



"SAGRADO NACIMIENTO" FORLISER 5. XI 1785.

LEPSON
-88.

Fra Canet de Mar til Hasla

Sagrado Nacimientos forlis i skjærgården mellom Arendal og Grimstad, 5. november 1785

av Gunnar Molden

Historien om dette forliset har tidligere vært behandlet i flere artikler som Leif Svalesen skrev om portugiseren Joseph Andersen, som slo seg ned i Barbu utenfor Arendal i andre halvdel av 1780-tallet. Dokumentasjonen som Svalesen la fram i disse artiklene, er supplert med nye opplysninger fra danske og spanske arkiver og fra litteratur om seilskutetida, både i Østersjøen og i det området Sagrado Nacimiento hørte hjemme i. Det lokalhistoriske selskapet i Canet de Mar, en liten «seilskuteby» i Katalonia hvor både skipet og kapteinen hørte hjemme, har også velvillig bidratt med nyttig informasjon. Artikkelen er blitt til i tilknytning til prosjektet «Historier fra havet», hvor målsettingen er å benytte arkivmateriale fra «begge sider» for å belyse historien om middelhavsskip som forliste på våre kanter (og norske skip som forliste i Middelhavet).¹

Sånn forestilte kunstneren

Ants Lepson seg forliset.

Illustrasjon laget i forbindelse med Leif Svalesens artikler om Joseph Andersen.

Europaveien

I begynnelsen av november 1785 forliste det katalanske skipet *Sagrado Nacimiento* ved Ytre Spærholmen utenfor Hasla, ikke langt fra Fevik i skjærgården mellom Arendal og Grimstad. Både mannskapet og store deler av lasta ble berget, men skipet ble totalvrak og mannskapet måtte returnere til hjemlandet om bord i andre skip.

For mannskapet, som etter all sannsynlighet besto av folk fra Katalonia og andre deler av det spanske kongeriket, må det ha vært en rystende opplevelse, og de glemte neppe noensinne den natta de hadde «overvintret» på en liten holme på norskekysten – i storm og snøfokk.

I den store sammenheng var dette bare et av mange forlis og nesten-forlis som skjedde på Skagerrak-kysten. Dette er sånn sett historien om et «gjennomsnittforlis», og den fortelles først og fremst for å fokusere på at i den strømmen av skip som passerte forbi i seilskutetida, kunne det av og til dukke opp et fartøy som hørte hjemme i

I elementenes vold.
Katalansk exvoto-maleri.
Foto fra: Antoni Sella/Enric Garcia,
Creences de la Mar, 2003.



Middelhavet også. Det var ikke bare på Vestlandet og på nordlandskysten at man fikk besøk av spanjoler og italienere innimellom.

Det var mange skip fra Agder som foretok reiser til Spania og Portugal og andre middelhavsland, ofte for å returnere fullastet med salt, som man trengte i store mengder i det gamle samfunnets husholdninger. Vin, olivenolje og andre typiske middelhavsprodukter var også ettertraktet og verdsatt.

Det skjedde veldig sjelden at skip fra Middelhavet foretok den motsatte reisa: kom til oss for å hente trelast, f.eks. Men det var en del fartøyer fra Middelhavet som «for forbi» i våre farvann. De var en del av den omfattende skipstrafikken som foregikk mellom havner i Østersjøen og de store byene i Vest- og Sør-Europa. «Europavei 1» i seilskutetida var skipsleia til og fra Østersjøen og den gikk rett utenfor fjæresteina hos oss. I denne strømmen var det mange norske, danske, svenske, tyske, nederlandske og engelske fartøyer. Ja, til og med en amerikaner kunne dukke opp innimellom. Og av og til kom et portugisisk eller spansk fartøy forbi.

Mange av dem hadde, som *Sagrado Nacimiento*, St. Petersburg i Russland som bestemmelsessted. Andre losse- og lastesteder kunne være Stockholm, en av havnebyene i Preussen eller Polen, eller i det området som i dag utgjør Estland, Latvia og Litauen.

Skipene som passerte forbi på veien til eller fra Østersjøen, hadde som målsetting å komme seg fortest mulig og uten komplikasjoner forbi Skagerrak-kysten. Men noen ganger gikk det ikke helt som planlagt eller ønsket. Det endte med nærkontakt av et eller annet slag, f.eks. mellom et skip og en holme, men selvsagt også mellom folk og folk.

Sjøforklaringen

Den viktigste kilden til historien om dette forliset, er sjøforklaringen, som ble holdt «udi Abraham Andersens Huus paa Hasla udi Fjære Sogn og Nedenæs Lehn» den 14. november 1785, over ei uke etter at forliset hadde skjedd.²

Egentlig skulle et sånt rettsmøte avholdes så fort det var mulig, men i dette tilfellet var det blitt utsatt fordi mannskapet hadde vært opptatt med å berge det som berges kunne, både av lasta og de delene av skipet som fortsatt kunne brukes og eventuelt bli solgt.

Ved siden av de obligatoriske myndighetspersonene var disse oppnevnte lagrettemennene fra nærområdet til stede: Abraham Andersen Hasla, Søren Andersen Sperrevig og Anders Olsen Colbjørnsvig. Ut ifra «etternavnene» kan vi se at den førstnevnte hørte hjemme i umiddelbar nærhet til forlisstedet, mens de to andre sannsynligvis kom fra nabosognet Hisøy.

Til stede var også Stian Herlofsen, som var kommisjonær for skipet og kapteinen, og en tolk («en som det Spanske Sprog mægtig her tilstedeværende Engelsk Kiøbmand, næmlig John Walker»). Kommisjonærens rolle var å bistå kapteinen og rederiet i forbindelse med alt det som det måtte ordnes opp i på stedet når det hadde skjedd et forlis. Å være

Spærholmene i horisonten,
sett fra Haslatangen.
Foto: Eyvind Øyraas.



I området mellom Merdø (innseilingen til Arendal) og Hesnes (innseilingen til Grimstad) var det mange båer og skjær ... Her burde man helst hatt med seg en lokalkjent los... Ihvertfall når det var snøstorm ...

