

HELG

«Enhver søgte strax



BERGINGSFORSØKET: Forsøk på berging av «Fredensborg» etter forliset.

TEGNING AV ANTS LEPSON. FARGELAGT AV PER HARALD BAI STABELL, KUBEN

INNSENDT

Denne artikkelen er ikke skrevet av en journalist i Agderposten, og er derfor ikke fri og uavhengig journalistikk. Artikkelen er i sin helhet laget av en ekstern bidragsyter. Vi har funnet innholdet interessant for våre lesere, og publiserer det derfor redigert og tilrettelagt av redaksjonen. Det betales ikke honorar for slike artikler.

«at redde livet»

Losen viser vei med opphovnede lepper og blodig nese, etter å ha blitt slått ned av styrmannen



SKIPSPROTOKOLLEN: Mmed kaptein Ferentz brev til direksjonen dagen etter forliset.

FOTO: RIGSARKIVET I KØBENHAVN.

I morgen, den 1. desember 2018, er det nøyaktig 250 år siden slaveskipet «Fredensborg» forliste. Dette forliset har hatt stor betydning for vår kunnskap om – og vår forståelse av – den transatlantiske slavefarten.

Fregatten «Fredensborg» antas å være verdens best dokumenterte slaveskip gjenfunnet som vrak! Dette er verdenshistorie som ble lokalhistorie.

Vi markerer 250-årsdagen på KUBEN lørdag den 1. desember. På KUBEN kan du se utstillingen Slavegjort som blant annet forteller historien om «Fredensborgs» siste reise.

Novemberstormene 1768

I november 1768 var fregatten «Fredensborg» på vei hjem, fra Karibia til København, på det som var triangelfartens siste strekning.

Tidligere på høsten, 14. september 1768, hadde hun lettet anker i Christianssted på St. Croix. Lasten besto av sukker, tobakk, fargetre, mahogni, bomull, og krydder. I tillegg hadde de med elfenbein og gull fra vestkysten av Afrika. Reisens mål var København og det var forventet at lasten skulle gi god fortjeneste.

Etter avreisen fra St. Croix seilte de i nordlig retning inntil de kom inn i vestavindsbeltet. Ved hjelp av Golfstrømmen ble forholdene utnyttet på best mulig måte for strekningen tilbake til Europa.

Reisen nordover var preget av lange perioder med uvær og storm. Dette resulterte i mange skader på rigg og seil, som førte til et stort reparasjonsbehov. Det ble mye arbeid for mannskapet under svært vanskelige forhold. Siden det ene uværet fulgte etter det andre ble det

ikke tid og anledning til å komme seg til hektene igjen, og mange av mannskapet ble syke og svake. Det var få som hadde krefter til å fortsette slitet døgn etter døgn i uværet.

I begynnelsen av november hadde «Fredensborg» passert den engelske kanal og kunne snart peile kysten av Norge. Kaptein Johan Frantz Ferentz kalte sammen skipsrådet, for å ta stilling til om de skulle fortsette i uværet, eller søke havn langs Norskekysten som de nå hadde i sikte. Det var enighet om å det beste ville være å søke havn, tilstanden om bord tatt i betraktning.

Nødhavn i Sandefjord

En los fra «Kierringhavn», sannsynligvis dagens Kjerringvik, tok «Fredensborg» det siste stykket inn til Sandefjord. Den 11. november lå skipet trygt til ankers, de fikk om bord fersk proviant og mannskapet kunne så smått prøve å komme til hektene igjen. Men dette skulle bare bli en kort pustepause før katastrofen. Kaptein Ferentz benyttet tiden til å skrive til det Guineiske Kompani i København, selskapet som eide «Fredensborg». Han fortalte der om en slitsom reise med en syk og sliten besetning.

Etter 16 dager satte «Fredensborg» på ny kurs sørover. Forholdene var på ingen måte optimale. Da losen gikk fra borde, den 28. november, blåste det allerede opp til nytt uvær.

Kaptein Ferentz hadde hastverk. Vi

vet ikke hva som var årsaken til at han valgte å forlate Sandefjord, men vi kan vel anta at lengselen etter å komme hjem var stor. Med gunstig vind var det bare en 2 til 3 døgns seilas til København som gjensto, etter en reise som hadde vart i 17 måneder. De hadde opplevd forsinkelser og mer enn en tredjedel av det opprinnelige mannskapet hadde omkommet underveis.

