

Bergensposten.



NR. 2

august 2019

22. ÅRGANG



Illustration af Louis L. Goussier

STATSARKIVET I BERGEN

Bergensposten er en publikasjon som har vært utgitt av Statsarkivet i Bergen siden 1998. Dette er det 59. heftet i rekken.

Ansvarlig redaktør: Yngve Nedrebø
Ansvarlig for utforming: Tom Myrvold
Trykk: Statsarkivet i Bergen
Opplag: ca. 1000
Redaksjon avsluttet: September 2019

Forside: Ostindiafareren «Kent» i kamp i oktober 1800 mot «Confiance», et kaperfartøy under kommando av franskmannen Robert Surcouf, etter maleri av Ambroise Louis Garneray (1783–1857). Hentet fra Wikimedia.
http://www2.culture.gouv.fr/Wave/image/joconde/0577/m021400_009601_1.jpg



A Sea Fight with Barbary Corsairs
by [Laureys a Castro](#), c. 1681

By Lorenzo A. Castro - Art UK, Public Domain, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=37717863>

Bergensposten.



Innhold

Fra redaktøren	2
Kristen Øgaard: Ellert Carlsen — kaperkaptein fra Selør	3
Jon Are Vøien: Dugnadsprosjekt: Transkribering av personsedler til folketellingen 1920	47
Torbjørn Ødegaard: «DE FANGENE I TYRKIET VEDKOMMENDE» – en spesialversjon for Bergensposten	49

Fra redaktøren

For første gang siden vi startet utgivelsen av Bergensposten har vi fått problemer med å få ut et nummer til varslet tidspunkt. Flere forhold har påvirket det, men nå skal to nummer komme med kort tids mellomrom, og vi regner med at vi er i rute igjen med nummer fire, som skal komme ut tidlig i desember.

Dette nummeret skal først og fremst handle om sjørøveri, kidnapping og kapervirksomhet. Det har vært aktuelle problemstillinger for norske sjøfolk både på 1600-tallet og igjen under krigen 1807-1814.

Kristen Øgaard er først og fremst kjent som organist, og han satt i en årrekke på orgelkrakken i den praktfulle Korskirken. Lenge før han ble pensjonist var han en ivrig og aktiv lokalhistoriker med en rekke publikasjoner. I kyrkjesogelagets «Björgvin» har han også vært med i redaksjonen gjennom mange år. Han har arbeidet med den lokale organisthistorie. Som pensjonist har han fortsatt det lokalhistoriske arbeidet og i dette nummeret av Bergensposten er det historien om kapteinen Ellert Carlsen fra Selør ved Lindesnes, men skipperborger i Bergen, han formidler til oss.

Jon Are Vøien er frivillighetskoordinator for seksjonen Tilgjengeliggjøring i Arkivverket. Han søker etter frivillige som kan registrere 1920-tellingen, slik at den kan bli søkbar i Digitalarkivet. Mye av arbeidet er gjort, men fortsatt venter det atskillig, og vi får nå en henstilling om å ta del i dugnaden.

Arkivforskeren og forfatteren Torbjørn Ødegaard fra Fredrikstad har gjennom mange år arbeidet med å samle og presentere unik kunnskap om norsk sjøfartshistorie, og dermed ikke minst Bergens. Dette har skjedd i form av oppdagelser av kilder til Bergens historie i utenlandske arkiver. Bergensposten har nå fått en lokalversjon av en artikkel om de bergenske slaver i Algier inntil 1635, som Ødegaard skal publisere som en introduksjon til en større kildeutgivelse han skal publisere i 2020 om de skandinaviske slavene i Nord-Afrika.

Vi beklager forsinkelsen av «Bergensposten», og håper leserne finner glede i dette og de kommende numrene.

Redaksjonen av dette nummeret er sluttet i august 2019.

Yngve Nedrebø

Kristen Øgaard:

Ellert Carlsen, kaperkaptein fra Selør

Tilfeldigheter?

Min mor var fra Bremnes. Hennes aner noen hundre år bakover i tiden befant seg stort sett i Sunnhordland. Under arbeid med hennes slekt, lette jeg etter en person fra gården Eikeland på Moster. I bygdeboka dukket det opp en uventet opplysning. På bruk 4, «Naustbakken», sto oppført «Ellert Carlsen Sæløen, Kr. Sand.» Det var snakk om en del av en husmannsplass, kjøpt i 1809 av Kjølv Bertelssen. Bygdeboka kunne fortelle at Ellert Carlsen var kaptein og at han bygget plassen i 1810.