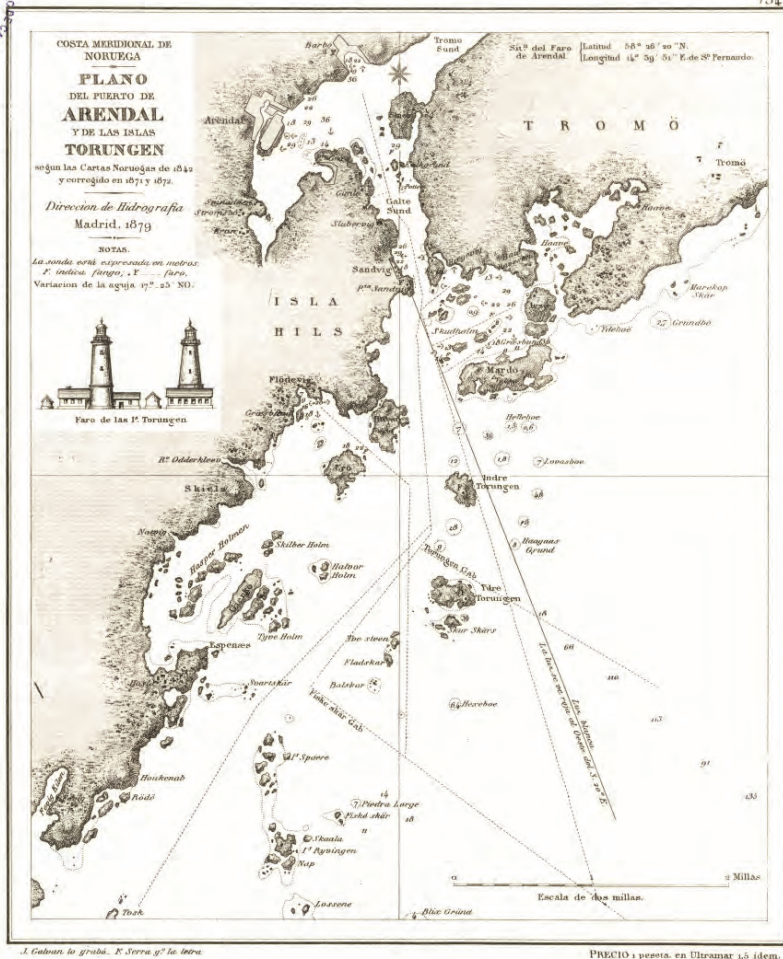
Utsnitt av kart over «en Deel af den norske Kyst» av Carl Friderich Grove, 1798. Geodatastyrelsen, Ålborg.



kommisjonær i sånne sammenhenger var en inntektskilde for mange borgere i sjøfartsbyene. Av skipsmannskapet ble disse personene nevnt i referatet fra sjøforklaringen: kaptein Felix Misser, overstyrmann Joseph Misser, styrmann Gustav(us) Lempe, tømmermann Joseph Ferrer og matros Ysidro Pla.

Under rettsmøtet ble det lagt fram en framstilling av de begivenhetene som hadde ført til forliset i den sørlandske skjærgården. Skipet hadde vært klart til å forlate Kronstadt ved St. Petersburg allerede den 6. september, altså nesten to måneder før forliset skjedde. Men pga. motvind («contrair Vind») var de blitt liggende «på stedet hvil» i en hel måned uten å komme av gårde.

Først den 6. oktober kunne de forlate Kronstadt, «med Skibet udi god og forsvarlig Tilstand», som det ble presisert i mannskapets forklaring. I etterpåklokskapens lys kan vi konstatere at man var ute i siste liten, hvis det gjaldt å unngå høst- og vinterstormene som kunne inntreffe i Skagerrak.



Spansk kart fra 1879, som viser kyststrekningen mellom Fevikkilen og Tromøya. Her er Spærholmene detaljert inntegnet.

Men i begynnelsen gikk alt greit, bortsett fra at man ved ankomsten til Helsingør den 24. oktober måtte sette i land «den fra Spanien med hafte Lootz eller Styrmand formedelst paakommen Sygdom». Dessverre oppgis verken navnet eller nasjonaliteten til denne personen, som – siden han kalles Lootz» - sannsynligvis hadde hatt en nøkkelrolle når det gjaldt å manøvrere skipet trygt fra Middelhavet til St. Petersburg. Var han en skandinavor som hadde forlatt skipet sitt under ei reise til Middelhavet eller var han en søreuropeer som hadde erfaring fra denne farten fra før?

I stedet for den «medbrakte» losen fikk man om bord Gustav Lempe fra Göteborg, som nå skulle være «bekjendt Mand eller Lootz». Betegnelsene som brukes peker i retning av at man la vekt på å ha en person blant mannskapet som var kjent i de nordlige farvannene. Selv om det ikke sies direkte, får man en følelse av at det ble oppfattet som skjebnesvangert at den opprinnelige kjentmannen hadde måttet forlate skipet.

Fra Helsingør til Hasla

Og nå begynte værgudene å slå seg vrange. Den 30. oktober, mens skipet fortsatt lå på redan i Helsingør, blåste det opp til storm og skipet kom i drift. Det endte med at *Sagrado Nacimiento* «kom for Boven [baugen] af det som Vagt Skib paa Rehden liggende Danske Fregat Skib, hvormed deres Anker-Toug blev avgnavet, og Ankeret med vedhængende 1/3 Part af Touget blev forliist».

Vaktskipet det her er snakk om lå utenfor Kronborg festning og hadde som oppgave å overvåke trafikken inn og ut av Østersjøen. Som kjent var det den dansk-norske kongen som hadde rett til å innkreve avgift fra de fartøyene som passerte gjennom Øresund. *Øresundstollen* var en viktig inntektskilde for kongen og staten.³ Beskrivelsen i sjøforklaringen tyder på at *Sagrado Nacimiento* nærmest må ha kollidert med vaktskipet. Uansett måtte man erstatte ankeret og skaffe seg nytt tauverk før man kunne forlate Helsingør.

Den 3. november var man klar til å seile videre, i første omgang i «godt Vejr», og «med stille Vejr og udgaaende Strøm» drev skipet nordover forbi Kullen på den svenske vestkysten.

Men da de neste dag var kommet på høyde med Varberg, blåste det opp «med frisk Kuling, som ud paa Natten tiltog med stærk Storm og tykt Snee Vejr.» I sjøforklaringen kan vi lese at de først holdt samme kurs – «indtil de regnede sig forbi Schagen» - og at de «med vedvarende tykt Vejr og stiv Kuling, styrede Vest». Det er tydelig at de bare hadde sånn noenlunde peiling på hvor de befant seg, etter at uværet var begynt.

