

”Den unge Christian”s forlis

Av Torbjørn Ødegaard

*Der er strandet et kast fra landet,
det gamle skrog.*

*Kan du høre hvor vraget mumler,
hvor vraget hvisker sitt vise sprog*

Strofe fra et gammelt dikt

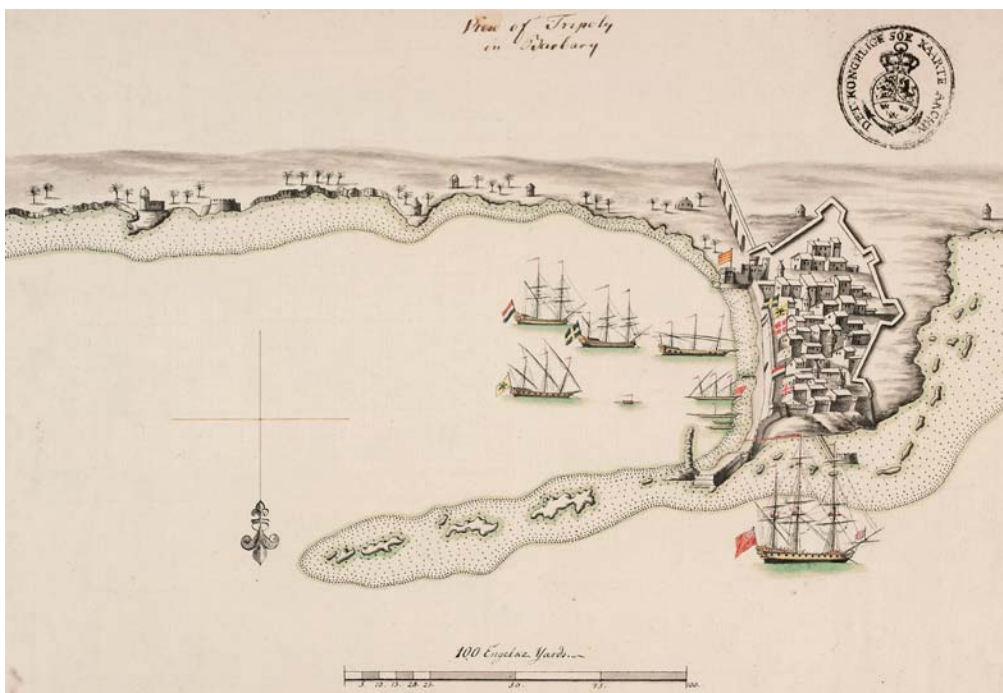
*Gud før oss over havets ørk,
frels oss vel fra skjelm og tørk.*

Skipperbønn fra 1700-tallet

”Aar 1801 den 26: December fremstoed i dette Kongelige Danske Consulat og for os Nicolai Christian Nissen Hans Kongl Danske Majestæt^s Consul i Tripolis i Barbariet, Kofardie-Capitain Johann Michael Knudsen af det den 21 denne Maaned forliiste Skiib den unge Christian tilhørende Agent C: Anker Schioldborg i Friderichsstads Forstad i Norge, og i Overværrelse af sit Skibs Mandskab aflagte følgende Forklaring over bemeldte Skibs Forliis...”

Fredrikstadskuta ”Den Unge Christian”s forlis utenfor Tripolis (dagens Libya) i Nord-Afrika helt på begynnelsen av 1800-tallet har man hittil kun hatt fragmentarisk kunnskap

„View of Tripoly in Barbary”, 1700-tallet. De europeiske konsulatene lå på rad og rekke i havneområdet. Sjøforklaringen som her er omtalt, ble tatt opp i bygget med det danske flagget. (Det Kongelige Bibliotek, København)



om. Nå brettes imidlertid den dramatiske hendelsen ut, ned til minste detalj, i en gjenoppdaget sjøforklaring i Rigsarkivet i København¹. I konsularrettsprotokollen til den dansk-norske konsulen i Tripolis kan man følge skipets siste timer, inntil skuta er kastet på land på det som engang var den fryktede Røverkysten².

Dokumentet fra Tripolis vises her oppstykket, med korte kommentarer til den enkelte del, også med enkelte tidsbilder som ikke direkte berører selve skipbruddet, men som likevel har relevans. Historien om forliset er dermed presentert til dels som en kommentert kildeutgivelse i artikkelform, for det er sjøforklaringen i sin helhet som her gjengis uavkortet i sin originale form.

Så litt om scenen hvor dramaet utspant seg: Tripolis, som i 1801 fremdeles var en del av det tyrkiske riket, hadde siden 1500-tallet utgjort en av de fire såkalte Røverstatene i Nord-Afrika sammen med Algier, Tunis og Marokko. I 1752 signerte Danmark-Norge en fredsavtale med Tripolis, og et dansk-norsk konsulat ble straks opprettet i byen³. Nærmest over natten ble skipsfarten sikret. Dansk-norske skip som før 1752 ville ha blitt kapret av tripolitanerne med slaveri i vente for besetningen, kunne fra dette år seile sikkert, så fremt det obligatoriske tyrkiske sjøpasset var i orden.