Min svigerfar var født på Selør, et lite øysamfunn vest for Lindesnes. Hele hans slekt var fra området fra Lindesnes og vestover mot Lista. Derfor sto første bind av bygdeboka for Austad i Vest-Agder i bokhylla hos oss. Og derfor var det lett å kontrollere om Sæløen var dette stedet eller et annet sted med samme navn. Så vidt jeg vet er det flere steder med liknende navn langs Norges kyst. Det viste seg å være blinkskudd. Bygdebokforfatteren visste fødselsår og dødsår og navn på foreldre og søsken. Han visste også ektefellens fornavn og navn på seks barn. Bare den yngste sønnen var født i Austad. Videre kunne han fortelle at Ellert Carlsen fikk borgerskap i Kristiansand i 1806 og at dette ble slettet i 1816 fordi han «etter Foged Erichstrups Indberetning» skulle ha bodd i Bergen siden 1812. Av bygdeboka går det også fram at Carlsen kjøpte halve Østre Selør

av Sivert Salvesen i 1815, at han var skipper og at han kom bort på sjøen i 1826. Det ble holdt skifte 1826-27. Ifølge bygdeboka bodde den yngste sønnen på Indre Revøy til 1840, da han flyttet til Flekkefjord «for å tjene». Den siste opplysningen har vist seg å ikke være korrekt. Hvor Ellert Carlsen hadde vært i mellomtiden, hva han hadde holdt på med, hvem han var gift med eller når og hvor barna var født, var det ingen opplysninger om i noen bygdebok. Åpenbart må Ellert Carlsen og familien hans ha «falt mellom flere bygdebøker».

Hva som først og fremst gjorde at dette interesserte meg, var at Ellert Carlsen hadde ei søster som het Olene. Hun levde fra 1788 til 1876 og var gift med skipper Finkel Finkelsen Selør. Olene er min kones tippoldemor. Eventuelle etterkommere etter Ellert Carlsen i tilsvarende ledd, er (var) altså min kones femmenninger.

Tilfeldigheter?

I alle tilfeller var dette en såpass spennende oppdagelse at jeg fikk lyst til å følge den opp. Veien videre gikk inn i noe som for meg var fullstendig ukjente «historiske farvann».

Det var naturlig å begynne med å lete etter informasjon i kirkebøkene for Lyngdal/Austad, Moster og Bergen. Resultatet av dette vil vise seg etter



*Farsund ligger ved utløpet av Lyngdalsfjorden og fikk status som laste- og lossested i 1795.
Foto: Sondrekv - Eget verk, Offentlig eiendom, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=3179598>*

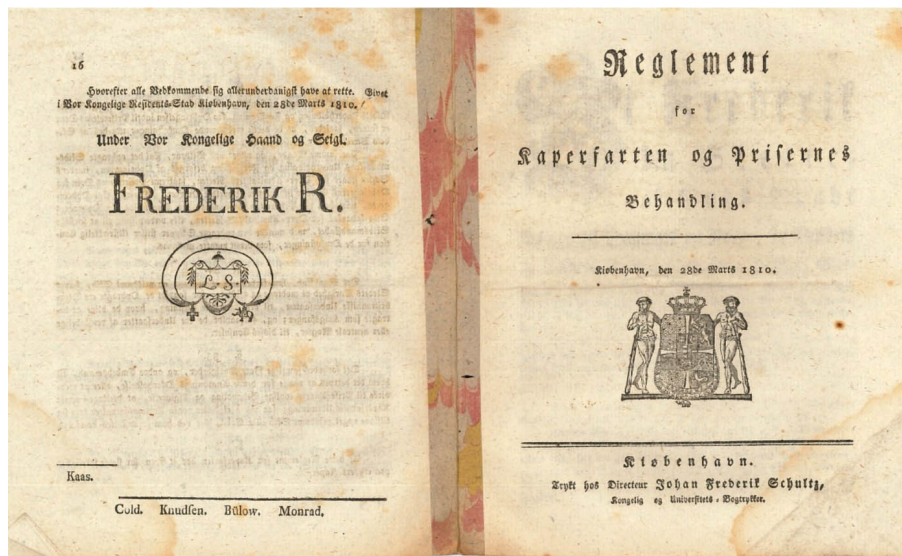
hvert. I ulike kilder kalles Carlsen vanligvis skipper. Et sted står det «Skibs Capitain og Borger i Bergen.» Det siste stemmer neppe. Jeg har ikke funnet navnet hans i lister over personer som fikk borgerskap i Bergen. I Bergen kalles han noen ganger Skipperborger. Men i forbindelse med en begravelse i 1811 ble han kalt «Ellert Carlsen Caper Capt». Dermed begynte tankene mine å ta nye veier. Hva var det egentlig han holdt på med? Og hvorfor kom han til Bergen? Det videre arbeidet førte meg ut over vanlig slektshistorie og inn i fortellingen om kaperfarten i Norge under Napoleonskrigen. Før jeg ga meg i kast med fortellingen om Ellert Carlsens liv, måtte jeg lære noe om kapertiden, kystvernet og familien Lund i Farsund.