Derfor har det sannsynligvis kommet overraskende på dem, da de sent på kvelden den 5. november plutselig fikk se «Brændingen av Land



Prospekt av Helsingør og Kronborg fra Civitates Orbis Terrarum, 1500-tallet. For Danmark-Norge var kontrollen med Øresund av stor betydning, både maktpolitisk og økonomisk.



Kronborg slott fra Øresund, 2011.
Kjent som Hamlets bosted, men også
et viktig landemerke for de som seilte
til og fra Østersjøen.
Foto: DanNav – «Eget arbejde»,
Wikipedia Commons.

forud for Styrbord Bov.» Det var en fordel å holde seg i nærheten av den norske sida av Skagerrak, når man var ute i hardt vær på denne måten. Men nå var man kommet alt for nær.

I sjøforklaringen kan vi lese dette om hvordan møtet med sørlands-skjærgården skjedde:

Om Aftenen Kl: 10 a 11 fik [de] see Brændingen av Land forud om Styrbord Bov [Baug], da de [mannskapet] strax resolverede at vilde vende Skibet Sør over, men forinden de fik Skibet om, stødte de an paa en Klippe, hvor det, formedelst Søens Voldsomhed strax blev opkastet paa Klippen og stødte Bunden, og fornemmelig Styrbord Side ind, saa Skibet strax befandtes at være fyldt med Vand, hvorover de fandt sig nødsaget til at kappe over Bord Store og Mesan-Masterne, paa det Skibet ej aldeles skulde slaaes i Stykker.

Når det blåste friskt i dette området var det ikke så mange steder å søke beskyttelse.

Carl Bille, *Marine med talrige skibe ud for Kronborg*, maleri, 1800-tallet.
Bruun Rasmussen.

Om overnattingen og redningen kan vi videre lese:

Mandskabet blev saaledes paa Vraget nogle Timer, indtil de ved de svære Søe Styrtninger omsider blev kastet saa højt op, at de ved Hielp af de afkappede Master kom i Land paa Skieret, hvor de blev siddende indtil Dagen efter, da de om Morgen Kl: 9 af Lootser fra Hasla og Mærdøe under største Livs Fare blev biergede og i Land bragt til Hasla, da Vejret endnu vedvarede med overhændig Storm ... tykt Sne Vejr og haard Frost.

Dermed var den seilasen over! I sjøforklaringen



brukes bare de ordene som er nødvendige for å få klarhet i hendelsesforløpet. Vi må bruke vår egen innlevelsesevne for ordentlig å kunne ta inn over oss hva som hadde skjedd. Beskrivelsen av værforholdene sier sitt om hvordan det må ha vært å «overnatte» på skjæret, uten å være sikker på at det var folk i nærheten som kunne redde dem inn til land. At losene fra Hasla og Merdø, som hadde vært ute en vinternatt før, «under største Livs Fare» kom dem til unnsetning, sier også sitt.

Etter at sjøforklaringen var blitt nedskrevet, ble den oversatt av tolken John Walker sånn at mannskapet skulle forstå innholdet i referatet. Deretter bekreftet mannskapet «efter deres Troes Bekiendelses Maade med deres Saligheds Eed» at det som hadde skjedd skyldtes omstendighetene og været og ikke «Uvidenhed eller Fejltagelse hos Skipperen» eller «Uhørighed eller Ulydenhed af Skibs Mandskabet». Forliset hadde skjedd «formedelst stærk udløbende Strøm, hvorom de ikke kunde gjøre Regning, og at Skibet desaarsags haver gjort større Fremgang end de efter Beregning kunde formode.»

Som vignetten viser var korn en viktig vare som ble fraktet i store mengder fra dette området til andre deler av Europa. Også trelast og varer som var nyttige i forbindelse med bygging og vedlikehold av skip var viktige utførselsartikler fra dette området på 1700-tallet.

Utsnitt av kart over Østersjøen, J. Van Keulen, 1709.





Kronstadt, på øya Kotlin i Finskebukta, rett utenfor St. Petersburg, var en viktig havn for handelen og sjøfarten på 1700-tallet. Både Kronstadt og St. Petersburg ble anlagt på initiativ fra Peter den store og var deler av hans prosjekt for å åpne Russland for handel og impulser fra vest.
Russisk kart, 1742.

Taksasjon og auksjon

Den neste dag – 15. november – ble det igjen sammenkalt til rettsmøte i Abraham Andersens hus på Hasla.⁴ Nå skulle det lages oversikt over det som var berget og anslå hva slags verdi det kunne ha. Til stede på dette møtet var skipperne Ånon Christensen og Jacob Christensen Natvig, som skulle være taksasjonsmenn. I tillegg var kaptein Felix Misser og kommisjonæren Stian Herlofsen med på møtet.

Før taksasjonen tok man en tur ut til vraket, hvor

...[retten] befandt Skibets Bund at være gandske indbrækket, samt en stor Deel af Styrbord Side som ligger imod Skiæret, at være Deels borte og Deels gandske forknust, [og] alle Masterne at være brækkede over Bord.

Alt håp var altså ute for selve skipet og det ble konkludert med at vraket – «i Betragtning det farlige Stæd ... [det] er beroende paa» - ikke kunne være mere verdt enn 20 riksdaler, altså så å si ingenting i forhold hva et skip av denne størrelsen hadde kostet å bygge.

Deretter gikk man i gang med å lage en fullstendig og svært detaljert oversikt over de verdiene som var blitt berget.

Første del av oversikten besto av utstyr og inventar som hadde hørt



Neva, St. Petersburg, andre halvdel av 1700-tallet.

Bibliothèque nationale de France/
Gallica.

til skipet. Her ble det, i tillegg til blokker, tauverk, seil og ankere, også listet opp: tolv muskedundere, tretten geværer, seks kanoner og 24 båtskaker. Det kan selvfølgelig hende at dette var varer som var blitt innkjøpt i St. Petersburg, men det er også mulig at det var våpen som man hadde om bord i skipet med tanke på overfall og angrep. I de farvannene hvor *Sagrado Nacimiento* var vant til å seile var mulighetene for å bli angrepet av «sjørøvere» (både de som drev på egen hånd og de «statsautoriserte» fra Nord-Afrika) eller å bli involvert i krigshandlinger, høyst reelle.