Reisen ble imidlertid preget av voldsom motbør. Den 29. november så de et glimt av Skagen før de vendte nordover i en økende sydost, med regn og tykk luft. Uværet økte på, sikten var dårlig og den 30. november befant det tungt lastede skipet seg på ny i Skagerrak.

Reisens slutt – 1. desember 1768

Ikke lenge etter midnatt den 1. desember ble skipsrådet samlet. Igjen ble kursen satt mot land for å søke havn. Utpå ettermiddagen fikk de landkjenning, det ble heist flagg og avfyrt tre kanonskudd. Losen som kom om bord i nærheten av Målen, var Svend Jensen fra Sandøya. Losbåten, som ble buksert av to losgutter, ble festet til skipet med en slepeline. Ifølge kapteinens journal førte losen skipet langs kysten til de nærmet seg innløpet til Narestø og Kjørvika. Der skimtet de konturene av noen skjær mellom de frådende bølgene. Kapteinen forsøkte å advare losen, men skipets manøvreringsevne var for dårlig og seilføringen for stor. Losens kommandoer lot seg ikke

utføre. «Fredensborg» grunnstøtte på solid fjell, på østenden av Tromøy.

Ved hjelp av tau og andre hjelpemidler kom alle seg i land – våte og kalde – og uten annet enn det de sto og gikk i. I kapteinens journal står det: «Enhver søgte strax at redde livet. Exspeditionens kisten, compagniets breve, og skibs dokumenterne blev strax berget. Med tven-de spirer og en lodline søgte wj at bringe og hale hverandre i land. Kl. 4 ½ var alle folck i land.»

Leif Svalesen skriver i boken sin om selve forliset: «Journalens knappe kommentarer forteller lite om dramatikken som utspinner seg om bord. Det står om minutter for å få alle opp på dekk og i sikkerhet før de blir tatt av de digre sjøene som skyller over skipet. (...) Forfrosne kryper de i land på de svaiende trespirene, eller rundholtene, som vanligvis er i bruk i riggen. (...) regnet går over til sne da de begynner vandringen for å komme til folk. Los Svend Jensen fra Sandøya viser vei med opphovnede lepper og blodig nese. Det er han som har fått størst skader under det dramatiske forliset. Skadene kom imidlertid ikke av et sammenstøt med stedets granitt, men av styrmann Becks knyttneve. Beck var så opphisset etter strandingen som han mente losen hadde forårsaket, at han slo til uten forvarsel.»



HELG

Etterdønninger

Kaptein Ferentz undertegnet det vanskelige brevet til direksjonen i det Guineiske Kompani på kvelden den 2. desember. Han innledet brevet med at det var med bedrøvelse han måtte berette at fregatten «Fredensborg» var til-satt og forlist. Vi kan bare forestille oss hvor vanskelig det må ha vært for ham å skrive dette brevet. Forlis var dramatiske hendelser som fikk store økonomiske og menneskelige konsekvenser. I dag er det vanskelig å la være å tenke på et annet, relativt nylig fregattforlis, og det etterspillet det har fått i norsk of-fentlighet.

Ferentz avsluttet brevet med å berette at skipets gull var berget, i tillegg til skipets papirer, journaler og protokoller. Da hadde han lagt en lang og slit-som dag bak seg. Tidlig på morgenen, dagen etter forliset, hadde «Fredensborg» kantret mot styrbord og lå nå med mastene i vannet. De høye bøl-gene gjorde det umulig å ta seg om bord. I denne fortvilte situasjonen var det om å gjøre å redde mest mulig av last og ut-styr. Dette kunne representere verdier og inntekter når det senere skulle hol-des auksjon. Bergingsarbeidet skulle komme til å vare til langt ut på våren.

De fleste av mannskapet ble innkvar-tert i Narestø, men også noen i Kjørvika og i Hastensund. For mange av dem som bodde i området kunne mann-skapet, som jo skulle ha kost og losji, representere en kjærkommen inntekt. Lokalsamfunnets ressurser var viktige og det ble etter hvert engasjert drøye 20 mann fra nærområdet som skulle bidra med berging av vrak og last.