Kaperfarten

Ifølge mitt leksikon var kaperfart krig til sjøs, ført av privateide skip spesielt bemyndiget til dette av en krigførende stats regjering. Kaperkrigen var rettet mot sjøhandelen og hadde til

hensikt å bemektige seg fiendens handelskip og sikre seg last og skip. Det var lovlig sjørøveri hvis den ansvarlige var utstyrt med kaperbrev og forholdt seg til statlige reglement.

I Ellert Carlsens to kaperbrev er det henvisning til kongelige forordninger av 14. september 1807 og 28. mars 1810. Når et skip var tatt, måtte en priserett vurdere om det var «god prise» eller om skipet kunne frigis. Slike saker kunne gå gjennom flere rettsinstanser og ta lang



Det ble sendt ut flere reglementer og forordninger som gjaldt kaperfarten, og kongen gjorde krav på deler av overskuddet.

tid. Ble fangsten erklært som god prise, tilfalt den i sin helhet kaperen og de som sto bak ham, som kunne selge skip og last og beholde fortjenesten mot å betale en avgift til staten.

Kaperfarten 1807-1814 ble utløst av Napoleons fastlandssperre mot England og Englands angrep på Danmark/Norge i august og september 1807, da engelskmennene bombet København fra 2. september, erobret hele den dansk-norske flåten og ødela marineverftet på Holmen i København. Samtidig ble det innført blokade mot Norge. Engelske krigsskip krysset utenfor norskekysten. Engelskmennene gikk også i land noen steder, i alle fall på Sørlandet, men atskillig verre var det at norske skip ble konfiskert og oppbrakt, slik at norsk skipsfart og handelsnæring ble sterkt skadelidende. De

største problemene for befolkningen som helhet var nok knyttet til import av korn.

I mangel av marine ble det i Norge bygd og utrustet mindre krigsfartøy, kanonjoller og kanonsjalupper, som etter hvert ble begynnelsen på et eget norsk sjøforsvar. I tillegg ble det organisert kystvern, som var et nærforsvar basert på lokalbefolkningen. Norskekysten ble inndelt i distrikter, som igjen ble inndelt i divisjoner og seksjoner. Alle tjenstedyktige menn mellom 16 og 56 år, som ikke var innrullert i marinen eller var soldater, og som bodde inntil ei mil inn i landet, ble utskrevet til kystvernet.

Samtidig begynte kapervirksomheten. I de to første krigsårene ble det utrustet 166 kaperfartøy, de fleste fra Kristiansand stift, relativt få fra Bergen og

Jeg underskrevne *Ellert Carlsen*
 Fører af Kaper *Einar Tambeskjølver* kaldet,
 drøgtigt 21 Commerce-Kaptein, lover og sværger herved, at jeg i alle Hen-
 seender vil være Hans Majestæt, min allernaadigste Arve-Konge og Herre,
 og alle Hans Majestæts retmæssige Efterkommere i Regeringen, huld og ly-
 dig; af al Magt stræbe at Hans Majestæts Souverainitet og Arve-Rettig-
 hed over Hans Riger og Lande, vedligeholdes, og paa Hans retmæssige Ef-
 terkommere vorder forplantet; som en ærlig Boemand og Underfaat adlyde
 Hans Majestæts Kaper-Reglement af 28de Martii 1810, og andre for
 Kaperfarten givne Anordninger, samt den mig under Dato *11. April 1810*
 af det Kongelige Admiralitets- og Commisfartats-Collegio meddeelte In-
 struktion: Saa sandt hjælpe mig Gud og hans hellige Ord.

Ellert Carlsen

Trondheim stift. Et hovedverk om kaperfarten er Joh. N. Tønnesens bok «Kaperfart og skipsfart 1807-1814». Den har meget omfattende registre over båter, kaperkapteiner, priser m.v. For meg virker det som om Sørlandet dominerte i første fase, mens andre deler av landet kom mer med etter hvert. Et eksempel på dette er, som vi skal se senere, at Ellert Carlsen i første fase hadde Farsund som base, mens han i annen fase hadde base i Bergen.

Lund-familien

På redersiden er det i vår sammenheng familien Lund i Farsund som har interesse. Stamfaren her er Jonas Eilertsen Lund (1693-1743). Hans to sønner Gabriel (1719-1765) og Eilert (1723-1783) etab-

lerte, etter farens død, firmaet Gabriel & Eilert Lund. Da Gabriel døde, ble navnet endret til Eilert & Jochum B. Lund. Da Eilert døde, ble navnet igjen endret, denne gangen til Jochum B. Lund & Co. I 1807, da kaperfarten begynte, het firmaet Gabriel & Ebbe Lund. Lund-familien drev handels- og rederivirksomhet. Noen var sjøfolk. Under Napoleonskrigen var to av familiens medlemmer, Jonas Eilertsen Lund og Jørgen Lund, sjef for kystvernet i henholdsvis Lindesnes og Lister len og området omkring Svinør, øst for Lindesnes. Familien bygde opp Farsund som handels- og skipsfartsby og anla flere skipsverft i Farsund og Eikvåg på Lista. Lund-navnet er knyttet til en rekke rederier i Farsund.