Andre del av oversikten besto av den delen av lasta som var blitt berget. Hamp utgjorde en betydelig del av dette. Hamp ble brukt til å lage tauverk, som det trengtes store mengder av på seilskutene, både de sivile og militære, så det var en verdifull vare. Noe av hampen var blitt våt og ødelagt og noe av blitt tilsmurt med tjære. I tillegg hadde man berget jern, tjære, bek, spiker og planker. Alt dette var varer som var viktige å ha tilgang på i forbindelse med bygging og vedlikehold av skip.

Rapport til spanske myndigheter, som bl.a. omtaler forliset til «la saetia catalana nomrada la Sacra Familia su capitan Feliz Misser en Arendall Puerto de la Noruega».

Llegado con felicidad à esta Corte el 16
 Al Corriente.
 La navegacion de los Españoles en
 el Báltico ha sido bastante desgraciada
 este año. Aquí se halla un buque ca-
 talan nombrado S.^a Juan Bautista
 su capitan Feliciano Carnasaltas q.^e
 se está reparando de algunas averías.
 La sacia la Purísima concepcion
 su capitan Antonio Perera ha tenido
 la desgracia de bajar en Dragoe, pero
 habiendo logrado repararse ha proce-
 guido su viage para el Ferrol. Me
 avisan asimismo que el 6. del corri-
 ente se ha perdido la sacia catala-
 na nombrada la Sacra Familia su
 capitan Feliz Misser en Arendall
 Puerto de la Noruega, aunque con la
 felicidad de haberse salvado la tripu-
 lacion y la carga. Otros tres buques
 venian de S.^a Petersburgo.

matter «hør» (lin) på vegne av den spanske kjøpmannen Joseph Serra.

En innførsel i tollboka for Arendal opplyser forøvrig at de seks kanonene som er nevnt ovenfor skulle utføres til St. Croix (den dansk-norske «slaveøya» i Karibien) med briggen *Herlofs Haab*, ført av Herlof Herlofsen.⁵

En innførsel i en rettsprotokoll opplyser at briggskipet «Enigheden», med Willum Christensen Groos som kaptein, var «befragtet af Joseph

Serra for Barcelona» for å bringe deler av den bortauksjonerte lasta til Spania.⁶ Det er blitt antatt at også mannskapet fulgte med «Enigheden» tilbake til Spania, selv om det ikke finnes noen dokumentasjon som direkte opplyser dette. Det er selvfølgelig ikke usannsynlig, men man må også være åpen for at det hadde vært andre muligheter for å komme seg hjem igjen, mens man oppholdt seg i grimstad- og arendalsdistriktet. (Vi vet heller ikke om mannskapet ble værende i Hasla-området til de dro hjem, eller om de f.eks. forflyttet seg til et losji i Arendal eller Grimstad mens de ventet på hjemreisa).

Ved en notarialforretning (tinglysning av et dokument), som ble avholdt lenge etter at mannskapet hadde reist hjem, ble det tatt opp et forhold som sannsynligvis hadde skapt forvirring ved forsikringsoppgjøret.⁷ Saken gjaldt hva som var skipets egentlige navn. Både *Sagrado Nacimiento* og *La sacra Familia* var blitt brukt ved forskjellige anledninger under etterspillet til forliset. Det ble presisert at det dreide seg om det samme skipet. Med denne forretningen ble det satt strek for behandlingen av det som hadde med *Sagrado Nacimientos* forlis å gjøre i det norske rettsapparatet.

Til og fra Østersjøen

Skip fra det spanske kongeriket utgjorde bare en liten andel av den samlede skipstrafikken mellom Skagerrak og Østersjøen, men *Sagrado Nacimiento* var ikke det eneste skipet fra Katalonia eller andre deler av Spania som var på reise til og fra St. Petersburg i 1785.

Alle skip som passerte Øresund ble registrert av de danske myndighetene i Helsingør, og i protokollen for 1785 finner vi flere skip som hørte hjemme i Spania, også et til fra Canet de Mar, som altså var hjembyen til *Sagrado Nacimiento*, og et fra nabobyen Arenys de Mar, som også var en liten by med sterk tilknytning til internasjonal fraktfart.

Skipene fra Spania føyde seg inn i det typiske mønsteret for Russland-handelen i denne perioden.⁸ Lin og hamp utgjorde en stor del av eksporten fra russiske havner, både i ubehandlet form og i form av produkter som ble laget av disse råvarene (seil og tauverk). I tillegg var det bl.a. snakk om talg, korn, trelast og jern. Det skipene hadde med seg når de ankom Russland kunne være vin, olivenolje, nøtter og rosiner – altså typiske produkter fra middelhavsland – eller varer som stammet fra det spanske koloniriket.

Da *Sagrado Nacimiento* ankom Øresund, ble det registrert at de hadde 205 «Piber» vin om bord, i tillegg til «Kramerie» til en verdi av 250 riksdaler.⁹ (Jeg går ut ifra at «Kramerie» betyr «diverse varer»). Det ble opplyst at skipet hørte hjemme i «Carret» (feilskrift for «Canet»), men at det kom fra Malaga, hvor det er mulig at vinen var blitt tatt om bord.

Innførslene for Sagrado Nacimiento i
protokollen for betaling av toll ved
passering av Øresund.

Nom.	Nail.	Prote. Riksdaler R.
72. Argentinian, Davidus of Sweden, for Lutich, for 670 ⁰⁰ Riksdaler...	...	3370 6...
73. San Pedro of ... for 21820 ⁰⁰ Riksdaler...	...	108
74. Albrecht-Louise of ... for 630 ⁰⁰ Riksdaler...	...	308
75. Felix August of ... for 230 ⁰⁰ Riksdaler...	...	613 18...
76. Francisco Manuel of ... for 260 ⁰⁰ Riksdaler...	...	308 6...
77. Laurent van ... for 21 ⁰⁰ Riksdaler...	...	446 6...
Samlad 21. 5205 12.		

