

UiT Noregs arktiske universitet

# Piratverksemd i nord – Nokre døme frå Finnmark tidleg på 1600-talet

TEKST TIL FOTNOTE MED TAKK:

Eg har fått mykje god hjelp til denne artikkelen gjennom skriveprosessen. Fagfellevurderingane frå to anonyme fagfeller var nyttig for å oppdage feil og manglar ved framstillinga og utviklingspotensiale i artikkelen. Eit nytt utkast vart lagt fram på seminar med forskingsgruppa Creating the New North (CNN) ved UiT Noregs arktiske universitet. Artikkelen har modna mykje gjennom alle tilbakemeldingar; takk for alle faglege innspel. Sist vil eg takke rettleiaren min, Rune Blix Hagen, for ei siste fagleg gjennomlesing etter at tilbakemeldingane frå CNN var jobba inn.

Marie Nystuen Berger  
Masterstudent

# Piratverksemd i nord – Nokre døme frå Finnmark tidleg på 1600-talet

---

## Innleiing

På St. Hans-dagen i 1615 gjekk det føre seg eit stort sjørøvarslag utanfor Nord-Russland. Fleire månaders jakt hadde endeleg leidd til resultat for admiral Jørgen Daa og ishavsfarar Jens Munk. Den berykta sjørøvaren Jan Mandaus var omsider teken til fange utanfor Kvitsjøen. 55 sjørøvarar fekk rettargang på staden og vart kasta over bord, medan Mandaus og to av dei andre leiarane vart frakta tilbake til København, dømt og hengt i vippegalge utanfor Østerport. Bøsseskytten<sup>1</sup> Jon Olafsson fortel i sine memoarar at sjørøvarane «...hang der, da jeg kom til Byen, hele og uskadte i deres Silkeklæder besatte med Guldsnøre og guldbroderte Sko.»<sup>2</sup>

I denne artikkelen ønskjer eg å syne fram eit lite kjent emne i nordnorsk historie. På 1600-talet var det ein livleg europeisk og regional handel samt oppdagingsverksemd i dei nordlege farvatna heilt nord til Finnmark og Kolahalvøya. Noko få kjenner til er at denne skipsfarten førde med seg sjørøvarar som herja langs nordnorske fiskevêr og i nordnorske kyststrøk. Eg kjem til å trekke fram døme på sjørøvarar som reiste heilt nord til Finnmark, og artikkelen vil såleis handle om nordnorske farvatn og austover langs Kolakysten mot Novaja Semlja. Christian IV såg på det vi i dag kallar Norskehavet, Barentshavet, Grønlandshavet og Nordishavet som eit innhav som tilhørde Danmark-Noreg.<sup>3</sup> Mange av tokta til marinen patroljerte desse farvatna i tillegg til Nordsjøen og Atlanterhavet inkludert Færøyene og Island. Desse havområda vert den geografiske avgrensinga til artikkelen. Det skal seiast at sjørøvarane kunne finne på å sigle heilt frå Middelhavet og opp til nordlege delar av Atlanterhavet, så sjørøvarane i nord kunne operere frå basar langt sør.

Sjørøvari i Nord-Europa er eit relativt nytt forskingsområde i norsk og utanlandsk historieskriving. I løpet av dei siste ti åra har det komme fleire verk som omhandlar piratverksemd og sjøfartshistorie i Nord-Europa.<sup>4</sup> Det finst lite litteratur direkte på piratverksemd i Noreg og nordområda, og fleire av dei få verka og artiklane som går direkte på piratverksemd i Noreg, har mangelfull eller inga kjeldeliste. I tillegg til generell litteratur på europeisk sjøfart og handel har eg nytta meg av nokre sentrale primærkjelder. Kjeldematerialet finst mellom anna i tingbøker, lens- og amtsrekneskap, supplikkar, sjøpass og rapportar frå den dansk-norske marinen. Eg har i hovudsak nytta meg av tre kjelder: ein

rapport til det danske kanselli etter eit tokt i 1615 skrive av admiral Jørgen Daa, eit brev og rapport frå borgarar i Bergen og slottsskrivaren i Vardøhus frå 1605 om eit piratangrep i 1602, samt eit døme frå tingboka i Finnmark frå Vardøhus i 1664. Forutan marinetoktet frå 1615, har ikkje desse kjeldene vorte brukt i forskning tidlegare. I denne artikkelen presenterer eg derfor nytt og ukjent materiale, som kan kaste lys over piratverksemd i nordområda.

<bt Ill. 1: bildetekst inn her>

Kva ein har kalla piratar og liknande grupper har variert både geografisk og opp gjennom tidene. Dei viktigaste forskjellane finn ein mellom pirat, kaper og fribyttar. Ein pirat stod utanfor lova og plyndra skip uavhengig av kva land dei tilhørde. Kapteinen og mannskapet hans fekk heile profitten frå byttet sjølve. Piratar vart sett på som lovause, og kunne avrettast ved ein provisorisk rettargang. Ein kaper var ein lovleg «pirat» som gjennom eit kaperbrev hadde ei kontrakt med myndigheitene som gav dei lov til å plyndre fiendtlege fartøy i krigstid. Mot å få eit slikt kaperbrev, hadde kaperen visse plikter og reglar. Dei kunne berre angripe fiendtlege skip, som utferdaren av kaperbrevet hadde skissert opp. I tillegg skulle myndigheitene ha ein del av profitten frå kapringa. Prisa, det fiendtlege skipet kaperen tok, måtte inn til ein prisedomstol innan ei viss tid dersom ikkje kaperen ville risikere å bli dømt som pirat. Angus Konstam poengterer at «one country's privateer is another country's pirate.»<sup>5</sup> Det handlar om kven som hadde definisjonsmakta og om ståstaden til kjeldeprodusenten. Det vil seie at til dømes ein kaper som Francis Drake, som hadde løyve frå den engelske dronninga til å gjennomføre raid i Karibia, vart frå spansk side sett på som pirat.<sup>6</sup> Hypotetisk sett ville ei spansk kjelde definere Francis Drake som pirat, medan ei engelsk kjelde ville definere han som ein kaper. Når ein nyttar seg av arkivmateriale, må ein difor vera merksam på kven som har produsert kjelda. Ein kan også snakke om «privateer-turned-pirate»<sup>7</sup> slik som tilfellet var med engelskmannen William Kidd (verka i perioden 1689–1701). Då har utgangspunktet vore eit kaperbrev som anten ikkje er gyldig lenger, eller som kaperen ikkje lenger følgjer. Kaperen har då anten på eige initiativ eller ved krigens slutt kryssa grensa over til piratlivet. Både kaperar og piratar kunne vera like rå og hjartelause, så skiljet mellom dei handla meir om deira juridiske status enn deira oppførsel på havet.

I dei fleste av kjeldene frå 1600- og 1700-talet dukkar nemninga «fribyttar» opp. Dette er ei fellesnemning for kaperar, piratar og andre som tok seg til rette på havet. Det er eit uttrykk som femnar om ein som med eige skip røvar eller plyndrar andre, uavhengig av juridisk status.<sup>8</sup> Ordet kjem på norsk sannsynlegvis frå det hollandske *vrijbuiter*, og inkluderer også andre grupper enn piratar og kaperar. Dette kunne til dømes vera

handelsmenn eller til og med heile handelskompani og kvalfangarar utan løyve til handel og fangst.

## Kaperreiret Dunkerque

Det var piratar, kaperar og fribyttarar frå forskjellige område i Europa som hadde sitt virke i nordlege farvatn. Ei av desse var ei gruppe kaperar eller fribyttarar kalla dunkerkarar<sup>9</sup>.