At fredrikstadskuter våget seg inn i Middelhavet hørte derimot til sjeldenhetene. Og når det først fant sted, gikk det i dette tilfellet helt galt. Dessuten er ”Den unge Christian”s havari et av de ytterst få kjente dansk-norske skipsforlisene langs den nordafrikanske kysten i tiden inntil 1814⁴. Den dansk-norske konsul Nissen⁵ må beklageligvis konstatere følgende:

”For Reisen fra Alicante hertil Tripolis kan ved Dag og Datum intet siiges, da saavel Journaler som alle øvrige Skibs Papierer Bøger og Regninger ved Skibets Forliis d: 21 denne Maaned ere blevne borte og slet intet deraf biærget.”

Fredrikstad-rederi

De skipsbiografiske opplysningene om ”Den Unge Christian” er svært begrensede. Mest sannsynlig var dette et tomastet briggskip. Det var videre bygget på Hvaler i 1797 og var på 72 kommerselester,⁶ ett av de største i reder Schioldborgs flåte.⁷

Skipets sjødyktighet ble framhevet i sjøforklaringen i Tripolis. Kaptein Johan Mikael Knudsen, som hadde ført skuta helt fra 1797⁸, forklarte for retten at de hadde seilt fra Alicante, vært i sjøen noen dager, kommet inn til Cagliari, vært der i fire dager og så seilt til Tunis hvor de hadde ligget i et par ukers tid. Været hadde vært ustabil med flere stormer,



og pumpene hadde, i følge kapteinen, blitt benyttet kun én eneste gang og det på redan utenfor Tunis, noe som skal ha bekreftet at det fire års gamle ekebygde skipet fra Hvaler var tilstrekkelig tett og sjødyktig. Det var derfor intet som kunne tilsi at det skulle forlise.

Vår viten om reder Christian Anker Schioldborg⁹ oppveier manglende eksisterende kunnskap om skipet "Den Unge Christian" og om kaptein Johan Mikael Knudsen, en kunnskap som synes helt forsvunnet ut av historien.

Om Schioldborg sies det at han både var driftig og bereist. Han var sønn av forretningsmannen Jacob Schioldborg og drev med skipsfart og handel, ved siden av sitt arbeid som fullmektig for christianiarederen Bernt Anker, den gang Norges rikeste mann.

Schioldborg gikk nær fallitt på slutten av 1790-tallet med en gjeld på nærmere 100.000 riksdaler, men tok fatt på nytt og bygde seg igjen opp til å bli Fredrikstads mest betydelige reder omkring århundredskiftet, med åtte skip¹⁰ på tilsammen 480 kommerselester. Størst var en tremaster på 150 kommerselester, de

Tripolis, 1688 – en røverstat i europeiske øyne på 1600- og 1700-tallet. (BNF, Cartes et Planes, Paris)

øvrige var briggskip av middels størrelse, alle med søte navn som "Den smukke Pige", "Den yndige Kone", "Den gode Hensigt"¹¹ og "Haabet".

Schioldborg gikk konkurs siste gang i 1806, og alle skipene hans, som var pantsatt, forsvant da ut av byen for godt. Som reder var han både eksport- og risikorientert og nok ute etter den kortsiktige gevinst. Men rederens sjansespill i forretningslivet kan neppe knyttes til "Den unge Christian"s forlis.

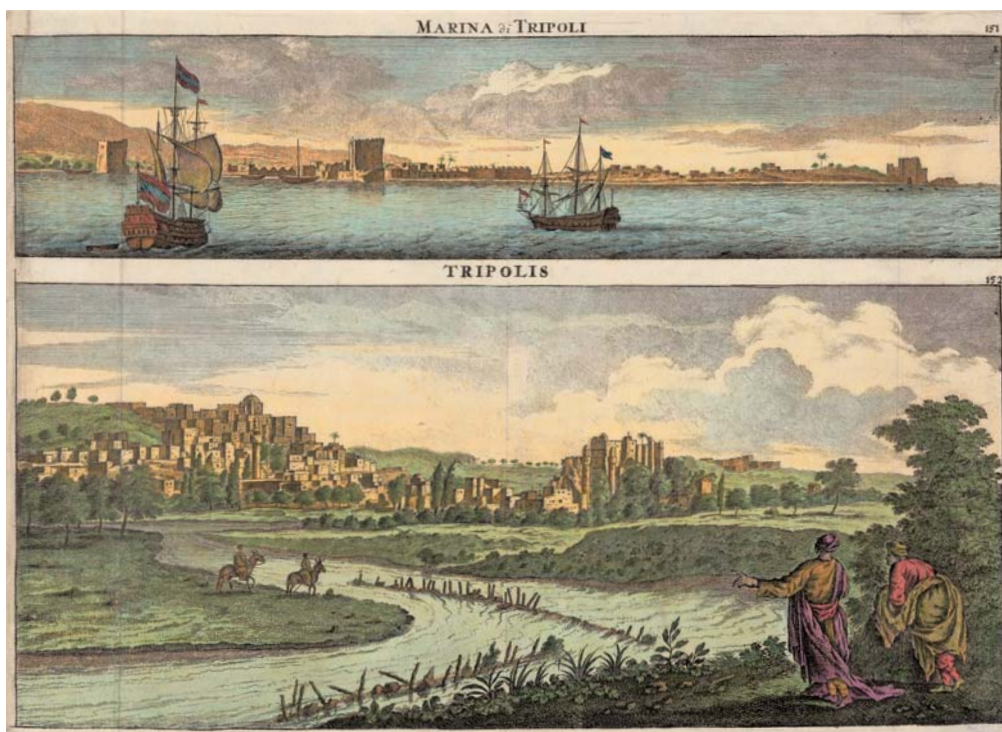
Den tredje lørdagen i desember 1801, omtrent fem år før rederens siste fallitt, var "Den unge Christian" fremdeles flytende utenfor Tripolis. Kaptein Knudsen sa følgende om hva som da skjedde:

"Lørdagen d 19 December om Morgenen fik vi Byen Tripolis at see for ud; stoed til Landet, men da Vinden var Sydwestlig med laber Briis, og Strømmen løb stærk Øster efter, saa kunde vi ey seile det op, uagtet vi heele Dagen gjorde vort bedste med Lavering¹²; Om Eftermiddagen kom tvende Baade ud fra Land hvormed Consulen (det vil si den spanske konsulen i Tripolis) og hans Familie gik i Land, de øvrige Passagerer forbleve ombord, og vi stoed ud fra Landet med Skibet.

Natten saavel som paafølgende Dag d 20 havde vi laber Briis, og stille med variabelt Veierlig; Om Aftenen begyndte det at tordne, lyne og regne, hvilket continuerede den heele Nat med variabel Vind og ustadig Kulde¹³. Aftenen Kl 7 tog to Rev i hver Merseil og i Mesanen og gjorde alle Skraaeseil fast¹⁴, den Tiid var Vinden Sydwestlig med stiv Kulde, Regn Torden og Lynild, og vi stoed ved Vinden N:W over; Paa første Vagten fra Kl 8 til 12 havde vi Vinden West, og W:S:W: hvorved vi stoede Nord over, samme Veier vedblev med ustadig Kulde."

"Jeg vil bli muslim!"

Den overlevende besetningen fra "Den Unge Christian" var ikke de eneste fra Østfold (dengang Smaalenenes amt) som havnet i Tripolis på begynnelsen av 1800-tallet. I 1806, da Nissen fremdeles var konsul der, oppsøkte en ung sjømann fra Fredrikshald, ved navn Christian Conradi, egenhendig konsulatet¹⁵. Han hadde kommet til Tripolis som matros på det danske skipet "Fortituda" noen dager i forveien. Conradi hadde gått direkte til pasjaen i kastellet og der offentlig forlangt å bli muhammedaner (muslim). I en innberetning skrev Nissen at "Da det ei staar i Paschaens Magt at nægte at antage en Renegat, blev Matrosen, saaledes som Brug er, sendt til Konsulatet (...) for at opholde sig der i 3 Dage (...) og overveie sit Foretagende."



Konsulen forsøkte å få ham til å endre standpunkt, men Conradi holdt på sitt, og på den tredje dagen ble han sendt tilbake til pasjaen. Konsul Nissen la til i sin innberetning at matrosen var sønn av en postmester i Norge og at han hadde en bror som var korsarkaptein i Algier. Konvertittens far, Johan Christian Conradi (født i Nibe i 1755¹⁶), var postmester i Fredrikshald i perioden 1803-1820¹⁷, men ble suspendert på grunn av tjenesteforsømmelse og døde i 1821. Han skal ha hatt en dårlig lønn, bare 90 riksdaler i året, men det er ikke angitt at det er økonomiske problemer i familien som fikk de to brødrene til å konvertere til islam.

Det har så langt vært umulig å få bekreftet fra andre kilder hvorvidt matros Christian Conradi virkelig hadde en bror som var muslimsk kaperkaptein i Algier. Faren var gift to ganger og fikk tilsammen 17 barn. I 1778 fikk han sønnen Nils Jørgen, og i 1787 ble Johannes Christian – senere ”vår mann i Tripolis” – født. Mulig kan Nils Jørgen ha vært den som vervet seg i Algier.

Det var den 8. juni at Christian Conradi ble muhammedaner i Tripolis. Han var da 19 år gammel.¹⁸

Det er ikke kjent i norsk sjøfartshistorie at tilsvarende skal ha funnet sted, at en nordmann skal ha forlatt riket frivillig for å konvertere til islam. Derimot kjenner man til flere tilfeller av kaprede sjømenn fra både Danmark-Norge og Sverige, som

„Marina di Tripoli“,
1700-tallet. Tripolis’
havn.

(Istituto Cartografic de
Catalunia, Barcelona)

satt som slaver i Barbareskstatene (Marokko, Algier, Tunis og Tripolis), på 1600- og 1700-tallet, som ble muhammedanere under press. De fleste av disse var i tenårene. Men dette hører til en helt annen historie.