Da skipet kom tilbake til Helsingør på hjemreise, ble denne returlasta registrert: jern, «fiin Hør» (lin), hamp, tauverk, tjære, bek, «Ord. Dehler» (trelast?) og for femti riksdaler i «Kramerie».¹⁰ Denne gangen ble det oppgitt at skipet hørte hjemme i Cadiz og at denne byen også var målet for returlasta. At hjemstedet her oppgis som Cadiz, og ikke Canet de Mar, kan skyldes en misforståelse eller det kan henge sammen med at skipet også hadde en viss tilknytning til denne byen, som hadde en viktig rolle for sjøfarten i det spanske imperiet.

Sagrado Nacimiento var heller ikke det eneste skipet fra Spania som

svenske kysten. Deretter hadde de gått landeveien til Helsingborg, hvor kameratene, Juan og Antonio, var blitt igjen fordi de var syke, mens genoveseren hadde fått skyss med en svensk fisker over til Helsingør.

I en annen rapport, som omtaler *Sagrada Nacimientos* forlis, nevnes det også noen skip som hadde vært i havsnød, men som var blitt reparert og kunne seile videre.¹² Her sies det at 1785 hadde vært et uheldig år for spanske skip i Østersjøen. Så nevnes det katalanske skipet *San Juan Baptista*, kaptein Feliciano Carnasoltas, som i «skrivende stund» var i ferd med å bli reparert i eller i nærheten av København, og saetiaen¹³ *La purissima Conception*, kaptein Antonio Perera, som hadde strandet ved «Drague» (muligens Dragøe/Drøge i nærheten av København). Det sistnevnte skipet hadde fortsatt reisa til Spania, hvor Ferrol på nordvest-kysten var bestemmelsesstedet. (Her hadde den spanske marinen base og skipsverft.)

Tilslutt nevnes *Sagrado Nacimiento*, som i denne sammenhengen omtales under sitt alias *La sacra Familia*, som hadde forlist ved Arendal («en Arendall Puerto de la Noruega»). Heldigvis var mannskapet og lasta i god behold ...

Det hadde vært interessant å vite mer om de andre hendelsene også, men det er uansett ingen tvil om at det var mange skip som passerte Øresund som fikk oppleve skikkelig vær dette året. Og det gjaldt også for de som var på reise utenfor den vanlige «stormsesongen» (jfr. *La Soledad y la Ánimas*, som altså forliste i juli).

Om været dette året var «mot normalt» er usikkert. Det kan hende at værforholdene var spesielt ustabile i dette tidsrommet, noe som kanskje hadde sammenheng med et voldsomt vulkanutbrudd på Island i 1783, som satte preg på været i Europa i en lengre periode etterpå.¹⁴ Men uansett måtte man selvsagt alltid være forberedt på perioder med storm og uvær, når man seilte i disse farvannene, vulkanutbrudd eller ikke vulkanutbrudd.

Dessverre har vi ikke noen «værmelding» for området mellom Arendal og Grimstad da forliset fant sted, men rapporter i danske aviser kan gi et bilde av forholdene i det tidsrommet *Sagrado Nacimiento* befant seg i området mellom Helsingør og Arendal/Grimstad.

Allerede før skipet hadde forlatt St. Petersburg, ble det rapportert om «hardt vær»:

*I den stærke Storm Natten imellem den 25de og 26de [September]
... have 26 Skibe i Østersøen taget stor Skade, nogle er strandede,
andre overseilede, mange have mistet Master, Seil, Bogsprit, Toug,
Roer og Anker, og andre er blevne lek. Mellem Vingøe og Marstrand
ere 8 Skibe strandede, hvis Navne ere ubekiendte.*¹⁵

Om forholdene på den tida skipet lå ved Helsingør og opplevde å miste anker og ankertau, og kollidere med vaktskipet, kan vi lese:

Helsingør, den 31te October.

Den 24de og 25de [Oktober] ... var Vinden S. med tyk Luft og Regnveir, og ankom i disse tvende Dage 68 Skibe. Den 26de var Vinden S.S.V., tyk Luft og Regnveir, men om Natten stærk Storm af S.V. med Hagel-Byger, saa at adskillige Skibe dreve for deres Ankere. Samme Dag gik nogle Skibe til Nordsøen. Den 27de, 28de og 29de var Vinden sydlig, uroelige Veir, tyk Luft og Regn. Den 30te om Morgen var Vinden S. med klar Luft, men om Eftermiddagen overmaade stærk Storm af S.V., og saa høi Søe, at de ældste Folk ei kunne erindre at have seet saa høit Vand tilforn her ved Byen. I disse 4 Dage ankom her i Sundet 46 Skibe. Idag er Vinden S.V. med tyk Luft og ved Postens Afgang vare ingen Skibe ankomne.¹⁶

I samme avis kan vi også lese at det «I Gaar ankom en Staffette fra Warberg i Sverrige med den ubehagelige Efterretning» at den 26. oktober hadde en rekke skip strandet «i Skiergaarden ved Warberg» (på svenskekysten).¹⁷ Disse opplysningene stemmer godt overens med den beskrivelsen som gis i sjøforklaringen av hva som hadde skjedd med *Sagrado Nacimientto* mens de lå og ventet i Øresund. Da været ble bedre og de kunne forlate Helsingør, tenkte de kanskje at det verste var over? En annen avisrapport forteller om turbulente forhold i farvannene ved Ålborg i omtrent samme tidsrom:

Aalborg, den 11te Novbr. I den haarde Orcan, som var om Aftenen den 30te October, og hvorved man paa sine Steder tillige fornam en Jordrystelse, blev en halv Fierdingvei fra Hals-Broen omkastet en fladbundet Galiase, drægtig 6 og en halv Commerce-Læster, der laa for Anker og Toug, ... Herved er Skipperen Jens Larsen Ranum og 2 Folk ynkelig omkomne. Efterat Fartøiet var bleven reist op igjen, og Vandet udpompet og udøst, befandtes Skipperen liggende død i Cahytten, men de to Skibsfolk ere ikke endnu fundne.¹⁸

Også på Vestlandet var det «ekstremvær» i dette tidsrommet:

Bergen, den 27de Novbr. Idag 8 Dage [siden?] havde man her en Orcan, som med megen Heflighed rasede i halvanden Time, og gjorde stor Skade paa Kirker og andre Bygninger. Den afbrød dels Træer, dels rykkede dem op med Roden, nedkastede Skorstene og Tagstene i saadan Mængde, at da Forraaden var kun liden, ere de sidste stegne høit i Prisen. I Domkirken bleve Vinduerne sønderslagne, og andre

Utsnitt av kart over Katalonia, Willem Bleu, 1635.