Dunkerque utvikla seg frå 1580-åra av til å bli «det fremste kaperredet i Europa.»<sup>10</sup> Byen kunne utruste så mange som over 100 skip i året under glansperioden frå 1621 til 1647.<sup>11</sup>

Splittinga av Nederlanda i 1581 til Dei sameinte Nederlanda i nord og Dei spanske Nederlanda i sør førte til ein omfattande ekspansjon av kaperverksemd.<sup>12</sup> Dunkerque låg gunstig til ved den engelske kanalen og attraktiv i det europeiske maktspelet. Byen skifta politisk posisjon gjennom 1600-talet og var i hendene på høvesvis Dei sameinte Nederlanda, Spania, Frankrike og England. Hertugen av Parma tok hamnebyen frå hollandske opprørarar i 1583, og byen var spansk heilt fram til han fall for Frankrike i 1646, mot slutten av Den nederlandske frigjeringskrigen (1568–1648).<sup>13</sup> Tida Dunkerque tilhøyrd Spania var også i stor grad glansåra til dei dunkerkiske kaperane. Handelsskip frå England og Dei sameinte Nederlanda var det naturlege byttet på grunn av krigane Spania førte med desse sjømaktene. Særleg den engelske kanalen var plaga med mange piratar, kaperar og orlogsfartøy frå forskjellige statar; såpass at fleire handelsskip forsøkte å finne alternative ruter. Skip frå mellom anna det hollandske handelsselskapet Veregnigde Oost-Indische Compagnie (VOC) sigla nord om Orknøyene og rundt England, for å sleppe unna kaperar og piratar får Dunkerque.<sup>14</sup> Så lenge Spania var involvert i krig med dei andre sjømaktene, så hadde kaperane i Dunkerque arbeid. Det var fleire både engelske og hollandske skuter som sigla Nordkappruta langs Finnmarkskysten, så det er naturleg å tru at det i hovudsak var desse skipa som dunkerkarane ein høyrer om i kjeldene var på jakt etter.

Virginia Lunsford skriv at Dunkerque vart kalla «Algier of the North» av Dei sameinte Nederlanda.<sup>15</sup> Algerie var den mest aktive av Barbarstatane, og akkurat som dei barbariske piratane, var dunkerkarane ei variert og aktiv gruppe piratar. Mannskapet og kapteinane kunne vera både av flamsk, spansk og tysk opphav, og dei brukte alle typar skip, frå store skuter til små joller.<sup>16</sup> Fregatten vart etter kvart eit føretrekket skip i den flamske kaperflåten.<sup>17</sup> Mannskapet vart også i stor grad rekruttert frå nærområdet. For flamske fiskarar var krigane og kaperane til stor ulykke for næringa deira. Av frykt for kaperane turte dei ofte ikkje å dra ut på fiske. Når økonomien var som verst, såg fiskarane sjølve ingen annan utveg enn å bli

kaperar for å overleve.<sup>18</sup> Dunkerkarane gjorde stor skade både i nære kystområde, og i nordområda, og vart frykta blant befolkninga begge stader.

## Krig og konflikt i Europa

På 1600-talet var det fleire krigar og konflikhtar mellom dei store sjøfartsnasjonane England, Frankrike, Spania og Dei sameinte Nederlanda. Desse krigane var eit bakteppe for utferding av kaperbrev og omfattande kaper- og sjørøververksemd i perioden. Den lengste av desse var åttiårskrigen, eller den nederlandske frigjeringskrigen (1568–1648). Ei rekke andre krigar på 1600-talet kan reknast inn under denne langvarige konflikten, der alle dei førnemnde sjøfartsnasjonane var involverte. Den engelsk-spanske krigen (1585–1604) var eit resultat av England si støtte til Dei sameinte Nederlanda i kampen mot Spania.<sup>19</sup> Mellom 1585 og 1598 vart det utrusta meir enn 100 engelske kaperar årleg.<sup>20</sup> Ved å underteikne Londontraktaten i 1604, kunne ikkje engelske kaperar lengre plyndre spanske handelsskip på veg gjennom den engelske kanal; det same gjaldt dunkerkiske kaperar frå Dei spanske Nederlanda.<sup>21</sup> Sjølv om Spania stifta fred med England, ville dei ikkje gjere det med Dei sameinte Nederlanda, og gjekk i staden inn for våpenkvile i tolv år, også kalla «Tolvårsfreden» (1609–1621). Då dei tolv åra var over tok dei opp att krigen, og den andre fasen vart ein del av den større trettiårskrigen (1618–1648).<sup>22</sup> Den fransk-spanske krigen (1635–1659) var eit resultat av Frankrike si innblanding i trettiårskrigen, og vara lenger enn denne. Dei mange krigane og kaotiske kaperforordningar kan ha forklaringskraft for kvifor det var mogleg for sjørøvarar å bruke ordninga til å legitimere eiga verksemd. Fråvær av krig kan også forklare ein nedgang i sjørøver- og kaperverksemd.

## Handelsverksemd

Piratane kom i kjølvatnet av lukrativ handel. Spania sin «treasure *flota*» frå Karibia, handelen i det indiske hav med gull, myntar, krydder, silke og fint tøy, kval- og fiskefangsten i New Foundland og slavehandelen langs Afrikas vestkyst var nokre av dei meir attraktive områda for både piratar og kaperar. Kva lokka piratane nordover?

## Internasjonal handel

Danmark-Noreg hadde ei attraktiv geopolitisk plassering i Norden, som gav danskekongen ressursmessige fordelar men som også skapte stadige konflikhtar med dei andre stormaktene gjennom 1600-talet. Frå slutten av 1500-talet og byrjinga av 1600-talet fann det stad ei

aukande handelsverksemd. Hanseatane sitt tidlegare handelsmonopol vart utfordra av nye sjøfartsnasjonar som England og Dei sameinte Nederlanda. Havområda i nord vart stadig meir interessante for dei europeiske landa, og ein ser aukande skipstrafikk med oppgåver som handel, fiske, kvalfangst og ekspedisjonar for å finne nytt land og nye sjøvegar. I 1553 gjenoppdaga ein engelsk ekspedisjon Nordkappruta. Denne ruta gjekk langs norskekysten nord til Nordkapp og svinga deretter austover inn i Kvitsjøen. Dette gjorde det mogleg å handle med Russland også i nord, noko engeleske og skotske handelsmenn tidleg byrja med på dei isfrie småhamnene ved Karelstranda og *Pomorje*. Den tidlege handelen, og handelen langs kysten ved Vardø og Kola-kysten, bær preg av å ha vore del av ein regionalbasert økonomi, med utveksling av varer som «vin, salt og tekstilar mot torsk, laks, tran og skinnprodukter.»<sup>23</sup> Samtidig oppretta tsaren handelsbyen Novo-Kholmogory i 1584 (døyppt om til Arkhangelsk i 1613), på oppmoding av hollandske handelsmenn som ønskte eit alternativ til engelskinfluerte marknader i nord. Handelen på Arkhangelsk ser ut til å ha vore ein transitthandel med indre delar av Russland, der ein i hovudsak handla med luksusvarer. Til dømes vart kaviar og persisk silke frakta via Moskva til Arkhangelsk for utskiping.<sup>24</sup> Hovudgrunnen til at handelsruta i nord vart så populær, var at ein slapp den dyre Øresund-tollen, svenskane i Austersjøen, samt gjennom innlandsruta i Russland, tyrkarar, italienarar og spanjolar i middelhavsområdet. Franskmenn og tyskarar nytta seg også av Nordkappruta. Utover 1600-talet og fram til slutten av Den store nordiske krig i 1721, kom hollendarane til å dominere langdistansehandelen med Russland, på kostnad av den engelske handelsfarten i nord. På grunn av Dei sameinte Nederlanda si frigjering flytta handelssentrumet seg frå Antwerpen til Amsterdam, som i hovudsak handla med Russland via Arkhangelsk.<sup>25</sup>

<bt Ill. 2: bildetekst inn her>

Slik Øresund-tollen gav kongen direkte inntekt, såg han for seg Bussesundet utanfor Vardø som eit mogleg Øresund i nord. Allereie faren, Fredrik II, såg moglegheita til å tene på aktiviteten i nord gjennom å krevje toll av fartøy som reiste gjennom dansk-norske farvatn til Russland.<sup>26</sup> Handelsfartøy som ville sigle fritt og uhindra, måtte betale ei avgift til den dansk norske krona. All denne handelsverksemda og skipstrafikken må ha verka forlokkande for piratar. Det mest lukrative for desse, må ha vore å ta hollandske og engelske handelsskip på tur tilbake frå Russland med luksusvarer. Dei kunne likevel også få profitt frå bergenshandelen, og ein ser at dei gjorde seg nytte av begge typar handel til sin fordel. Ein ser av tilfella i 1602 og 1615 at både hollandske, engelske og dansk-norske skip vart tekne som bytte.