Stormen tar skipet

Vi skal tilbake til ”Den Unge Christians”s ulykksalige seilas. Datoen her er 20. desember 1801, om natten, omtrent fem og et halvt år før Conradis opptreden i Tripolis. Kapteinen fører fort-satt ordet:

”Hundevagten fra Kl 12 til 4; Kl: 4 stille, gav Fokken op¹⁹, men fik strax Vinden igjen til O:N:O: og N:O: blev ved at gaae for dobbelt revet Merseil, med opgivet Fok; Kl 5 sprang Vinden til N: med et overhændigt Veier, saa Skibet med første Kast var kærtret; hvorfor vi vare nødsagede til at biærge begge Merseil²⁰ saa fort vi kunde hvilke vi først fik fast Kl 7; laae imidlertid W:N:W: over, for dobbelt revet Mesan alene, da Stormen var saa overhændig at Skibet ikke for samme Riggingen kunde bære sit læe Ræil ude af Vandet²¹. Kl 7½ Vinden N:N:W: halede Mesanen ned og heisede fore Stageil, og dreiede rundt Nord over, for at holde Skibet fra Land saa meget som mueligt, men som vi kom for Vinden, fik samme Stageil et Slag hvorved det fløy i Stykker og reent ud af Lie²²; satte Mesanen til²³, for at holde Skibet ved Vinden; Kl 9 gjorde Fokken fast, da den umelig kunde føres, og for at den ey skulde piskes i Stykker, da Veiret forbød os at faae en anden under igjen; laae altsaa ligesom før, for dobbelt revet Mesan alene, og læe Ræil stedse i Vandet, som aldeles og med

„Tripolis i Barbariet.
Taget den 2. August 1802 i
Middagsstunden, klart
Veir og Soelskin. ½ Miil
fra Landet.“ Et halvt år
tidligere hadde besetnin-
gen fra „Den unge
Christian“ oppholdt seg i
det dansk-norske konsul-
tatet som er tegnet inn like
foran minareten i midten
på motivet.
(Dronningens Håndbib-
liotek, København)



hver Søe var overskiølllet til langt ind paa Dækket. Mod Middag begyndte det at løye over Landet og vi fik et Glimt af samme at see, men ey at kunde kiænde det; vi gjorde vor Gisning²⁴ at være omtrent en Miil derfra; men det overhændige Veier forbød os endnu at føre flere Seil end det ene som var til.”

Situasjonen om bord er nå kaotisk. Kapteinens problem er det at han ikke klarer å få skipet til å avansere mot vinden, og avdriften bringer det stadig nærmere land. Mannskapet befinner seg på dekk og i riggen, de arbeider kontinuerlig og forsøker å berge ”Den unge Christian”. Bråttsjøer slår over dekket, rekka står under vann, passasjerene er livredde der de oppholder seg under dekk. Over dekk høres mannskapets huing og kapteinens anvisninger om seilføringen. På dette tidspunktet vet kapteinen mest sannsynlig at skipets dager er talle, eller han må i det minste vite at skipet vil få så store skader at det neppe kan seile videre.

Hva mannskapet innerst inne tenkte mens de hang i riggen; deres frykt for å miste livet, falle ned, bli skadet, havne i sjøen, bli skyllet på land; alle deres engstelser er helt utelatt i kapteinens sjøforklaring. Som om angsten for å havarere er ikke-eksisterende. Bortfallet av beskrivelsen av de menneskelige følelser i en kritisk situasjon er slående. Man står kun igjen med saklige opplysninger om kapteinens presist gitte kommandoer i forhold til seilene på mesan og fokkemast. Men i sjøforklaringen måtte man strengt holde seg til de juridiske og økonomiske forholdene og vise at man gjorde alt som kunne gjøres for å berge verdier og liv.

”Kl: 12 lodet men formedelst Skibets Drift fik ingen Bund; Kl: 1; manede²⁵ Linen om og kastede Lodet fra Læe, hvorved vi fik Bund, og gidsede omtrent at have 23 a 26 Favne Vand, skarp Sandbund; paa samme Tiid saa vi og svære Braadsøer langt i Læe ved Landet og som skiulte samme; gjorde først Bagbords Anker klart og loed det gaee omtrent Kl 2 med $\frac{3}{4}$ Touv, men da Skibet ikke vilde svinge op for det allene, loed vi Styrbords Anker gaee med, og gav begge Ankerne, Touvene paa sin Ende, hvorved Skibet svingte op i 17 a 18 Favne Vand, men begyndte efter $\frac{1}{4}$ Time igien at drive, vi resolverede da for at biærge Skib, Ladning og Liv at kappe begge Masterne²⁶ overbord, hvormed vi strax gik i Arbeide; Kl 3 faldt Fokkemasten som toug Storstangen med sig, hvilket vi alt sammen kappede bort, men da Skibet endnu ikke vilde stoppe for 2^{de} Anker med Touvene paa deres Ende, loed vi Kl: $3\frac{1}{2}$ det tredie Anker gaee som vi bestandig stak paa og loed Skibet drive til det Toug ligeledes var paa sin Ende og alle 3 Ankere faldt over et, med Touvene paa sin Ende; den Tiid havde vi 13 Favne Vand og saa os alt temmelig nær Stranden.”