Uordener anrettede, saa at her ingen Gusstieneste blev holdet. Paa Landet ere Tagene reent bortførte og i Skovene ere mange 1000 Træer reent omkastede. Skibe ere kastede overende i Havnene, ja endog 4 Miil fra Bergen, og Folkene omkomne. Skade her i Byen selv bliver vurderet over 30000 Rdlr.¹⁹

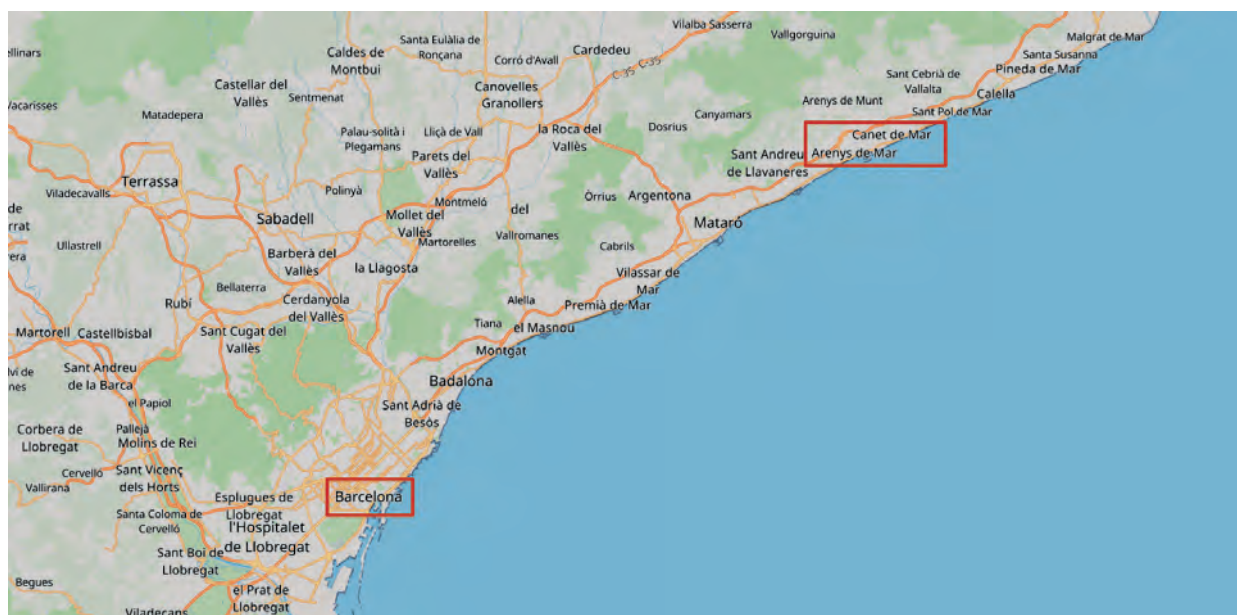
Selv om orkanen på Vestlandet inntraff etter *Sagrado Nacimientos* forlis, gir det en indikasjon på hva skip som var ute og seilte i dette tidsrommet kunne komme ut for.

Når det gjelder det snøværet mannskapet på *Sagrado Nacimiento* fikk oppleve, kan vi ta med denne avismeldingen som eksempel på at det må ha vært et heftig snøfall enkelte steder i dette tidsrommet:

Formedelst usædvanlig Mængde Snee og Sneefog samt derved forårsagede Veyens Ufremkommelighed kunde det ... berrammede Høste- Sage- og Skatte-Ting for Østre og Væstre Bærum ingenlunde blive avholden den 7de November 1785²⁰

Canet de Mar

Det er ingen grunn til å tro at mannskapet på *Sagrado Nacimiento* ikke hadde opplevd «ekstremvær» tidligere, både i Middelhavet og på reiser til Karibia og Sør-Amerika, som var vanlige mål for skip som hørte hjemme i Katalonia eller andre deler av Spania. Allikevel er det vel grunn til å tro at forliset og oppholdet på skjæret var rystende opplevelser.



Derfor kan vi trygt anta at mannskapet takket både Gud og Jomfru Maria mer enn én gang, da de var tilbake på hjemlig grunn.

Som opplyst i det norske kildematerialet,²¹ hørte *Sagrado Nacimiento* hjemme i Canet de Mar, en liten sjøfartsby nord for Barcelona, som på 1700-tallet var en «Kjæmpestad», i den betydningen som jeg av og til har brukt denne betegnelsen, om en by av en beskjeden størrelse, som hadde en betydeligere rolle innenfor handel og sjøfart enn man ut fra størrelsen skulle tro at den kunne ha.

Også Canet de Mar hadde sin tidsalder hvor det meste – eller i hvert fall mye – av det som foregikk, hadde med sjøen å gjøre. «Temps de Mar» - havets tidsrom – kaller deres lokalhistorikere denne perioden, som hos dem strekker seg fra begynnelsen av 1500-tallet til slutten av 1800-tallet, med andre halvdel av 1700-tallet som et høydepunkt i aktivitet og betydning for sjøfarten. Også i dansk-norsk sjøfartshistorie er andre del av 1700-tallet en spesielt «florissant» periode.

Disse forholdene – likheten mellom «seilskutebyene» Arendal og Canet de Mar og sjøfartens historiske betydning i den lille byen ved Middelhavet – fikk jeg en sterk følelse av da jeg, mens jeg holdt på med forarbeidet til denne artikkelen, fikk anledning til å avlegge et kort besøk i Canet de Mar.²²

På forhånd hadde jeg kontaktet det lokalhistoriske selskapet på stedet, Centre d'Estudis Canetencs, som jeg hadde blitt oppmerksom på da jeg søkte på nettet etter opplysninger om sjøfartshistorien på 1700-tallet i dette området. Selskapet utgir tidsskriftet *El Sot de l'Aubo*, som inneholder like mye stoff om sjøfartshistorie som lokalhistoriske

«Seilskutebyene» Canet de Mar og Arenys de Mar ligger langs «strandveien» fra Barcelona og nordover mot grensa til Frankrike.