Familiehistorien forteller at det var Søren & Jonas Ellertsen Lund som 1. oktober



Selør, sør for Korshamn og like ved Lindesnes, ligger nå utenfor alfarvei, men med en lang historie påvirket av plasseringen rett ved den trafikkerte skipsleia.

Selør skjærgårdspark. <https://listerfriluft.no/skjaergaardsparken/lyngdal/saeloer/>

1807 åpnet kaperkrigen fra Farsund med en nybygd kutter som het «Printz Christian». Gabriel & Ebbe Lund var også tidlig ute. Det er i denne forbindelse kaperkaptein Ellert Carlsen trer fram i historiens lys.

Familiehistorien forteller at det var Søren & Jonas Ellertsen Lund som 1. oktober 1807 åpnet kaperkrigen fra Farsund med en nybygd kutter som het «Printz Christian». Gabriel & Ebbe Lund var også tidlig ute. Det er i denne forbindelse kaperkaptein Ellert Carlsen trer fram i historiens lys.

Selør

Ellert Carlsen ble døpt 24. januar 1779. I kirkeboka for Lyngdal står følgende: «Carel Ellefs. og Torber i Selørs barn

Ellert». Fadderne kalles «Anne Syrene og Maria i Seløer. Finchel Peder og Kornelius ibid». Etter dette vet jeg ingen ting om Ellert før folketellingen i 1801, der det står at han er 22 år og «Farer til søs». Det går likevel an å få et inntrykk av rammene omkring oppveksten hans ved å finne ut noe om Selør.

I våre dager ligger Selør langt utenfor allfarvei. Det er ei lita øy uten fastlandsforbindelse. Navnet har vært skrevet på forskjellige måter. Jeg har valgt å bruke den versjonen som står i bygdeboka for Austad. I forbindelse med Ellerts dåp skrev presten både «Selør» og «Seløer». Det siste var vel mest korrekt, for egentlig var det to øyer ved siden av hverandre med et trangt innløp mellom. Senere er det bygd en molo over dette innløpet. Øyene heter Østre og Vestre Selør. Ellerts familie bodde på Østre Selør, nær-

mest Lindesnes. Nå er det ingen fastboende på Selør. Husene der blir brukt som fritidsboliger. Skal en ut dit, må en ha båt eller ha hjelp av en som har båt. Tenker en ut fra veier, som vi gjør i vår tid, er Selør en avkrok i en ytterkant av Norge.

Slik var det ikke da Ellert Carlsen vokste opp. Da var stedet vel kjent blant sjøfolk, også internasjonalt. Selør er nevnt på de eldste hollandske sjøkartene. Lindesnes – Nesset i Norge – var et viktig sted for alle sjøfolk som seilte på våre breddegrader. Selør lå tett ved «hovedfartsåren» langs kysten mellom øst og vest i Norge og sørover mot Danmark og kontinentet. For sjøfolk var Lindesnes et viktig orienteringspunkt. Kom man sørfra til Norge, kunne man navigere mot Lindesnes og gå inn på østsiden eller vestsiden. Lindesnes var skillet mellom Østnorge og Vestnorge. På vestsiden var Selør nærmeste havn. Skipstrafikken til og fra Sverige og Østersjøen passerte også i farvannet mellom Lindesnes og Danmark. En av prisene Carlsen tok som kaperkaptein, var et amerikansk skip på vei inn til Østersjøen med bomull. Leser en Beutlichs bok om «Norges Sjøbevæbning», får en bl.a. grundig informasjon om engelske krigsskips bevegelser mellom England og Sverige i dette farvannet, ofte nær norskekysten.

I likhet med Stadt, som er et liknende nes på vestkysten av Norge, kunne Lindesnes i dårlig vær være en hindring for skipsfarten. Båter kunne bli liggende værfast på begge sider i til dels lang tid. Slikt skjedde på Selør. Det kunne vel også skje at båter som fikk problemer,

kom inn for å få hjelp. Og så vil jeg tro, men jeg vet det ikke, at stedet hadde en god vannkilde som var tilstrekkelig både for befolkningen og for skip som trengte å fylle vann. Jeg er sikker på at da Ellert Carlsen vokste opp, var det et yrende liv i Selør, med mye å se på, oppleve og lære for en oppvakt gutt som gjerne ville bli sjømann.

I en brosjyre om Lindesnes fyr står det at det første fyrlys i Norge ble tent på Lindesnes 27. februar 1656. Det var svært primitivt og var ikke i drift lenge. Fra 1725 var det kullfyrte fyrlykter på Lindesnes og Markøy. Markøy fyr ble nedlagt i 1844. Årsaken til at det var to lys, var at en skulle unngå forveksling med fyret på Skagens Odde i Danmark. (Min svigerfar fortalte at man under gunstige omstendigheter kunne se lyset fra et fyr i Danmark på Selør.