Tripolis sett i fugleperspektiv, 1685. (Sächsische Landesbibliothek, Dresden)

Besetningen har nå gjort sitt. Intet mer kan gjøres, det ser mer enn dystert ut for både skip og last. Nå er det kun sjøfolkene og de ni passasjerene som skal berge seg selv. Hvem var så besetningen? Kaptein Knudsen er nevnt, den andre offiseren var styrmann Rasmus Jakobsen. Båtsmann var Hendrich Andersen (som forøvrig ikke var skrivekyndig da han siden signerte kun med et merke). Tømmermannen het Jens Nielsen, og Lyder Clementz var mest sannsynlig matros. Peer Nielsen og Hans Casten var enten matroser eller halvbefarne skipsgutter. De to sistnevnte var heller ikke skriveføre og brukte bare et tegn som signatur i sjøforklaringen.

Havari

”Den unge Christian” nærmer seg brottene:

”Skibet blev nu ved at drive, skiønt ikke saa fast som før, dog nærmede vi Landet stærk; Kl 4 $\frac{3}{4}$ saa vi alt Braadene²⁷ høye paa begge Sider af os og ret agter ud ikke 3 Skibs Længder fra os paa nogen Kant, og tillige alt Haab om Biærgen ude saa vel af Skib som Liv; i samme Tiid peilede Pumpen²⁸ og fandt kun 8 Tommer Vand. Kl 5 fik den første Braadsøe over som skiøllede

Dækket langs, vi raabede den Tiid Passagererne op, hvoraf de 4 Mandfolk kom, men alle 5 Fruentimmer bleve nede; i det næste Braad huk Skibet meget haardt og med det samme knækkede Styrbords Siide, som Braadet efter gik ind; Skibet begyndte at ville kæntre, vi krøb alle op paa Bagbords Siide uden Bords; hvorfra vi samme Tiid allerede saa Viin og Vand Puler²⁹ flyde ud fra Rummet. Det 4^{re} Huk Skibet gav, toug de 2^{de} første Ankere heele Bouen og Spillet ud³⁰, hvorved det 3^{de} sprang, som ey var igiennem Klys³¹, men over Dækket hen, med Bedingstove³² og siden nei et til alle Ringbelterne³³ i Dækket, hvilket var vores Lykke og eneste Hiælp til Livs Redning; Det næste Huk brækkede Siden vi sad paa, først ved Fokke- og siden ved Stor Røst³⁴, hvorfra vi forfore os agter ud forbie Mesan Røstet; hvor vi igien sadt en Stund, ligesom tilforn overskiølet af hver Braad.

Omtrent Kl. 6 vare vi saa nær inde at nogle af Folkene begyndte at gaae i Land fra Mesan Masten, hvilket vi siden efterfulgte, og omtrent Kl 6½ var vi alle levendes i Land saa nær som én Passager der ved at gaae igiennem Brændingen omkom; Til Kl 9 a 10 gik vi nede paa Stranden og eftersaae det Vrag som var drevet i Land, men fandt intet som kunde biærges, med det samme en stor Deel af Pulerne som laae Stranden langs men alle i Stykker slagne eller Bunden ude, og da vi alle var igiennem vaade og Kulden overmaade stærk, kunde vi ey heller udholde det længer, men gik op paa Landet for at søge Huus, som vi omtrent fandt samme Nat Kl 11 à 12.”

Ifølge kapteinens forklaring var det kun én som mistet livet under forliset – en passasjer som ikke er navngitt. I en kort notis i en norsk avis³⁵ samme år er fakta noe fordreid, da det feilaktig oppgis at to eller tre passasjerer skal ha omkommet. I et større sjøfartshistorisk oversiktsverk³⁶ nevnes det at hele seks passasjerer³⁷ mistet livet. I samme verk er dessuten årsangivelsen også feil. Den 22. desember begynte lokalbefolkningen å forsyne seg av vraket. Kaptein Knudsen uttaler seg videre:

”Næste Dags Morgen d 22^{de} gik vi igjen ned til Vraget hvor vi allerede i Lysningen fandt en Deel Moorer; vi savnede strax efter en stor Deel af de tomme Puler, men uagtet Vraget var reent knuset, var Veiret endnu saa haardt at vi ikke kunde komme det nær for Overskøllinger af Braadsøerne, dog blev af den moriske Anfører, som var der, sadt 4 af hans Folk til Vagt, og vi gik igjen til hans Huus omtrent Kl 10 for at faa noget at leve af Kl 2 gik vi alle ned igjen for at see om noget kunde biærges da Veiret dentiid havde bedaget lidet; Ved vor Nedkomst fandt vi en stoer Deel Moorer der, og da vi begyndte at eftersøge, gjorde de ligesaa, dog beholdt vi 3^{de} Stk. Klæde, 3 Matrasser og nogle Hoved Puuder, som tilhørte Consulen, men hvad iøvrigt vi

biærgede af Provision toug Morerne igien med Magt; vi saae os altsaa ved det paafaldende Mørke nødsagede at gaa til Huus igien hos Anførerne, med det vi havde faaet som føre er sagt.”