## Bergenshandelen

For innbyggjarane i Nord-Noreg var Bergenshandelen livsnødvendig. Dei var avhengige av nødvendige varer som korn og salt. Bergen kan difor reknast som «Nordlands økonomiske og kulturelle sentrum».<sup>27</sup> På grunn av privilegie- og monopolpolitikk hadde Nord-Noreg ingen kjøpstad etter svartedauden, og det vart ikkje oppretta nokon kjøpstad i løpet av 1600-talet. Frå gamalt av hadde både Bergen og Trondheim privilegium som gav dei einerett til handle med Nord-Noreg. Andre kjøpstader både i Noreg, Danmark og andre område måtte ha spesiell tillating til å handle i nord. Hanseatane hadde frå mellomalderen av hatt ein særskild sterk posisjon på handelsfronten, men frå 1580 av gjorde lokale kjøpmenn frå Bergen seg uavhengige av hanseatane gjennom utanrikshandel og Finnmarksfart, og kom til å ta over mykje av handelssamkvemet med Finnmarkskysten. Fleire bergenske nordlandshandlarar vart fastbuande i Nordland og Finnmark, men beholdt ofte borgarskapet sitt frå byen, for å ha friare taumar med handelen.<sup>28</sup> I Finnmark var fiskarar og handelsmann nær knytt saman gjennom det som vert kalla «utredersystemet». Ein fiskar var i dette systemet forplikta til å levere fisken til ein bestemt handelsmann, som skaffa han fiskeutstyr og reiskapar, samt livsnødvendige matvarer tilbake. Det var også mogleg å få varer på kreditt i dårlege år, men då auka fiskaren både gjelda si og avhengigheit til handelsmannen.<sup>29</sup> Av varer som vart frakta nordover kan nemnast forskjellig korn og mjøl, salt, jern og jernprodukt, forskjellige stoff som kattuner<sup>30</sup>, klede, lerret, vadsmål, boistoff<sup>31</sup>, kniplingar og band i forskjellige fargar. Aller helst tok nok nordlandshandlarane med seg brennevin, tobakk og øl, då det var dette dei tente mest på. Tilbake frakta dei tørrfisk og andre sjøprodukt, samt gardsprodukt som smør, ost og talg. Samiske produkt, som eksklusive skinnvarer og laks, vart det også handla med. Desse skinnprodukta hadde høg verdi og etterspurnad.<sup>32</sup>

I eit brev til kanslaren frå 1635, fortel 33 bergenskjøpmenn om problema sine, og korleis dei ser på handelen nordpå. Dei klagar mellom anna over danske skip som sel øl, mjøl, malt, salt og andre varer, utan at dei har dei same pliktene som bergensarane til å skaffe nødvendig utstyr til innbyggjarane. Interessant i denne samanheng, er at handelsmennene også klagar over at dei har lide store tap på grunn av sjørøverar og kaperar. Dei har altså både problem med utanlandske handelsmenn som tek marknaden deira, samt problem med sjørøverar som røver dei for verdiar og tid.<sup>33</sup>

## Møte med sjørøvarar i Finnmark

I 1602 herja fribyttar og «Dunkarcker» Philippus Defos langs kysten i Nord-Noreg.<sup>34</sup> Då han vart teken til fange i 1605, sende kongen brev til Bergen, der han bad dei som hadde vorte «berøffuitt och forwurettid» om å melde sine klager. Her får vi høyre om både norske og utanlandske handelsmenn som fekk kjenne på frykta for sjørøvarane. Fire bergensborgarar hadde sendt ut ein skipper, Euertt Buckes, med 25 mann opp til Vardøhus på fiske. Desse kom uheldigvis ut for Philippus Defos, som tidlegare hadde teke eit hollandsk og eit engelsk skip på sjøen. Det interessante i beretninga er at det var nokre hollandske sjømenn på skipet til Buckes, som rømde i land då dei fekk høyre at Defos var på ferde. Det er tydeleg at dunkerkaren var frykta av sine næraste naboar. Skipet frå Bergen vart plyndra, sjøfolka om bord tvinga til å arbeide for Defos, og borgarane klagar over at skipa deira på denne måten vart forhindra frå det beste fiskeriet.

Herre Wadzenn og John Smitt sendte eit skip til Vardøhus og Russland med skipper Jann Dirichssenn i 1602. Dei fekk høyre rykte om Philippus Defos i Vardøhus, som hadde teke «guodz och pendinge» frå ein medborgar. I Stangnes var det nære på at skipet vart teke av Defos, men tilsynelatande på grunn av fleire russarbåtar og livleg russisk handel med kjøpmannsskipet, kunne ikkje Defos komme i hamn, og dei unngjekk på denne måten å bli tekne.

<bt Ill. 3: bildetekst inn her>

Då dei kom til Malmis<sup>35</sup> torde dei ikkje reise vidare i frykt for å bli tekne av Defos. Skipper Dirichssenn måtte reise tilbake til Bergen utan å få seld storparten av lasta på grunn av frykt for sjørøvaren. På tilbaketuren held dei selskap med tre engelske skip, som dei møtte utanfor Vardø. Å sigle i noko som liknar konvoi, var med andre ord ein måte å sikre seg for sjørøvarar på. Sjølv om dei ikkje vart plyndra av Defos, hadde dei likevel tapt store pengar på å ikkje få utført ærenda sine.

Slottsskrivaren på Vardøhus, Søffren Bondesenn, skildra kor brutal Defos var i 1605. Utanfor Vardøhus vart kapteinen og fleire av mannskapet på det engelske skipet han hadde take «ihiell Skutt, och sidenn offuer borde kast». Defos låg utanfor Vardøhus ei tid, og skal ha skutt frå kanonane «saa att Kulerne fløy om folckens Ørenn». Det var fleire bergenske handelsmenn der, som ikkje torde å sigle ut på grunn av dette. Det blir også fortalt at han tok med seg ein «Weranger find» og ein eller to fiskarar. Det var altså ikkje berre kjøpmenn og sjøfolk som frykta sjørøvarane. Dei var også farlege for øysamfunn og kystnære busetnader. Lokalbefolkninga vart også berørt av toktet deira.



Dette er ikkje det einaste tilfellet der bergenske kjøpmenn vart forulempa. Under tinget 28/8-1664 på Vardøhus, fortel bufast borgar og handelsmann frå Bergen, Zacharias Andersen, om sine opplevingar med kaperar. Tre av fiskarane hans vart ved St. Hans-tider tekne av ein kaper<sup>36</sup>, som tok ikkje berre folka, men også båten og all fiskereiskapen.<sup>37</sup> Sjørøvarane og kaperane var altså ein trussel både for handelsmenn og andre sjøfararar. I tillegg har dei gjort innhogg på land, og reelle plyndringar. Desse kjeldene viser at piratverksemd var eit problem både for folk som budde og folk som handla i nord.