Dette var fyret på Hanstholm. Det eksisterte ikke på Ellert Carlsens tid). Bydeboka forteller at Det Kongelige Rente- og Generaltollkammeret kjøpte Selhovden lengst sør på Østre Selør i 1784. Eiendommen skulle brukes av en fyrinspektør. Denne ordningen varte omtrent til Ellert Carlsens dødsår. Fyrinspektøren holdt oppsyn med fyrene. Han hadde en kanon, og hvis fyrene ikke fungerte som de skulle, fyrte han av kanonen for å vekke opp fyrvokterne. Denne historien er blitt fortalt fra generasjon til generasjon i min kones familie, så den må ha gjort et visst inntrykk. Kanonen kunne også brukes i tett tåke. Dette har vært en del av Ellert Carlsens barndom.

En stor del av den mannlige befolkningen på begge sider av Lindesnes var



*Det gamle og det nye
fyret på Lindesnes.
Foto: Kristen og Ellen
Øgaard.*

loser. Begge bestefedrene til min svigerfar var loser. Ellert Carlsens far var også los. Det var et krevende og farlig yrke. Losene ble rodd ut til skipene i åpne båter av egne «rørskarler». En del av min kones slektshistorie er fortellingen om et forlis i 1830, da fem familieforsørgere på Goksem (Gauksum) øst på Lindesnes «...blev borte paa Loskutten i en stærk Storm paa Havet, efterladende sig 5 enker og 22 uforsørgede Børn», som presten skrev i kirkeboka. Det var mange loser som druknet også på Selør.

Befolkningen på Selør besto av loser, sjøfolk og fiskere, alle med havet som viktigste arbeidsplass. Ellers var der et par små gårder der de hadde kyr og sauer. Der var lite dyrket jord, men trolig ganske mye utmark som kunne brukes til beiter og utslåtter. Der, som andre steder, var selvberging viktig. Melk og kjøtt og ull måtte alle ha. En av min kones oldefedre var husmann uten jord, men ved folketellingen i 1865 hadde han likevel ett storfe og

fire sauer. Også han var los og omkom sammen med to andre i 1866. Hvordan han fikk før til dyrene sine, sier historien ikke noe om. Trolig har de kunnet beite ute mesteparten av året. Han kan også ha brukt lyng og tang som før eller fått lov til å slå i utslåtter. Uansett var det sjøen som betydde noe. Den var lekeplass og arbeidsplass, venn og fiende. Hele samfunnet var på en eller annen måte avhengig av sjøen.

Hvordan skolegangen var organisert i Ellert Carlsens barndom, vet jeg ikke. Min svigerfar var født i 1896. Han mente at han hadde fått langt mindre skolegang enn hans barn fikk. Skolehuset på Selør ble bygd i 1906. Tidligere var det skole i private hus, vekselvis på Østre og Vestre Selør. Selv etter at skolen var bygd, måtte Selør dele lærer med andre skolekretser. I boka «Sælør, en havn og et hjem» står det at de hadde tolv ukers skolegang for året. Skolegangen kan neppe ha vært bedre på Ellert Carlsens tid. Men så vidt jeg kan skjønne, er det ganske sikkert at han kunne både lese og skrive godt. Som kaperkaptein, og som skipper, hadde han god bruk for begge deler.

For en gutt som vokste opp på Selør i

hans tid, var det om å gjøre å komme seg til sjøs så fort som mulig. Der begynte de yngste nederst på rangstigen, som skipsgutt, eller «dreng», som det står i Ellert Carlsens mannskapslister. Så steg de i gradene etter hvert som de fikk den nødvendige opplæring og erfaring. Mange ble matroser. Var de dyktige nok, ble de styrmenn og skipper. Styrmennene måtte kunne navigere. Skipperne måtte være skikket til å ha det totale ansvar for skip, mannskap og last. Det hendte at gutter prøvde å legge til et år på alderen for å komme seg fortest mulig til sjøs. Det var der framtiden lå for Ellert Carlsen i hans ungdomstid. Det er derfor ikke å undres over at det neste jeg vet om ham, er at han «farer til sjøs».

Kutteren Ørnen

Ellert Carlsens skipperpatent er datert 17/10-1805. Da var han ferdig med læreårene sine og kunne «stå på egne ben» som skipper. Fremdeles har jeg lite informasjon om ham. Men det kan være nyttig å lage en oversikt over datoer og årstall.

17. oktober 1805 fikk Ellert Carlsen skipperpatent.

1. mai 1806 tok han borgerskap i Kristiansand som skipper. Det ble slettet 20.



København med Rosenborg i bakgrunnen, natten mellom 4. og 5. september 1807, malt av C.W. Eckersberg. Fra Wikimedia.

juni 1816.

I begynnelsen av september 1807 bombarderte engelskmennene København. Dermed var krigen med England et faktum, og det ble innført blokade av Norge.