Denne vrakplyndringen var et klart brudd på fredsavtalen³⁸ mellom Danmark-Norge og Tripolis, der det under punkt seks klart ble fast slått følgende: ”Skulle noget Dansk Skib, eller Skibe, lide Skibbrudd paa Kysten af Tripolis, eller paa nogen Grændse, samme Rige tilhørende, skal intet foretages imod deres Person eller Effecter, og i saa Fald skal man ingen Slags Rettigheder fordre, Folkene ikke heller blive gjorte til Slaver, mens tvertimod skulle Undersaatterne af Kongeriget Tripolis bevise dem all Hjelp for at berge deres Gods.” Blant lokalbefolkningen var det imidlertid ingen hjelp å få, tvert om:

”Næste Dags Morgen d: 23^{de} gik vi atter ned for at see om intet kunde findes eller faaes, men den Gang vi kom der, var de allerede over 5 Moorer (Maurer) med Øxer og Remedier til at brække det af Vraget i Stykker som kunde hindre fra at biærge; nogle stonge Jernet af Roer og Stevne; nogle havde Jern Kabysen i Land for at skille den fra hinanden og andre plyndrede ved Vraget, vi saae da at Moorerne havde fundet saavel Passagerernes Kufferter som vore Kiister og gik med baade Skiorter og Særker af vores og Passagerernes; paa dem uden paa deres Klæder, vi ville tage samme tilbage, med de vilde ikke overgive det; vi begyndte da ligeledes at ville søge ud imellem Vraget for at biærge det vi kunde, men da dette blev os nægtet og vi rent bleve bortjaget, uden at faae Lov til at komme nogen Ting nær som kunde biærges; da vi nu i denne Strid havde gaaet frugtesløse til Kl 9 omtrent, og næsten vare livløse, og da de tillige ofte hævede Øxer mod os, resolverede vi at gaae vor Vey fra dem og om Middagen begyndte vi alle tilsammen vor Reise til Fods til Tripolis hvor vi ankom efter 3^{de} Dages Marsch hertil d: 26 i Dag.”

I Tripolis

Fredrikstadskutas besetning med passasjerer er nå i Tripolis, i det dansk-norske konsulatet like nede ved havna, eller de har fått losji i et av byens herberger. Samme dag som besetning og passasjerer ankom Tripolis, andre juledag i 1801, sendte forøvrig kaptein Knudsen brev til den spanske generalkonsulen i Tripolis, Chevalier de Souza, som han førte en kahyttsfrakt for. Uenighet om hvorvidt Knudsen skulle bli betalt for kahyttsfrakten som skulle leveres i Tripolis, men som i stedet gikk ned med skipet utenfor byen, ble utgangspunkt for en ny konsularretts sak som skulle finne sted den første uken i februar. Kaptein Knudsen, og mest sannsynlig resten av mannskapet, oppholdt seg i Tripolis i minst halvannen måned i påvente av en ny sak for konsularretten.



Herskeren i Tripolis på denne tiden var Yussuf pasja av Karamanli-ætten, som hadde styrt Tripolis siden tidlig på 1700-tallet. Med sine omtrent 25.000 innbyggere var Tripolis en liten "røverstat" – den østligste av de fire – sammenlignet med Algier og Marokko. I årene før Danmark-Norge fikk etablert en fredstraktat med Tripolis, var det enkelte skipsbesetninger fra dobbeltmonarkiet som satt fanget der. Hvis man først skal lete etter lokale skjebner i Tripolis, kan man gå helt tilbake til 1626, til Blomsholm herregård i Skee sogn i Nordre Bohuslen, norsk territorie på det aktuelle tidspunkt, like nord for Strømstad. Der og da ble Christian Jacobsen Drakenberg født – død i 1772, 146 år gammel, i sin samtid kjent som "den eldgamle nordmannen Drakenberg". Selvsagt en løgner, men like fullt står det i hans levnetsbeskrivelse at han var slave i Tripolis i fem år, fra 1694 til 1699. Mer vet man ikke om den "eldgamle"s tripolitanske slaveri. Hopper man et århundre framover i tid, ender man opp med det dansk-norske angrepet på Tripolis i 1797, etter en krangel om de dansk-norske tributtene. I 1801 sendte Sverige en liten flåte orlogsskip til Middelhavet for å blokkere Tripolis, der flere svenske sjømenn satt fanget.³⁹

*Barbareskstatene i Nord-Afrika, 1700-tallet.
(Det Kongelige Bibliotek, København)*

Så tilbake til vår historie og det dansk-norske konsulatet, den 26. desember 1801, der konsul Nissen avslutter sjøforklaringen idet han skriver at kapteinen vil ha seg helt fratatt ansvaret for tap av skip:

”Efter at Koffardi Capitain Knudsen saaledes havde afgivet sin Forklaring over Skibet Den unge Christians Forliis, som aldeeles blev bekræftet af sammes Mandskab, erklærede han endvidere hvorledes han, da dette Uheld paa ingen Maade kunde tilregnes ham, eller Skibet, hvis Forsvarlighed tilfulde var beviist, saa troede han sig berettiget at fordre den Fragt han til d 21 havde fortient, efter det med den (...)”⁴⁰ Spanske General Consul Chevalier de Souza for maanedsviis indgaaede Certepartie ligesom den ham selv i Kahytsfragt tilkommende Summa, samt øvrige Rettigheder i Følge indgaaede Contracter eller Brug. Til Bekræftelse heraf har han underskrevet nærværende med mig Hs. Kongl. Danske Majestæts Consul samt sit Skibs Mandskab.”