## Lokal administrasjon

For å kunne nedkjempe piratane, var det i hovudsak dansk-norske tiltak som hadde effekt. Sentraladministrasjonen til Oldenborgstaten låg i København, langt frå nordområda. Det kunne difor ta lang tid å vidareformidle informasjon, og områda måtte i stor grad lite på lokal forvaltning. Den lokale forvaltninga i Finnmark var plassert i Vardøhus. Frå 1570-åra måtte lensherren i Vardøhus sjølv bu i lenet, der han tidlegare kunne setje ein fogd til å styre i sin stad. Endringa kom som følgje av den auka interessa for nordområda blant europeiske fyrstar frå slutten av 1500-talet og starten av 1600-talet. Russarane ekspanderte på Kola-halvøya, samtidig som Sverige viste makt for å hevde herredømme i nord. Det vart viktig å ha embetsmenn som kunne vise Danmark-Noreg sin posisjon og hevde Finnmark for kongeriket.

38

<bt Ill. 4: bildetekst inn her>

Festninga på Vardøhus låg ved Østervågen, midt inne på øya, utan tilknytning til Bussesundet. Då Christian IV besøkte nordområda på Nordlandstoktet i 1599 var alt festninga i dårleg forfatning, og underbemanna. I 1670-åra hadde festninga forfalle så mykje at amtmannen argumenterte for å flytte administrasjonssetet i Finnmark frå Vardø til Vadsø.<sup>39</sup> Under det tidlegare nemnde angrepet til sjørøvaren og fribyttaren Philippus Defos tidleg på 1600-talet, klarte ikkje festninga å hindre at lokalbefolkninga vart kidnappa og at sjørøvarane inntok fiskeværet. Festninga hadde ikkje nok mannskap eller våpen, og kapitulerte.<sup>40</sup> Sjølv om Vardø hadde ei festning som både skulle beskytte dei mot sjørøvarar og andre inntrengarar, samt krevje inn skatt og toll frå fiske- og handelsfartøy, så var både plassering og bemanning så dårleg at festninga ikkje greidde å oppfylle oppgåvene dei var pålagt. Dei trong hjelp for å gjere oppgåvene dei var sett til, mellom anna frå den dansk-norske marinen.

## Den dansk-norske marinen

For å få bukt med både ulovleg handel, kvalfangst og piratverksemd, var marinen særskild viktig. Danmark-Noreg hadde store havområde å kontrollere, og saman med eit ønskje om å skaffe seg profitt av dei same havområda, var det nødvendig med ein sterk marine. Den dansk-norske flåten si etablering blir knytt til starten av 1500-talet og kong Hans si regjeringstid (1481–1513).<sup>41</sup> Fredrik II la, etter at han kom til makta i 1559, vekt på å re-etablere ein sterk orlogsflåte. For å kunne utferde den strenge Øresund-tollen tok kongen på seg å halde Austersjøen fri for sjørøvarar i tillegg til å ha eit fyr- og merkesvesen.<sup>42</sup> Då Nordkappruta vart oppdaga på ny, meinte dei dansk-norske kongane at dei hadde rett til å krevje toll av fartøy som sigla på «hans mayestets strømme». Både Fredrik II og sonen Christian IV sende ut eskadrar med orlogsskip til nordområda for å hevde sin autoritet samt forsvare kystfolket og sine egne rettar. Desse tokta hadde som oppgåve å fukke dei som heldt på med ulovleg handel og fiske, samt sjå etter sjørøvarar. Ein utrusta stadig ekspedisjonar for å hevde dansk-norsk interesse i nord, samt for å få bukt med sjørøvarar og kaperar.<sup>43</sup>

<bt Ill. 5: bildetekst inn her>

Utfallet av Kalmarkrigen (1611–1613) var viktig for herredømmet i nord. Under fredsforhandlingane måtte Sverige seie frå seg krava sine over sjøsamane i Nordlandene og Vardøhus len.<sup>44</sup> Sjølv om krigen handla om nordområda, vart kampane utkjempa i sør. Den dansk-norske marinen var overlegen den svenske, medan ein i kampane på svensk landjord var meir jamstilte. Etter Älvsborgs fall i slutten av mai 1612, trong ein ikkje eskadren til Jørgen Daa i krigen lenger, så han fekk ordre den 3. juni om å patruljere Nordsjøen mellom Noreg og Jylland, for å reinske havområda for sjørøvarar og andre fiendar.<sup>45</sup> Dei vart sett til oppgåver som var minst like viktige for marinen som krigen. I fredstid var sjørøvarar og kaperar ein trussel mot handels- og sjøfartspolitikken i Oldenburgstaten og marinen si viktigaste oppgåve var å halde havområda frie for dei. Etter Kalmarkrigens slutt fortsette ein med å sende ut orlogsskip for å patruljere mot sjørøvarar. Til dømes vart den tidlegare dansk-norske kaperen Niels Kierkel<sup>46</sup> sendt ut 6. april 1614 for å sigle i sjøen nord for Vardøhus mot sjørøvarar, ulovleg handel og illegalt fiske. Det vart også sendt ut ordinære orlogsskip mot sjørøvarar det året.<sup>47</sup> Ishavsfararen Jens Munk hadde fleire oppdrag i nord. Han var blant anna sendt ut i 1610 for å finne Nordaustpassasjen, men måtte snu ved Kildin på Murmansk-kysten på grunn av is-problem. Under Kalmarkrigen utmerkte han seg, vart forfremma til kongeleg sjøkaptein og i 1615 sendt ut saman med admiral Jørgen Daa på toktet som skulle komme til å ta fribyttaren og sjørøvaren Jan Mandaus/Jan Mendoza.<sup>48</sup>

## Sjørøvertoktet til Jørgen Daa i 1615

Kort tid etter Kalmarkrigen var det på ny sjørøvarar i Finnmark. Denne gongen hadde marinen fått instruks om å sende ut ein eskadre som skulle sjå etter fiskarar og kvalfangarar som utan løyve tok seg til rette på Christian IV sine strømme, samt halde utkikk etter sjørøvarar og andre som plyndrar sjøfarande.<sup>49</sup> Det er verdt å merke seg at dette toktet hadde som einaste formål å patruljere Nordsjøen og nordover ved Vardøhus mot ulovleg kvalfangst og sjørøvarar. Vi har fleire kjelder til den spennande sjørøvarjakta på forsommaren 1615. For å attfortelje det som skjedde, vil eg nytte meg av Jørgen Daa si eiga innberetning til det danske kanselli frå 6. september 1615.<sup>50</sup>

Jørgen Daa fekk utruste to orlogsskip til toktet som la ut frå København 5. mai 1615. Det var det mellomstore orlogsskipet Victor, skipet Christian IV sjølv hadde sigla på Nordlandstoktet i 1599, samt Jupiter, eit mindre orlogsskip. Med seg hadde Daa løytnant Jens Munk og kaptein Claus Poulsen. Etter fem dagar til sjøs fekk dei vite at det skulle «ligge nogle fribiuter vdi Fherøen». Mandaus hadde vore der for ein fjorten dagars tid sidan, saman med ein fribyttar som kjelda nemner som «Tackent»<sup>51</sup>. Daa fekk beskjed i «Qualby» på Suderøya om at det skulle ligge to fribyttarar i Vestmannahamn. Sjørøvarane hadde fem skip, tre priser og to eigne. Ti sjørøvarar kom seg vekk i ein fiskarbåt, tre vart drepne under angrepet mot dei, og kapteinen og ein til vart hengde. 18 av mannskapet fekk gå fri, då dei hadde vore tvunge av sjørøvarane til å vera mannskap. Det eine skipet vart med Daa vidare på toktet, medan det andre skulle vinterfogden på Færøyane sende til København. Korkje «Tackent» eller Mandaus var å finne.