1. oktober 1807 åpnet, ifølge boka om Lund-familien, Søren og Jonas Ellertsen Lund kaperkrigen fra Farsund.

4. april 1809 fikk Ellert Carlsen kaperbrev for kutteren «Ørnen». Dette hadde han til 1. oktober 1810. (Første kaperbrev på denne båten var fra 13. desember 1808).

Ettersom Carlsen fikk borgerbrev i Kristiansand i 1806, vil det være naturlig å lete etter ham i skipperruller fra denne byen. Det har jeg ikke gjort. Heller ikke har jeg lett i tollregistre m.v. etter ham. Fra Statsarkivet i Kristiansand har jeg fått vite at der bare finnes enkelte spredte ruller fra 1817 og 1820-årene og ingen tollbøker fra Farsund tollsted før

Da Høj. Gabriel & Ebbe Lund fæstede indvielsen til Capen og med
2 Canoner armeret den Kutters Ørnen, og angik
min Comandaen af samme, saa forbindes jeg min
: Løje til Kongelige allernaadigste Reglement for Capere
af 14 September 1807 Art. 83, som de angik at afleveres
sammen. Saa sandt hjælpe mig Gud og hans hellige
Ord. —
Fæstet d. 1. April 1809. — Ellert Carlsen

1818. Jeg vet derfor ikke hva han foretok seg fram til kaperbrevet i 1809. Lund-familien hadde flere rederier, og det er ikke umulig at han kan ha hatt forbindelse med dem. I alle fall må Lund-familien ha kjent ham og hatt så stor tiltro til ham at de søkte om kaperbrev for ham til «Ørnen» i 1809, 3 ½ år etter at han hadde fått skipperpatent.

Kutteren «Ørnen» var bygd i Farsund i 1794 og het opprinnelig «Wejrmøllen». Da var Jochum B. Lund reder. Gabriel & Ebbe Lund overtok den i 1807 og døpte den om i 1809. Da de søkte om kaperbrev, orienterte rederiet om at de hadde utrustet kaperen «Ørnen» og armert den med to kanoner «under Anførsel af Capt Ellert Carlsen». Det ble også stilt kaushjon for 1.000 riksdaler som sikkerhet mot «mislige forhold, som bemelte Caper maatte udøve». Tønnesen forteller at denne båten, i samarbeid med «Veiviseren» fra Eikvåg på Lista, oppbrakte fire skip, hvorav tre ble frikjent. Det fjerde, et amerikansk skip,

«Commerce», ble godkjent som god og lovlig prise. Det innbrakte «Ørnen» 213.800 riksdaler.

«Good Friends»

I april 1809 tok «Ørnen» alene et amerikansk skip som ble frikjent. Det het «Good Friends». Kapringen er omtalt i John Bach McMasters bok «The Life and Times of Stephen Girard». Den er tilgjengelig på internett. Det aktuelle kapitlet heter «The Danes seizes his ships», flertall fordi et annet skip ble oppbrakt av danske kapere omtrent på samme tid. Vi skal se litt på hvordan dette foregikk for å få et inntrykk av hvordan kapervirksomheten artet seg i praksis.

Fortelleren het William Adgate. Han var med på skipet og har åpenbart ført dagbok. Han forteller at de kom inn til land ved «the Naze of Norway» 30. april 1809. De så et seil nær land og trodde

det var en losbåt. Båten nærmet seg på tvers av deres kurs. Da den var nær nok, fyrte den av et skudd og heiste dansk flagg. Det amerikanske skipet heiste sitt flagg og regnet med å få fortsette. Men fra båten ble det avfyrt et nytt skudd, og den amerikanske kapteinen ble redd for at de kom til å bli bordet. Skipperen på kaperen (Ellert Carlsen) satte ut en båt som ble rodd mot skipet. Den amerikanske kapteinen ble bedt om å fire ned en båt og komme om bord i kaperen med papirene sine. Kaperkapteinen fortalte at han hadde ordre fra sine myndigheter om å ta inn til land skip under alle flagg til undersøkelse. Han nektet å se på papirene og satte en prisemester og et antall menn om bord, samtidig som en stor del av det amerikanske mannskapet ble overført til kaperen. Så ble de ført inn til en havn like vest for «the Naze of Norway». Sannsynligvis var det Selør. Den amerikanske kapteinen, William Adgate og kaperkapteinen gikk så om bord i en båt for å dra til Farsund for å nedlegge protest og gjøre videre undersøkelser. På veien dit ble de stanset av eierne av kaperen. Disse beordret dem tilbake til skipet og stilte dem en rekke spørsmål. De fortalte at skipet kom til å bli lagt i karantene.

