiral Cornelis Tromp as the Danish fleet*

*commander-in-chief. The admiral himself went to hire sailors on what presumably was an unofficial hiring centre on Kamper Hooft in central Amsterdam.*

*An international labour market existed in Amsterdam, where professional deep-sea sailors were looking for hire, and many of these were Scandinavians. Several factors motivated the sailors to go to Amsterdam: The economic conditions in their homelands were not at all as good as in the Netherlands. However, ease of access to the international ship lanes to Amsterdam was probably the main reason why some sailors reached that metropolis and others did not. By combining information from the database with information from a payroll over sailors hired in Amsterdam in 1683 and the VOC muster books it has been possible to find many Scandinavian sailors who were in Amsterdam several times looking for hire.*