Mot slutten av mai 1615 sette skipa kursen mot Nordland, passerte Nordkapp og Vardøhus utan å ha fått vite meir om Mandaus.

### <bt Ill. 6: bildetekst inn her>

Først i Kildin, fekk dei høyre nytt. Ein flensborgar i ein russarbåt fortalde at Mandaus skulle liggje inne i Kildin, men då Daa kom fram, hadde fribyttaren forlate staden berre seks timar tidlegare. Vidare fekk dei vite at Mandaus har røva til seg ei pinke<sup>52</sup> med seks kanonar og 24 mann, som han førte i tillegg til sitt eige skip. Ved innsiglinga til Kvitsjøen starta jakta. Mandaus var observert utanfor «de 3 eilender» eller «Krytz eiland» av eit hollandsk skip, og Victor sigla i posisjon og skaut på dei med kanonane i to dagar, til sjørøvarane til slutt måtte gi opp og lette lasta for å flykte frå orlogsskipa. Dei følgde etter det eine skipet, som tok inn vatn, til det sigla på grunn nær «Kandenes paa Samete land».

Dette var St. Hans-eftan, og Daa håpa at han kunne forhandle med Mandaus, og fakke han utan å måtte ty til kamp. Mandaus hadde tenkt å få Daa i ei felle, og bad han sende Jens Munk som gissel mot sjølv å komme om bord i Victor. Daa og Munk hadde avtala at dersom korkje han eller Mandaus kom om bord, skulle Daa skyte med kanonen og gå til angrep. Då Munk hørde skotet sa han: «Lader i mig icke pasere rett nu, da bliffr her itt gestebud aff. Thet bliffuer intet met thet beste.» Mandaus ønskte no å forhandle og sjølv leggje føring, men det var for seint. I løpet av St. Hans-dagen 1615 går det føre seg eit slag som skal stoppe Mandaus for godt. Jens Munk og kaptein Claus Poulsen med ein flokk musketerar skaut på sjørøvarane frå land, og Victor med kanonane frå sjøen. Sjørøvarane flykta mot sitt eige skip, men skjønnte fort at dei var slått. Vel om bord på Victor, vart 55 sjørøvarar kasta over bord, medan kaptein Jan Mandaus, kaptein Walther Bhrae og skipper Linnert vart teke med til København for vidare rettargang. I tillegg reknar Daa med at om lag 24 sjørøvarar strauk med under kampane. Tjuvegodset på skipet vart lasta over på Victor, og sjørøvarskipet stukke i brann. På heimveg tok dei med seg nokre baskiske kvalfangarar som dei trefte på, utanfor Tømmervik og Kjelvik. Desse hadde fanga kval ulovleg på Christian IVs havstraumar. Innberetninga til admiral Jørgen Daa sluttar med dette.<sup>53</sup>

I København vart sjørøvarane hengt, og hang til skrekk og åtvaring utanfor Østerport. Jon Olafsson, bøsseskytte på Christian IVs flåte, fortel om toktet sin tilbakekomst til København. I følge han hadde Victor med seg åtte kister fulle med sølvmynt, så tunge at det måtte «4 mand til for at bære den mindste op paa slottet». Den niande var visstnok fylt med gullmyntar, og her trong ein heile ti mann for å kunne bære ho.<sup>54</sup> Om det var nøyaktig så, det er det ikkje lett å vite, då Jørgen Daa ikkje nemner noko om kva bytte dei tok frå skipa. Men ein kan sjå for seg at Victor må ha komme tilbake til København med store rikdommar.

Toktet var viktig for å statuere eit døme, samtidig som Mandaus var ein frykta sjørøvar, som ein helst ønskte å få teke. Året etter, i 1616, fekk Jørgen Daa nytt sjøpass med instruks om å sigle til Vardøhus for å sjå etter ulovleg handel og kvalfangst, samt sjørøvarar. Han skulle etterpå patruljere områda utanfor Island og Færøyene med same instruks. Denne gongen vart det utrusta ein enda større eskadre enn året før, med heile seks orlogsskip. Men dette toktet vart ein flopp. Dei trefte ikkje ein einaste sjørøvar, fribyttar eller ulovleg kvalfangar. Året etter vart det ikkje sendt ut noko liknande tokt. Det hadde sidan starten av 1600-talet vore nesten årlege patruljar i Nordsjøen og Norskehavet, på kongens strømmar.<sup>55</sup> Det kan sjå ut som om toktet frå 1615 har satt ein støkk i sjørøvarane som herja i Nordsjøen og nordområda. Det at dei ikkje fann sjørøvarar ved toktet i 1616 kan også tyde på at piratverksemda ikkje var av kontinuerlig og regelmessig art, men i staden var enkelthendingar

som fann stad uregelmessig, alt ettersom det var rikdommar å hente og kva skip som var ute og sigla. Ein kan også lure på om toktet frå året før hadde sett ein støkk i sjørøverane.

Defos vert plassert eintydig som dunkerkar, og tilhøyrande desse sjørøverane. Då er saken vanskelegare med Mandaus. Vi veit at han beherska spansk, sidan vi har ei spanskspråkleg navigasjonsbok frå skipet hans som Jens Munk tok i 1615.<sup>56</sup> Han kan ha operert ut frå Dei spanske Nederlanda, og dermed vore ein del av den flamske kaperflåten. Det er heller ikkje usannsynleg at han har alliert seg med Barbarstatane i Nord-Afrika. Det var fleire nord-europeiske personar som gjorde det. Eit døme er flamske Jan Janzzen, også kjent som Murat Rais den yngre, som i 1627 gjorde innhogg på Island og tok med seg nesten 400 islendarar til Algerie.<sup>57</sup>

## Konklusjon

Piratverksemd i nordområda i tidleg nytid er eit forskingsfelt det har blitt gjort særst lite forskning på, slik at det vert vanskeleg å komme med bastante konklusjonar. Noko eg merkar meg ved, er at det ser ut til å stemme godt at «one country's privateer is another country's pirate».<sup>58</sup> Det er glidande overgangar mellom kaperar og sjørøvarar, både frå dansk-norsk side, og frå andre land. Dei fleste stormaktene i Europa nytta seg av kaperar, og ein ser at overgangen frå å vera kaper til å bli sjørøvar, var kort. Ein kaper måtte ha kaperbrev, men desse kunne også forfalskast eller vera av tvitydige. Dersom kaperen fortsette si verksemd etter at fred var slutta, var han å rekne som ein pirat. Han var også pirat dersom han tok skip som ikkje tilhøyrde fienden, og som ikkje førte kontrabande. Eg vil trekke fram kaperreiret Dunkerque i denne samanheng. Byen bytta som sagt tilhøyrsløse i maktspelet gjennom 1600-talet. Både under Spania og seinare Frankrike var det utbreidd kaperverksemd, men denne kaperverksemda kunne raskt gli over i sjørøvari, slik ein ser i dømet med Philippus Defos. I eit tenkt kaperbrev frå 1602, vil det vera naturleg at han tok eit engelsk skip i sin seilas mot nord, fordi England på det tidspunktet var alliert med Dei sameinte Nederlanda i åttiårskrigen. Ein kan rekne med at Defos gjekk ut over løyvingar han måtte hatt i eit tenkt kaperbrev, då han tok norske skuter som priser.<sup>59</sup> Dette må også sjåast i samband med ståstaden til kjeldeprodusenten. For dansk-norske styresmakter var Defos å rekne som pirat. Det same kan tenkjast om Mandaus, dersom han verkeleg høyrde til i Dunkerque. Eit anna døme er England, som også hadde på seg å vera ein nasjon av piratar, sjølv om mykje av verksemda til dels var organisert som kaperverksemd.