Sjøforklaring og bergingsarbeid

Allerede to dager etter forliset ble det tatt opp sjøforklaring i Hastensund, med sorenskriver Brøndsdorph i spis-sen. Der skulle kaptein og mannskap forklare seg om forliset. Sjøforklarin-gen, som gir en utrolig detaljert beskri-velse av dramatikken om bord, startet med kaptein Ferentz redegjørelse av hendelsesforløpet. En stor del av mann-skapet var også innkalt som vitner. Som allerede antydte ved styrmann Bechs knyttneveslag, var alle samstemte om at losen måtte ta skylden for det som hadde skjedd. Senere ble losen imidler-tid frikjent av retten.

Det var hele tiden hektisk aktivitet ute ved vraket. Håpet om å berge ski-pet ved å taue det til et tryggere sted svant etter hvert som uværet fortsatte i dagene som fulgte. I slutten av januar brøt skroget sammen. Dermed ble mye av lasten frigjort og kunne reddes. Det ble ført detaljerte lister over alt som ble berget i land. Alt som kunne reddes av seil, tauverk og annet skipsutstyr ble protokollført, på samme måte som de delene av lasten som ble reddet.

Størsteparten av mannskapet var sendt hjem innen midten av mars og da var også auksjonen avholdt. Det som ikke var blitt auksjonert bort ble sendt til København og besto blant annet av våpen, kanoner, en skipsklokke, samt 260 slavebøyer. Av den opprinnelige lasten hadde de berget 17 elefanttenner, 193 stykker fargetre, 153 mahogniplan-ker og mange ruller med tobakk.

Tilbake i København



SLAVEGJORT: Fra utstillingen Slavegjørt. Funn fra utgravningen. Foto: KUBEN.

Den 30. april ankom kaptein Ferentz og skipsassistent Christian Andreas Hoffman endelig København. Ferentz avleverte gullet og alle skipets papirer, journaler og protokoller. Skipsassisten-ten, som hadde ført en grundig og nøy-aktig skipsprotokoll på hele den lange ferden, avsluttet sitt arbeid. Det er mye takket være hans nidkjære dokumen-tasjon av hendelser, korrespondanse og transaksjoner underveis, at det er mulig å tegne et så detaljert bilde av nær sagt alle sider av «Fredensborgs» siste reise, både før og etter forliset.

Historien om fregatten «Fredensborgs» siste reise er betydningsfull av mange grunner. Funnet av vraket og det skriftlige kildematerialet gir oss viktig kunnskap om trekantfart og transatlantisk slavehandel. Det er unikt at vi gjennom kildematerialet kan følge reisen fra dag til dag over en periode på nesten halvannet år. Vi kommer tett på menneskene som opplevde dette fordi beretningene er skrevet av dem, i sann tid. Men vi kan også få inngående kunnskap om forliset og om det appa-ratet som ble satt i gang ved slike drama-tiske hendelser. Dette involverte men-neskene som bodde i nærmiljøet, de som bidro med innkvartering av mann-skapet og ikke minst det krevende ar-beidet med å berge skip og last. Kildene gir oss også kunnskap om samfunnet på siste halvdel av 1700-tallet og klare glimt av de forholdene som hersket i Narestø, på Tromøya og i Arendal for 250 år siden.

Kilder

Leif Svalesen: *Slaveskipet Fredensborg og den dansk-norske slavehandel på 1700-tallet*. Oslo 1996

Hartvig W. Dannevig: *Slaveskipet Fredensborg etter strandingen 1. desember 1768*. Upublisert manus 1979

Fie Skaar Trysnes, leder museums- og formidlings-avdelingen, KUBEN/Aust-Agder museum og arkiv



PÅ VEI MOT FORLIS: «Fredensborg» på vei mot forlis.



FAKTA

I ET HISTORISK LYS

► Under denne vignetten skriver historikere og andre fagfolk på Agder om spørsmål de brenner for. Spalten er et samarbeid mellom Aust-Agder museum og arkiv, HIFO Agder og Agderposten.

► Har du tips og ideer kontakt oss på e-post: kristoffer.vadum@aama.no eller redaksjonen@agderposten.no

MALERI AV ANTS LEPSON. FOTO: KUBEN.