[illegible]

1874
 1875
 1876
 1877
 1878
 1879
 1880
 1881
 1882
 1883
 1884
 1885
 1886
 1887
 1888
 1889
 1890
 1891
 1892
 1893
 1894
 1895
 1896
 1897
 1898
 1899
 1900
 1901
 1902
 1903
 1904
 1905
 1906
 1907
 1908
 1909
 1910
 1911
 1912
 1913
 1914
 1915
 1916
 1917
 1918
 1919
 1920
 1921
 1922
 1923
 1924
 1925
 1926
 1927
 1928
 1929
 1930
 1931
 1932
 1933
 1934
 1935
 1936
 1937
 1938
 1939
 1940
 1941
 1942
 1943
 1944
 1945
 1946
 1947
 1948
 1949
 1950
 1951
 1952
 1953
 1954
 1955
 1956
 1957
 1958
 1959
 1960
 1961
 1962
 1963
 1964
 1965
 1966
 1967
 1968
 1969
 1970
 1971
 1972
 1973
 1974
 1975
 1976
 1977
 1978
 1979
 1980
 1981
 1982
 1983
 1984
 1985
 1986
 1987
 1988
 1989
 1990
 1991
 1992
 1993
 1994
 1995
 1996
 1997
 1998
 1999
 2000
 2001
 2002
 2003
 2004
 2005
 2006
 2007
 2008
 2009
 2010
 2011
 2012
 2013
 2014
 2015
 2016
 2017
 2018
 2019
 2020
 2021
 2022
 2023
 2024
 2025
 2026
 2027
 2028
 2029
 2030
 2031
 2032
 2033
 2034
 2035
 2036
 2037
 2038
 2039
 2040
 2041
 2042
 2043
 2044
 2045
 2046
 2047
 2048
 2049
 2050
 2051
 2052
 2053
 2054
 2055
 2056
 2057
 2058
 2059
 2060
 2061
 2062
 2063
 2064
 2065
 2066
 2067
 2068
 2069
 2070
 2071
 2072
 2073
 2074
 2075
 2076
 2077
 2078
 2079
 2080
 2081
 2082
 2083
 2084
 2085
 2086
 2087
 2088
 2089
 2090
 2091
 2092
 2093
 2094
 2095
 2096
 2097
 2098
 2099
 2100
 2101
 2102
 2103
 2104
 2105
 2106
 2107
 2108
 2109
 2110
 2111
 2112
 2113
 2114
 2115
 2116
 2117
 2118
 2119
 2120
 2121
 2122
 2123
 2124
 2125
 2126
 2127
 2128
 2129
 2130
 2131
 2132
 2133
 2134
 2135
 2136
 2137
 2138
 2139
 2140
 2141
 2142
 2143
 2144
 2145
 2146
 2147
 2148
 2149
 2150
 2151
 2152
 2153
 2154
 2155
 2156
 2157
 2158
 2159
 2160
 2161
 2162
 2163
 2164
 2165
 2166
 2167
 2168
 2169
 2170
 2171
 2172
 2173
 2174
 2175
 2176
 2177
 2178
 2179
 2180
 2181
 2182
 2183
 2184
 2185
 2186
 2187
 2188
 2189
 2190
 2191
 2192
 2193
 2194
 2195
 2196
 2197
 2198
 2199
 2200
 2201
 2202
 2203
 2204
 2205
 2206
 2207
 2208
 2209
 2210
 2211
 2212
 2213
 2214
 2215
 2216
 2217
 2218
 2219
 2220
 2221
 2222
 2223
 2224
 2225
 2226
 2227
 2228
 2229
 2230
 2231
 2232
 2233
 2234
 2235
 2236
 2237
 2238
 2239
 2240
 2241
 2242
 2243
 2244
 2245
 2246
 2247
 2248
 2249
 2250
 2251
 2252
 2253
 2254
 2255
 2256
 2257
 2258
 2259
 2260
 2261
 2262
 2263
 2264
 2265
 2266
 2267
 2268
 2269
 2270
 2271
 2272
 2273
 2274
 2275
 2276
 2277
 2278
 2279
 2280
 2281
 2282
 2283
 2284
 2285
 2286
 2287
 2288
 2289
 2290
 2291
 2292
 2293
 2294
 2295
 2296
 2297
 2298
 2299
 2300
 2301
 2302
 2303
 2304
 2305
 2306
 2307
 2308
 2309
 2310
 2311
 2312
 2313
 2314
 2315
 2316
 2317
 2318
 2319
 2320
 2321
 2322
 2323
 2324
 2325
 2326
 2327
 2328

Dagen etter kom to personer som sa at de representerte helsevesenet. De la skipet i karantene og tok med seg skipspassasjerene. 2. mai ble «vi», jeg tolker det som skipperen og Adgate, brakt til Farsund.

Etter åtte dagers karantene kom en toller, de to personene fra helsevesenet og eierne av kaperen om bord og ransaket skipet. 9. mai kom kaperkapteinen og beordret alle på land til forhør. Mannskapet ble utspurt en etter en og satt i fengsel. Så ble kapteinen forhørt, og til sist Adgate. Han ble utspurt av eierne av kaperen. På grunn av språkproblemer ble det svært vanskelig å komme overens. Det oppsto mange misforståelser.