Sjørøvarangrep skjedde ikkje kvart år. Det ser ut til at piratverksemda var laust organisert, utan regelmessige tokt. Det var oftare tilfeldige angrep av sporadisk karakter mot enkeltmål. Kjeldematerialet kan også gje eit forvrengt bilete av korleis det eigentleg var. Ein kjenner til få kjelder på temaet, og få av rapportane frå tokta til marinen er bevart. Difor kjenner vi ikkje til resultatet på mange av tokta som vart sendt ut for å sjå etter sjørøvarar.<sup>60</sup> Det ser også ut som om marineeskadrar på patrulje i havområda kan ha halde sjørøvarane borte frå plyndringsmål. Toktet i 1615 må ha satt støkk i sjørøvarane i området, sidan oppfølgingstoktet på seks orlogsskip i 1616 ikkje fann ein einaste pirat eller kaper. Det kan også forklarast med at det ikkje var krig mellom statane i desse områda frå 1609 til 1621. Samtidig kan ikkje fråværet av krig forklare kvifor ein på toktet i 1615 treffe på heile to piratar. Marineeskadrar vart derimot sendt ut meir regelmessig med oppdrag om å sjå etter piratar både i Nordsjøen, rundt Færøyene og langs norskekysten nord til Vardø, frå 1580 og utover starten av 1600-talet. Resultatlause tokt kan ha påverka utsendingsfrekvensen, for ein ser at det ikkje vart sendt ut eskadrar for å sjå etter sjørøvarar dei første åra etter 1616.

Mykje tydar på at pirat- og kaperverksemd var eit problem og vart opplevd som ein trussel på kongens strømme. Både frå sentralt hald i København, frå handelsaktørar og frå lokal administrasjon får vi vite om frykta for sjørøvarane, og tiltaka ein sette i gang for å slå ned på den verksemda dei dreiv med. Kystbefolkninga må ha hatt det verst. Dei hadde få middel til å verje seg mot piratane, dersom desse først gjorde innhogg på land. Det er ikkje utan grunn at Jan Mandaus blir skildra som Nordsjøens skrekk. Frykta kystbefolkninga hadde for piratane var reell. Defos tok, slik eg har skildra, to unge fiskarar og ein «Weranger find» med seg då han var i Vardø. For å få bukt med piratverksemda, sende myndigheitene ut orlogsskip med jamne mellomrom. Admiral Daa sine skip vart sett i arbeid alt i 1612, før Kalmarkrigen var over, for å patruljere Nordsjøen og «Vesterhavet» for sjørøvarar.

Angus Konstam poengterer at piratverksemd var eit verdsomspennande fenomen, men at det sjeldan hadde ein global innverknad. I staden flamma episodar av piratverksemd opp i forskjellige regionar, og forsvann då maritime stormakter i regionen fann ein måte å takle problemet på.<sup>61</sup> Utifrå dei kjeldene eg har sett på, får eg det same inntrykket som Konstam. Dei dansk-norske styresmaktene sette i løpet av 1600-talet inn marine ressursar for å få bukt med problemet i Nordsjøen og nordover til Finnmark. Mot slutten av 1500-talet vart det sett inn fleire marinefartøy for å redusere pirattrusselen i norske farvatn, og Magne Frostad kan fortelje at piratane gradvis mista dei støttepunkta dei hadde langs kysten.<sup>62</sup> Det vert rapportert om tilfelle av piratangrep opp gjennom heile 1600-talet, så problemet forsvann ikkje heilt, sjølv om det vart redusert. Fram til 1620, må oppgangstida for handelen og økonomien i

Nord-Noreg ha representert eit ynda bytte for europeiske piratar. Langdistansehandelen må ha vore særleg forlokkande. Det ser vi i at både Defos og Mandaus har teke priser frå Dei sameinte Nederlanda og England.

Arbeidet mitt er basert på eit avgrensa utval av kjeldemateriale. Eg har berre så vidt skrapa overflata av piratverksemd i dansk-norske farvatn. Ein veit ikkje enno kva det er mogleg å finne av kjelder på piratverksemd i nord og det er nødvendig med meir systematisk forskning og gjennomgang av kjelder som tingbøker, rekneskap og dokument frå den dansk-norske marinen for å gje eit enno betre og meir nyansert bilete av piratverksemda i nord i tidleg nytid.

## Kjeldeliste

### Arkivmateriale

Interkommunalt arkiv Troms. Privatarkiv Alf Kiil, Øvrig arkiv, Finnmark 1620 – 1813, Avskrifter og fotokopier angående Finnmark 1600 og 1700-tallet, særlig handel og fiske, LNR 28: Brev frå borgarane i Bergen i 1605, omhandlande Philippus Defos.

Rigsarkivet (København), *Indlæg til Registre og Tegnelser samt henlagte sager: Jørgen Daa 6. september 1615*. Danske Kanselli, Indlæg til registre og tegnelser samt henlagte sager (Skåne, Sjælland, Fyn, Smålandene og Jylland) 1572 – 1650. Mikrofilm 35 mm: M-45299.

Riksarkivet (Oslo), *Danske Kanselli, skapsaker, skap 18, pakke 6*. RA/EA-4061/F/L0135/0002.

Statsarkivet i Tromsø, Sorenskrivaren i Finnmark, Tingbok 6. Fol 96, Ting 28/8-1664 på Vardøhus.

### Sekundærlitteratur

Attman, Artur 1979: *The Struggle for Baltic Markets; Powers in Conflict 1558–1618*.

Berlings, Lund: Kungl. Vetenskaps- och Vitterhets-Samhället i Göteborg.

Balsvik, Randi 2007: *Vardø: Grensepost og fiskevær, bind 1*. Stavanger: Vardø Kommune og Dreyer Bok.

Barfod, Jørgen H. 1995: *Christian 3.s flåde*. København: Gyldendal i samarbeid med Marinehistorisk Selskab, Marinehistorisk Selskabs skrift nr. 25, 1995.

Barfod, Jørgen H. 2004: *Så til søs!; Orlogsflådens søfolk i tiden før 1700*. Forlaget Falcon.

Bastrup, Olav Rune Ekeland 2002: «Jens Munk – En seiler fra Agder midt i verdensshistorien». *Agder historielag; Årsskrift nr. 78*.

Bjerg, Hans Christian 2010: *Dansk orlogshistorie 1510–2010*. ID-Tryk: Statens Forsvarshistoriske Museum.

Bjørge, Narve, Øystein Rian og Alf Kaartvedt 1995: *Selvstendighet og union; Fra middelalderen til 1905*. Oslo: Universitetsforlaget.

Frostad, Magne 2014: «Ramsalte ran og drap». *Ottar – populærvitenskapelig tidsskrift fra Tromsø Museum, Universitetsmuseet* 2/2014.

Fuglestad, Finn 2004: *Fra Svartedauden til Wienerkongressen; Den vesterlandske kulturkretsens historie 1347–1815 i et globalt sammenliknende perspektiv*. Oslo: Cappelen Akademisk Forlag.

Hagen, Rune Blix 2013: «Piratvirksomhet i Nordområdene». *Dagavisen Nordlys*. 03.08.2013. <http://hdl.handle.net/10037/5475>

Hagen, Rune Blix 2004: «Kong Christian IVs tokt til det ytterste nord i 1599 – Bakgrunn og konsekvenser». *Kongens reise til det ytterste nord; Dagbøker fra Christian IVs tokt til Finnmark og Kola i 1599*, redigert av Rune Blix Hagen og Per Einar Sparboe. Gjøvik Trykkeri: Ravnetrykk.

Hansen, Lars Ivar 1990: *Handel i nord; Samiske samfunnsendringer ca. 1550–ca. 1700*. Tromsø: Universitetet i Tromsø, Doktorgradsavhandling.



Hansen, Lars Ivar og Bjørnar Olsen 2004: *Samenes historie; fram til 1750*. Oslo: Cappelen Akademisk Forlag.

Hansen, Thorkild 1966: *Jens Munk*. Oslo: Reistad & Son.