Uenighet og rettssak

Så er spørsmålet: Hadde virkelig kaptein Knudsen handlet forsvarelig? Foretok han hele tiden de rette manøvrene mens vinden presset ”Den unge Christian” inn mot kysten? Hans vurderinger forut for havariet ble igjen aktualisert i det dansk-norske konsulatet den 8. februar 1802, og det var uenigheten om betaling for kahrttsfrakten til den spanske generalkonsulen som holdt saken varm. Kaptein Knudsen ville ha pengene sine, men generalkonsul de Souza nektet å betale og ville ha saken behandlet av en rett i Alicante. Det endte med at 14 svenske kofardikapteiner ble innkalt som sakkyndige vitner, som, i følge den svenske konsulen i Tripolis, ”värkelige äro Siömän ock Swenske Undersåtere, som nu äro här vistande udi Tripoli“, slik det framgår av konsulærrettsprotokollen.

De 14 svenske kapteinene fritok sin norske kollega for all skyld. Kort oppsummert kom de fram til følgende: Rælingen lå i vannet som nådde skipet til midt på dekket, og derfor kunne man ikke føre seil og måtte bare drive for vinden. Det var nordavind, og skipet måtte således drive sydover, mot kysten som strekker seg øst-vest. Til tross for at man hadde tre ankere ute og hadde kappet fokkemasten, fortsatte det å drive, og følgelig måtte det havne på land. Dessuten, la de svenske kapteinene til, var det kaptein Knudsens plikt å forsøke å nå land klokken to om natten til den 21. desember, da han vendte skipet og forsøkte å styre mot Tripolis med en fordelaktig vind, siden det var bestemt at han skulle nettopp dit. I følge svenskene kunne han ikke forutse den påkommende stormen. De sakkyndige vitnene avsluttet med å slå fast at stormen varte i så lang tid etter forli-

set at forlis i en slik situasjon ikke var til å unngå, selv om ”Den unge Christian” hadde befunnet seg lengre fra land. Kaptein Knudsen fra Fredrikstad var med andre ord en ”kyndig og erfaren Søemand” som ikke kunne lastes for det inntrufne.

Slik avsluttes beretningen om ”Den unge Christian”s forlis for vårt vedkommende. Det er en del huller i historien, men det er et for omfattende arbeid å kartlegge hele skipets seilas med last og det hele, samt å finne ut om hva som til slutt skjedde i pengekrangelen mellom den spanske generalkonsul de Souza og kaptein Johann Michael Knudsen. En studie av lokale tollregnskaper, sjøpass i København, ytterligere konsulinnberetninger fra flere dansk-norske middelhavskonsulater og arkivene etter generalkonsul de Souza ville kunne gi et mer komplett bilde av hele sakskomplekset.

Sjøforklaringen som her er presentert, gir likevel en viss innsikt i en ukjent del av lokal- og nasjonal sjøfartshistorie. Først har man den lille historien om et skip, dets mannskap og absolutt siste reis. Deretter, og mer utbroderende, får man innsikt i hvordan en dansk-norsk konsul i Nord-Afrika førte en sjøretts-sak, ikke så ulikt hva som ble gjort i ekstrarettene i Norge. Vrakplyndringen utført av de lokale tripolitanerne minner oss også om hva som skjedde langs våre kyster på 1700-tallet, hvor ”de levede christeligt, men nærrede sig af vrage”. Muhammedaner eller kristen - plyndres skulle det likevel! Til slutt speiles det menneskelige drama time for time, med en kapteins avgjørelser og reaksjonsmønstre på et skip fra ”Friderichstad Forstad i Norge”, som seiler mot undergangen, helt usentimentalt berettet under fjerne himmelstrøk.

NOTER:

- ¹ Rigsarkivet, København, 2-2215. Tripolis, konsularrepræsentation, pk. 1, Konsularretsprotokol 1752-1829. (Transkribering ved Birgit Christensen, København, februar 2009. Protokollsidene er uten paginering. Forkortelser med nasalstrek forekommer sporadisk; de er stilltiende oppløst.) En fransk oversettelse av sjøforklaringen finnes i korrespondansen til den spanske generalkonsul Souza som ble satt i land i Tripolis kort tid før forliset. Se: Archivo Histórico Nacional, Madrid (Estado, leg. 6240, I, dok. 1, 12. mars, 1802).
- ² Relasjonene mellom Nord-Afrika og Danmark-Norge på 1700-tallet er hittil best dekket av C. F. Wandel, ”Danmark og Barbareskerne 1746-1845”, København 1919. Episoden med ”Den unge Christian” er imidlertid ikke omtalt.
- ³ Ødegaard, Torbjørn: Norwegian-Libyan Relations Through The Ages. Upublisert avhandling. Tripolis, 2005. Se også Wandel.
- ⁴ En annen skipsulykke i tilknytning til Barbareskstatene fant sted da den dansk-norske fregatten ”Falster” i 1753 tok fyr og eksploderte utenfor den marokkanske atlantehavskysten (Wandel, s. 17). Andelen av innrullede matroser fra Fredrikstad-distriktet ombord i ”Falster” vil bli gjenstand for en senere studie.
- ⁵ Nikolaj Christian Nissen var dansk-norsk konsul i Tripolis i perioden 1799-1805 (Se: Marquard, Emil: Danske Gesandter og Gesandtskapspersonale indtil 1914. København, 1952.)