Neste stopp: Canet de Mar.

årbøker fra Sørlandet. Selv om språket var på katalansk, gikk det an å skjønne at de som var med i selskapet hadde god greie på sjøfartshistorien i sitt distrikt.

Da jeg «landet» der, etter en kort togtur fra Barcelona, kunne jeg umiddelbart spasere ut på ei fantastisk sandstrand, en del av den mange mil lange stranda som strekker seg fra Barcelona og nordover mot Frankrike. Selv om lokalbefolkningen gikk i vintertøy, var det ikke noe problem å forestille seg at her var det perfekte forhold for soling og badeliv, når bare været ble litt varmere.

At dette i sin tid hadde vært en viktig sjøfartsby, var ikke den mest nærliggende tanken ved dette første møtet, men da jeg kort tid senere ble tatt imot av en delegasjon fra historieselskapet, ble jeg straks informert om at like i nærheten, så å si på stranda, hadde skipsbyggingen i Canet de Mar foregått. På et av de stedene som ble pekt ut, er det trolig at *Sagrado Nacimiento* en gang hadde stått på beddingen.

Dermed var samtalen om «seilskutetida» i gang. Hjemmefra visste jeg godt at man ikke trengte veldig avanserte fasiliteter for å bygge et skip i seilskutetida. En bedding kunne settes opp nesten hvor som helst, bare det var greie muligheter for sjøsetting når skipet var ferdigbygd. Det man trengte, i tillegg til folk som visste hvordan skip ble bygd, var først og fremst trevirke. Jeg ble fortalt at på 1700-tallet var det skogområder i byens oppland, og her var tømmeret til skipsbyggingen kommet fra.

Til forskjell fra Arendal og andre sørlandsbyer var det ingen naturlig havn i Canet de Mar, og større fartøyer måtte ankre opp et stykke ut fra stranda, eller gå til Barcelona, hvor det var ordentlige havnefasiliteter.

Sandstranda, Canet de Mar.



Etter velkomsten ble jeg tatt med på en rundtur i selve byen Canet de Mar, og i de trange gatene, som lignet andre middelhavsbyer jeg har vært innom, ble jeg vist sporene etter den tida sjøfarten hadde vært den dominerende virksomheten også her. Mange av de fineste og største husene hadde tilhørt redere og kapteiner. Fortsatt brukte man betegnelsen «fregatt» om boliger som besto av tre hus-elementer, med analogi til fregattskip som hadde tre master. I byens rådhus hadde man stilt ut en flott modell av det største skipet som var bygd på stedet.

Og imens gikk samtalen om seilskutetida – både der og her. Også her var det vanlig at eierinteressene i et skip var delt i «parter». Var det vanlig at man hadde 16 parter i Norge også? Kunne kirka ha eierinteresser i skip? Mye var likt, men noe var forskjellig.

Oppholdet i Canet de Mar inkluderte også et besøk i historieselskapets tilholdssted, et kjellerlokale som besto av et rom med hyller fylt med bøker og protokoller langs veggene og et stort møte- og arbeidsbord i midten. Her holdt jeg et kort «lysbildeforedrag» om forliset ved Hasla, før vi gikk i gang med å utveksle informasjon om skip og personer i Canet de Mar og Katalonia, som hadde vært involvert i fraktfarten på Østersjøen.

Jeg ble fortalt at skip og sjøfolk herfra i stor grad hadde vært deltakere i den transatlantiske sjøfarten innenfor det spanske koloniriket. Cuba og Buenos Aires var viktige mål for mange katalanske skip. Men på 1780-tallet var forholdene vanskelige for sjøfarten i disse farvannene. Fordi Spania var på parti med de amerikanske opprørerne i uavhengighetskrigen, var det krig mellom Storbritannia og Spania i tidsrommet 1779-83. Som kjent var kapring av handelsskip en del av normal



Dør med skipsbyggings- og sjøfartsselementer, Canet de Mar.



Gatemiljø, Canet de Mar.

Skipmodell fra samlingen i «sjøfartskirka» i Canet de Mar. Kirka kalles «Santuari de la Mare de Déu de la Misericòrdia». «Mare de Déu» betyr «Guds mor» på katalansk.



krigføring på denne tida, så krigen skapte store problemer for sjøfarten over Atlanteren. (Det er godt mulig at disse forholdene spilte inn når spanske redere og skippere valgte å gjøre reiser på Russland i dette tidsrommet).

Jeg ble også gjort oppmerksom på at overstyrmannen på *Sagrado Nacimiento*, Joseph Misser, som var bror til kapteinen og som også hørte hjemme i Canet de Mar, hadde vært elev ved «Sjømannsskolen» i nabobyen Areny de Mar. Fra denne skolen er det bevart en oversikt over elevene, hvor det oppgis hvilke reiser de har foretatt etter at de hadde begynt å delta i undervisningen.

I 1784 fikk Joseph Misser utstedt sertifikat fra denne skolen, men reisa til Russland i 1785 er ikke innført i oversikten. Var det fordi han ikke ønsket å ha det sørgelige forliset ved Hasla på rullebladet? Den første reisa som er registrert er datert 10/8 1786, og den skulle gå til Buenos Aires (Argentina). Det betyr at Joseph Misser var kommet hjem på dette tidspunktet, trekvart år etter forliset. Hvis han hadde returnert med briggen «Enigheden» (se foran) hadde han ikke drøyd det lenge før han dro ut på en ny seilas etter hjemkomsten.

Det er interessant å se hvilket skip Joseph Misser mønstret på i 1786. Det var nemlig saetiaen *San Juan Baptista*, med skipper Feliciano Carnasoltes, som også hadde vært i hardt vær på reise til St. Petersburg i 1785 (se foran). For disse folkene var det nødvendig å seile. For Joseph Misser tok seilasen – og livet – slutt i Port-au-Prince på Haiti i 1802.



Gjest hos det lokalhistoriske selskapet i Canet de Mar. Fra venstre: Xavier Mas, Ricard Cantano, Jordi Soler, Francesc Rodríguez, Sergi Alcalde og artikkelforfatteren.