Hetland, Ingebrigt 2008: *Norske pirater og sjørøvere*. Oslo: Pantagruel forlag.

Israel, Jonathan I. 1989: *Dutch primacy in World Trade 1585–1740*. Oxford: Oxford University Press.

Kancelliets brevbøger vedrørende Danmarks indre forhold København : 1609–1615. København (1916): I kommission hos G.E.C. Gads Forlag, 1885–2005. <https://www.sa.dk/ao-soegesider/billedviser?bsid=214532#214532,40533339> [Lesedato 16.11.2015].

Kiil, Alf 1940: *Nordlandshandelen i det 17. Århundre*. Svorkmo: Fritjof Nansens fond.

Knutsen, Gunnar W. 2013: *Religionskrig i Europa 1450–1700*. Oslo: Cappelen Damm.

Konstam, Angus 2008: *Piracy; The Complete History*. UK: Osprey Publishing.

Lunsford, Virginia W. 2005: *Piracy and Privateering in the Golden Age Netherlands*. New York: Palgrave Macmillan.

*Memoirer og Breve, udgivne af Julius Clausen og P.Fr. Rist*, «Islænderen Jon Olafssons oplevelser som bøsseskytte under Christian IV». København 1905.

Moseng, Ole Georg, Erik Opsahl, Gunnar I. Pettersen og Erling Sandmo (2003): *Norsk historie II: 1537 – 1814*. Oslo: Universitetsforlaget.

Niemi, Einar 2012: «Hekseprosser og økonomi». *Ottar – populærvitenskapelig tidsskrift fra Tromsø Museum, Universitetsmuseet* 5/2012.

Nilsen, Halkild 1966: *Bergensernes handel på Finnmark i eldre tid; Et bidrag til Bergens og Finnmarks handelshistorie*. Oslo: Universitetsforlaget.

Oset, Hans Petter 2010: *Den dansk-norske Flåten 1510 – 1814; “Flåden” 500 år; Dansk jubileum av norsk interesse*. Horten: Marinemuseet.

Probst, Niels M. 1996: *Christian 4.s flåde*. København: Marinehistorisk Selskabs skrift nr. 26, 1996.

Rogozinski, Jan 1996: *Pirates! : brigands, buccaneers, and privateers in fact, fiction, and legend*. New York: Da Capo Press.

Sicking, Louis 2005: «State and Non-State Violence at Sea: Privateering in the Habsburg Netherlands». *Bridging Troubled Waters; Conflict and Co-operation in the North Sea Region since 1550*, redigert av David J. Starkey og Morten Hahn-Pedersen. Esbjerg: Fiskeri- og Søfartsmuseets Studieserie, nr. 17, 2005.

Steinbakk, Anniken 2014: *Fra Mare Nostrum til Mare Liberum; En studie av konflikten mellom Danmark-Norge og England i perioden 1553–1625*. Tromsø: UiT Norges arktiske universitet, masteroppgave. <http://hdl.handle.net/10037/7661>

Teige, Ola 2010: «Priser, profitt og nøytralitet; Kaperfarten i Norge under den store nordiske krig, 1709 – 1720». *Sjøfartshistorisk årbok 2010*, redigert av Tore L. Nilsen og Atle Thowsen. Bergen: Stiftelsen Bergens sjøfartsmuseum.

Van Vliet, A. P. 1996: «The influence of Dunkirk privateering on the North Sea (herring) fishery during the years 1580 – 1650». *The North Sea and Culture (1550 – 1800)*, redigert av Juliette Roding og Lex Heerma van Voss, 150 – 167. Hilversum: Verloren Publishers.

Villiers, Patrick 2005: «Privateering and North Sea Conflict, c.1500–1715»  
I *Bridging Troubled Waters; Conflict and Co-operation in the North Sea Region since 1550*, redigert av David J. Starkey og Morten Hahn-Pedersen. Esbjerg: Fiskeri- og Søfartsmuseets Studieserie, nr. 17, 2005.

Wessel, A. B. 1905: *Smaastykker til oplysning om Forholdene i Finmarken i gamle dage*.  
Vardø: Finnmarkens bogtrykkeri.

## Nettsider

Den Danske Ordbog, s.v. «fribytter», [Lesedato 10.04.2014],  
<http://ordnet.dk/ddo/ordbog?query=fribytter>

Det Kongelige Bibliotek i København:

Rodrigo Zamorano: *Compendio del arte de navegar* [http://wayback-01.kb.dk/wayback/20100504133849/http://www2.kb.dk/elib/mss/skatte/verden/53\\_33.htm](http://wayback-01.kb.dk/wayback/20100504133849/http://www2.kb.dk/elib/mss/skatte/verden/53_33.htm)

[Lesedato 16.11.2015]

Store Norske Leksikon, s.v. «boi», [Lesedato 12.04.2014], <http://snl.no/boi>

Store Norske Leksikon, s.v. «fribytter», [Lesedato 10.04.2014], <http://snl.no/fribytter>

Store Norske Leksikon, s.v. «kaliko», [Lesedato 16.11.2015], <https://snl.no/kaliko>

Store Norske Leksikon, s.v. «pink», [Lesedato 08.05.2014], <http://snl.no/pink>

---

<sup>1</sup> Bøsseskytte var ein som hadde ansvaret for kanonane. Bøsse var dåtida sitt ord for kanon (Barfod 2004, s. 13). Dei fekk opplæring på Bremerholm og kunne brukast både på land og til sjøs. Jon Olafsson var ikkje sjølv med på toktet i 1615.

<sup>2</sup> *Memoirer og Breve, udgivne af Julius Clausen og P.Fr. Rist*, «Islænderen Jon Olafssons oplevelser som bøsseskytte under Christian IV». København 1905, s.126.

<sup>3</sup> Steinbakk 2014, s. 12.

<sup>4</sup> Angus Konstam har skreve ei nyttig innføringsbok i pirateri frå 2008; «Piracy; The complete history». Virginia Lunsford har skreve «Piracy and Privateering in the Golden Age Netherlands» (2005). Steve Murdoch har skreve om skotsk verksemd på havet i boka «The Terror of the Seas?; Scottish Maritime Warfare, 1513–1713» (2010). Martin J. Bellamy har gjort om si doktorgradsavhandling til bok om den dansk-norske marinen under Christian IV; «Christian IV and his Navy : A Political and Administrative History of the Danish Navy, 1596-1648» (2005).

<sup>5</sup> Konstam 2008, s. 37.

<sup>6</sup> Konstam 2008, s. 38–39.

<sup>7</sup> Konstam 2008, s. 268.

<sup>8</sup> <http://snl.no/fribytter> [10.04.2014], <http://ordnet.dk/ddo/ordbog?query=fribytter> [10.04.2014].

<sup>9</sup> Dunkerkarane vart sett på som ei eiga distinktiv gruppe av kaperar, og kjelda frå 1605 om Philippus Defos omtalar han gjennomgåande som dunkerkar. På engelsk vert dei skildra som anten «the Dunkirk privateers» eller «the “Dunkirkers”», mellom anna hjå Lunsford 2005, s. 109–110.

<sup>10</sup> Teige 2010, s. 10.

<sup>11</sup> Van Vliet 1996, s. 155.

<sup>12</sup> Sicking 2005, s. 43.

<sup>13</sup> Van Vliet 1996, s. 163.

<sup>14</sup> Villiers 2005, s. 18.

<sup>15</sup> Lunsford 2005, s. 109.

<sup>16</sup> Lunsford 2005, s. 110.

<sup>17</sup> Van Vliet 1996, s. 156.

<sup>18</sup> Van Vliet 1996, s. 163–164.