- ⁶ Veel, Haakon A.: Handels-, håndverks og skipperborgere i Fredrikstad i årene 1600-1900. I: Østfold, bind II. Tidsskrift utgitt av Østfold Historielag. Sarpsborg, 1950-53. (Kilden svekkes imidlertid ved manglende kildehenvisninger.) Kommerselester: måleenhet brukt til å måle skipets lasteevne. 1 kommerselest: 2,08 registertonn.
- ⁷ Plünneke, C.: Fredrikstads og Sarpsborgs havnevesens historie gjennom ca. 200 år. Fredrikstad, 1932.
- ⁸ Malmsteinregisteret, Norsk Sjøfartsmuseum.
- ⁹ Dehli, Martin: Fredrikstad Bys Historie, II. Fra festningsby til trelastsentrum, 1767-1860. Fredrikstad, 1964.
- ¹⁰ Plünneke oppgir syv.
- ¹¹ Tatt av en fransk kaper i 1797 (Dehli, s. 65).
- ¹² Dvs å holde det gående for små seil, spesielt om kryssing ut fra land eller kyst. (Se: Ordbog over det danske sprog, bd. 12, s. 472. København, 1931.)
- ¹³ "Kulde" må her forstås som kuling. (Se: Ordbog over det danske sprog, bd. 11, s. 703. København, 1929.)
- ¹⁴ Det vil si at seilføringen ble redusert. (Konsulent på maritime uttrykk: Johan Kloster, tidligere konservator ved Norsk Sjøfartsmuseum.)
- ¹⁵ Illustreret Nyhedsblad, 1857, s. 8.
- ¹⁶ Familien Conradi i Norge. Kristiania, 1912.
- ¹⁷ Lundh og Thrap: Norske Postjenesmænd. Se også: O. Forstrøm, Fredrikshald i 250 år. Halden, 1915.
- ¹⁸ Rigsarkivet i København: Den Afrikanske Konsulat-Direction. Indberetninger.
- ¹⁹ Nederste råseil på fokkemasta ble revet.
- ²⁰ De to midtre råseilene ble revet.
- ²¹ Skipet krenget da så mye at rekken lå i vannet.
- ²² Dvs. "likene" som i seilskuteterminologi er tau sydd rundt seilet for å forsterke det.
- ²³ Seilet på mesanmasten akterut ble heist.
- ²⁴ Bestikk ble gjort opp, dvs en omtrentlig stedsangivelse basert på kurs og fart, ikke på observasjoner.
- ²⁵ Flyttet linen til den andre siden av skipet.
- ²⁶ Den sterke vindkraften gjorde at ankrene ikke klarte å holde skipet.
- ²⁷ Brenningene.
- ²⁸ Sjekket vannstanden i lasterommet.
- ²⁹ Beholdere.
- ³⁰ Ankerspillet og deler av baugen ble ødelagt.
- ³¹ Ankerklyss.
- ³² Stolpe som gikk ned gjennom dekket.
- ³³ Ringbolter.
- ³⁴ Der vantene fra fokke- og stormasta var festet til skutesiden.
- ³⁵ Trondhiems borgelige Skole allene privilegerte Adressecontoirs Efterretninger, 7. mai (No. 37), 1802: "Den unge Christian fra Friderikstad i Norge er forulykkedes 20 Mile fra Tripolis. Mandskabet er bierget, 2 eller 3 Passagerer undtagne. Man haabede at bierge af Ladningen alt hvad der var mueligt."
- ³⁶ Bugge, Aleksander (m. fl.): Den norske Sjøfarts Historie fra de ældste Tider til vore Dage. Bind II, 1. halvbind, s. 19-20: «Ogsaa Tripolis kunde besøges i fredelig fart. I december 1802 forliste *Den unge Christian* av Fredriksstad 20 mil øst for Tripolis. Fartøiet var kommet fra Alicager og hadde bl.a. passagerer ombord, men var i flere dage blit forhindret fra at løbe ind i havnen. Ved forliset omkom seks passagerer; de overlevende maatte gaa tre dage tilfots og næsten uden føde gennem ørkenen til Tripolis. "Skipperen", skriver konsulen, "tog jeg til mig i Consulatet, Folkene sendte jeg til et Værtshus hvoraf kun findes et her i Tripolis." Senere lod ham dem reise til Tunis, hvor man let fik skibsleilighet til Europa.» Kilde er her ikke oppgitt.
- ³⁷ Samme faktafeil er videreført i det ellers meget solide "Malmsteins seilskipsregister" (se: www.norsk-sjofartsmuseum.no), i tillegg til at den er gjengitt i Fredrikstads historie, bd. II (Dehli).
- ³⁸ Danske Tractater 1751-1800. Udgivet paa udenrigsministeriets foranstaltning. Kjøbenhavn, 1882.
- ³⁹ Ødegaard, Torbjørn: Norwegian-Libyan Relations Through The Ages.
- ⁴⁰ Uklar forkortelse.