Oppholdet i Canet de Mar ble avsluttet med en rask visitt i byens «sjøfartskirke» I Spania, og andre katolske land, hadde man mange steder spesielle kirker knyttet til sjøfarten, «maritime templer» hvor sjøfolkene ba om hell og lykke på reisa før de dro av gårde og hvor de kom tilbake og takket år de var kommet vel hjem igjen.

Disse kirkene er en variant av votivkirkene, eller gavekirkene, som var finansiert gjennom gaver fra folk som ønsket Guds velsignelse eller som hadde noe å takke Gud eller en helgen for. Også i Norge har det vært votivkirker. Flosta kirke (nå i Arendal kommune) var i si tid spesielt beregnet på sjøens folk.

I tillegg til å gi pengegaver til votivkirkene var det i Spania vanlig at man laget et maleri eller en skipsmodell, hvis man ønsket å bevare minnet om et forlis eller en annen dramatisk begivenhet. Disse utgjorde en viktig del av interiøret i «sjøfartskirkene». Vi kjenner jo også til skikken med kirkeskip, men i Spania var det altså vanlig med mange skipsmodeller i en og samme kirke.

Det er ikke usannsynlig at det en gang fantes et «minnesmerke» etter forliset ved Hasla i kirka i Canet de Mar. Dessverre er det bare en liten del av votiv-minnene som har overlevd tidens tann og ødeleggelser under den spanske borgerkrigen...

Da jeg forlot Canet de Mar hadde jeg en sterk følelse av *sammenhengen* i 1700-tallets maritime verden. Hasla og Canet de Mar var ikke så fjernt fra hverandre, som man kanskje kunne tro.



Verden. Sebastianus Fernandez,
1702.

En spesiell takk

til Torbjørn Ødegaard, som foreslo at jeg skulle ta for meg dette forliset, i forbindelse med prosjektet «Historier fra havet», og som har bidratt med dokumentasjon og innspill underveis i arbeidet med artikkelen,

til fagfeller som, på initiativ fra Torbjørn Ødegaard, har funnet fram materiale om skipet og forliset i spanske arkiver (Esperanza Luque Sánchez, Jorge Aguilera Lopez og Antonio de la Cruz Sastre),

til Hans Petter Madsen, som lot meg få bruke sine avskrifter av det norske kildematerialet om forliset (*Hans Petter Madsens vrakarkiv*), og til det lokallhistoriske selskapet i Canet de Mar (*Centre d'Estudis Canetencs*) for informasjon og velvilje.

Takk også til Raphael Banda for hjelp med å forstå spanske kildetekster, til Eivind Øyraas for bilde av området hvor forliset fant sted og til venner og fagfeller som har lest og kommentert utkast til artikkelen underveis.

Noter

- 1 Leif Svalesens artikler: se litteraturlista. At skipet hørte hjemme i Canet de Mar oppgis bl.a. i sjøforklaringen.
- 2 Statsarkivet i Kristiansand, Nedenes sorenskriveri, Ekstraretsprotokoll nr. 2 (1784-1792), fol. 32b-33.
- 3 Øresundstollen, se f.eks. *Store norske leksikon*.
- 4 Statsarkivet i Kristiansand, Nedenes sorenskriveri, Ekstraretsprotokoll nr. 2 (1784-1792), fol. 33-34.
- 5 Riksarkivet, Tollregnskaper, Arendal, 1786, utgående, innførsel 11.
- 6 Statsarkivet i Kristiansand, Nedenes sorenskriveri, Ekstraretsprotokoll nr. 2 (1784-1792), fol. 58.
- 7 Statsarkivet i Kristiansand, Nedenes sorenskriveri, Nedenes sorenskriveri, Notarialprotokoll nr. 3 (1773-1812), fol. 217b.
- 8 Om sjøfart og handel i østersjøområdet i dette tidsrommet, se f.eks. Attman, 1981.
- 9 Arkivalieronlie, Øresundtoldregnskab (1497-1857), 1785, «Franske, Hamborger, Russiske, Spanske, Colberger, Caminer og Rostocker Skibe», innførsel 75 (24/5 1785).
- 10 Arkivalieronlie, Øresundtoldregnskab (1497-1857), 1785, «Franske, Hamborger, Russiske, Spanske, Colberger, Caminer og Rostocker Skibe», innførsel 318 (24/10 1785).
- 11 Archivo General de Simancas. Dokumentasjon formidlet av Esperanza Luque Sánchez. Henvisning: EST, LEG 6757.
- 12 Som forrige fotnote.
- 13 «Saetia» var en skipstype som var vanlig i Middelhavet. Også *Sagrado Nacimiento* omtales som en saetia.
- 14 Alexander Witze og Jeff Kanipe, *Island on fire*, 2014.
- 15 *Odense Adresse-Contoires Efterretninger*, 11/10 1785.
- 16 *Kjøbenhavnske Tidender*, 1/11 1785.
- 17 I artikkelen oppgis datoen feilaktig, men dette blir rettet i en senere utgave av avisa.
- 18 *Odense Adresse-Contoires Efterretninger*, 22/11 1785.
- 19 *Odense Adresse-Contoires Efterretninger*, 23/12 1785.
- 20 *Norske Intelligenz-Sedler*, 16/11 1785.
- 21 Se note 1.
- 22 Besøket skjedde i forbindelse med en familieferie og varte bare fem timer, men det ble en stor opplevelse og en intens historieleksjon, som jeg er veldig glad for at jeg fikk gjennomført.

Kilder

Statsarkivet i Kristiansand:

Nedenes sorenskriveri: Ekstraretsprotokoll nr. 2 (1784-1792), fol. 32-34 og fol. 58. Tingbok nr. 32 (1785-87), fol. 162. Notarialprotokoll nr. 3 (1773-1812), fol. 217.

Riksarkivet:

Tollregnskaper, Arendal, inngående 1785, fol. 146, fol. 149 og fol. 178.

Litteratur

Arthur Attman, «The Russian market in world trade, 1500-1860», *Scandinavian Economic History Review*, 1981.

Gunnar Molden, *Seilskutebyen Arendal*, 1998.

Leif Svalesen, artikler om Joseph Andersen og *Sagrada Nacimientos* forlis, *Agderposten* 5/11 og 7/11 1988.

Leif Svalesen, «Sagrado Nacimiento og den gåtefulle Joseph», *Aust-Agder-Arv*, 1990.