- 
- <sup>19</sup> Knutsen 2013, s. 115.
- <sup>20</sup> Villiers 2005, s. 16. Sjå også i avsnittet om «Kaperreiret Dunkerque» om den engelske kanal.
- <sup>21</sup> Fuglestad 2004, s.362.
- <sup>22</sup> Fuglestad 2004, s. 362; Knutsen 2013, s. 115.
- <sup>23</sup> Hagen 2004, s. 14.
- <sup>24</sup> Hagen 2004, s. 14–15; Israel 1989, s. 152; Attman 1979, s. 162.
- <sup>25</sup> Attman 1979, s. 40–41; Israel 1989, s. 43–44.
- <sup>26</sup> Oset 2010, s. 11; Attman 1979, s. 160.
- <sup>27</sup> Kiil 1940, s. 27.
- <sup>28</sup> Nilsen 1966, s. 27; Kiil 1940, s. 48; Hansen 1990, s. 112–113 og 230.
- <sup>29</sup> Niemi 2012, s. 23–24 .
- <sup>30</sup> Kattun er eit glatt og tjukt bomullsstoff i toskaftsbinding, ofte med stormønstra trykk. <https://snl.no/kaliko> [Lesedato 16.11.2015].
- <sup>31</sup> Boistoff er eit relativt tungt, men likevel laust vove toskafts kardegarns ullstoff med tett, lodden overflate. <http://snl.no/boi> [12.04.2014].
- <sup>32</sup> Kiil 1940, s. 50 og 67; Hansen 1990, s. 134–137; Hansen & Olsen 2004, s. 241. Sjå Hansen 1990, s. 146–151 for ei skjematisk framstilling av handel i forskjellige regionar i nord. Skjemaa viser varestraumen ut og inn frå forskjellige handelssystem på nordkalotten i dei forskjellige regionane frå ca. 1550–ca. 1700.
- <sup>33</sup> Nilsen 1966, s. 33–34.
- <sup>34</sup> Dei tre kommande avsnitta er basert på eit brev frå borgarane i Bergen i 1605, omhandlande Philippus Defos. Kjelda er henta frå *Alf Kiils samlinger til nordnorsk historie*, oppbevart av Interkommunalt arkiv Troms. Privatararkiv Alf Kiil, Øvrig arkiv, Finnmark 1620 – 1813, Avskrifter og fotokopier angående Finnmark 1600 og 1700-tallet, særlig handel og fiske, LNR 28. Originalen ligg på Riksarkivet i Oslo i Danske Kanselli, skapsaker, skap 18, pakke 6. RA/EA-4061/F/L0135/0002.
- <sup>35</sup> Malmis er dåtidas namn på Kola by.
- <sup>36</sup> Kjelda ingenting om kva land kaperen kom frå eller representerte.
- <sup>37</sup> Statsarkivet i Tromsø, Sorenskrivaren i Finnmark, Tingbok 6. Fol 96, Ting 28/8-1664 på Vardøhus.
- <sup>38</sup> Balsvik 2007, s. 22.
- <sup>39</sup> Balsvik 2007, s. 25.
- <sup>40</sup> Hagen 2013, s. 2 <http://hdl.handle.net/10037/5475>.
- <sup>41</sup> Bjerg 2010, s. 20.
- <sup>42</sup> Oset 2010, s. 10.
- <sup>43</sup> Det vart sendt ut orlogsskip til havområda nord i Noreg i 1582, 1583, 1585, 1588, 1592, 1595, 1596, 1599 og 1601. I 1583 vart det berre sendt ut ei lita pinke (sjå note 54) som skulle samle informasjon, men det var påtenkt å sende ei stor flåte på 20 skip til Nord-Noreg. I 1599 var det store Nordlandstoktet til Christian IV. Barfod 1995, s. 251–253; Probst 1996, s. 71, 79, 82–83 og 87–89.
- <sup>44</sup> Bjørge, Rian og Kaartvedt 1995, s. 160.
- <sup>45</sup> Probst 1996, s. 116.
- <sup>46</sup> Han var borgar i Helsingør og opererte som kaper under Kalmarkrigen i 1612 med skipet Hjorten. Probst 1996, s. 134.
- <sup>47</sup> Probst 1996, s. 134.
- <sup>48</sup> Bastrup 2002, s. 86–88; Probst 1996, s. 135.
- <sup>49</sup> Kancelliets brevbøger vedrørende Danmarks indre forhold : i uddrag : 1609–1616, s. 793: 1. mai 1615.
- <sup>50</sup> Følgjande avsnitt er basert på *Indlæg til Registre og Tegnelser samt henlagte sager: Jørgen Daa 6. september 1615*. Rigsarkivet (København), Danske Kanselli, Indlæg til registre og tegnelser samt henlagte sager (Skåne, Sjælland, Fyn, Smålandene og Jylland) 1572–1650. Mikrofilm 35 mm: M-45299. Av sekundærlitteratur, så vert denne hendinga fortalt i Thorkild Hansen sin dokumentariske roman «Jens Munk» frå 1965 (boka kom på norsk i 1966). Boka seier mykje om toktet i 1615 og det påfølgjande i 1616. Hetland skriv også om denne sjørørvarjakta i 1615. Ingebrigt Hetland si bok «Norske pirater og sjørøvere» har eit meir litterært enn historisk perspektiv. Det er usikkert kva kjelder han har basert seg på, om det er Thorkild Hansen si bok, eller dei tre primærkjeldene som han nemner i innleiinga til sitt kapittel «Spanske sjørøvere i Norge». Boka til Hetland har inga litteraturliste og er difor vanskeleg å etterprøve. Eg har valt å bruke primærkjeldene for å fortelje om det som skjedde.
- <sup>51</sup> Forfattarane Ingebrigt Hetland og Thorkild Hansen har identifisert han som engelskmannen Thomas Tucker. Ifølgje Jan Rogoziński hadde Tucker planlagt eit plyndringstokt til Russland i 1615, men leid skipbrott utanfor Færøyene. Tucker skal ha returnert til England same år og blitt benåda. Hetland 2008, s. 54; Hansen 1966, s. 162; Rogoziński 1996, s. 348. Oppslagsord: Tucker, Thomas.
- <sup>52</sup> Pinke er ein lettbygd skipstype med to til tre master og smalt akterskip. Den hadde stor lastekapasitet og var manøvrerdyktig på grunne farvatn. <http://snl.no/pinke> [08.05.2014].

---

<sup>53</sup> Jørgen Daa si innberetning er den kjelda som ligg nærast hendinga i tid. Det finst to andre kjelder som fortel om same hendinga, men desse er begge skrivne seinare. Den eine er løytnant Jens Munk si levnetsskildring, første gong utgitt i 1624. Den andre Jon Olafssons memoirer, første gong ferdigstilt i 1661.

<sup>54</sup> *Memoirer og Breve* 1905, s. 125. Olafsson er også sitert hjå Wessel 1905, s. 9.

<sup>55</sup> Probst 1996, s. 138–139.

<sup>56</sup> Denne boka ligg i arkivet til Det Kongelige Bibliotek i København. [http://wayback-01.kb.dk/wayback/20100504133849/http://www2.kb.dk/elib/mss/skatte/verden/53\\_33.htm](http://wayback-01.kb.dk/wayback/20100504133849/http://www2.kb.dk/elib/mss/skatte/verden/53_33.htm) [Lesedato 16.11.2015]

<sup>57</sup> Rogoziński 1996, s. 172. Oppslagsord: Janssen (Jansz), Jan.

<sup>58</sup> Konstam 2008, s. 37.

<sup>59</sup> Eg har ikkje hatt moglegheit til å undersøke om det finst kaperbrev frå denne tida i nederlandske eller spanske arkiv.

<sup>60</sup> Probst 1996, s. 10.

<sup>61</sup> Konstam 2008, s. 284.

<sup>62</sup> Frostad 2014, s. 40. Kva støttepunkt det er tale om nemner ikkje Frostad.