Adgate var ikke imponert over nordmennenes språkkunnskaper. (På den annen side kunne vel heller ikke amerikanerne så mye dansk). Amerikanerne forsøkte så å få tak i høyere (danske) myndigheter i området. Det viste seg umulig.

Det endte med at Adgate besluttet å dra til Kristiansand. Han brukte tre dager. To dager rodde han, den tredje red han på en hest han fikk låne. I Kristiansand forsøkte han å få tak i agenten til det amerikanske rederiet. Han het Isaachsen. Det viste seg at han også var agent for kaperen som hadde tatt «Good Friends». Adgate ble derfor usikker og søkte informasjon på annet hold. Han fikk vite at det var kommet opplysninger om at «Good Friends» kom fra Liverpool og var lastet med salt og at dommeren hadde gitt ordre om at den skulle bli tatt. Ellers ser det ut til at han fikk inntrykk av at omtrent alle var involvert i kapervirksomhet på en eller annen måte. Etter å ha fått disse opplysningene, returnert Adgate til Farsund.

I begynnelsen av juli ble skipet dømt som god prise. Det var det åttende amerikanske skipet som ble dømt. Avgjørelsen til Priseretten i Kristiansand, datert 6. juli 1809, lyder slik, oversatt til norsk: «Det er rettens avgjørelse at det kaprede skipet, kalt «Good Friends», ført av kaptein Thompson, med sitt inventar og lasten om bord, er godkjent som en god prise til kaptein Ellert Carlsen og hans redere, men at kostnadene ved denne oppbringelsen, slik loven tillater, blir dekket av prisen.» Dommen ble appellert til høyere rett samtidig som amerikanerne prøvde å få kontakt

med myndighetene København.

Adgate forteller at Peter Isaachsen var blitt oppnevnt som konsul eller agent for USA fordi det ikke var noen representant for dette landet i Norge. Adgate omtaler Isaachsen i positive ordelag. Han var nok mindre begeistret for kaperens redere. Ellert Carlsen blir nevnt flere ganger, men stort sett verken positivt eller negativt. Han har åpenbart opptrådt korrekt. I Adgates verden var han vel også en underordnet som gjorde det han fikk beskjed om.

Det viste seg at hovedanklagen mot «Good Friends» berodde på en feil i oversettelsen av noen engelske ord som gjaldt betegnelsen på jern brukt som ballast. For å finne ut av dette, måtte en stor del av lasten losses. «Good Friends» var lastet med bomull som skulle leveres i Stettin. Skipet ble frikjent av Overadmiraliteten i København. Jeg har forstått det slik at det var saker som dette, der amerikanske skip var involvert, som førte til nytt reglement for kaperfarten av 28. mars 1810. Danmark/Norge var i krig med England, men ikke med USA.

Denne historien viser at det var mange impliserte parter i kapervirksomheten. Mange var interessert i å tjene penger. Og så må vi ikke glemme at det var krig.

I løpet av denne første kaperperioden ser det ut til at Ellert Carlsen etablerte seg som en dyktig og pålitelig kaperkaptein. Eller, for å si det med Sigurd Eikeland i boka «Lyngdal. Fra istid til nåtid»: «Gabriel & Ebbe Lund lot straks bygge en kaper i Farsund, og satte Eilert

Da Jfr. Gabriel velle Lund af Farsund har indkjøbt
 ved Landsk. Lønsindtægter 1000 Rdlr. og armeret 1000 Rdlr.
 med 20 Cannoner, Lunders Aufsehl af Capt. Ellert
 Carlsen, som skulle om formid, og som den Lønsindtægt
 og i Løjs. M. kongelige allmøndigste Reglement for
 Lønsindtægter M. 13. Bogen for den Dømmesæt
 Tusinde Risdaler figer 1000^{de}, for M. mindelige
 mindelige Lønsindtægt, som brændte Lønsindtægt indv. -
 Farsund d. 4 April 1809

Søren & Jonas E. Lund

Carlsen, Selør, til skipper om bord. At det just skulle bli ham – når det var et så godt utvalg av skipper både i Farsund og distriktet, må tyde på at firmaet visste hva den karen var god for».

Ekteskap og flytting

Kanskje er det litt merkelig at første gang jeg festet meg ved navnet Ellert Carlsen, var i bygdeboka for Moster i Sunnhordland. Forklaringen er ganske enkel. 5. april 1810 giftet han seg på Moster med Cecilie Catharine Erdmann. Hun var født i 1791 og var eldste datter av Helle Juel Erdmann (1758-1832) og Elisabeth Kristoffersdtr. Solberg (1768-1828).

Helle Juel Erdmann kom til Moster som tollbetjent i 1790 og var overtollbetjent

samme sted fra 1816 til sin død. Før han kom til Moster, hadde han vært underoffiser, dels i Norge, dels i regimentet til arveprinsen og kronprinsen. Faren hans var prokurator i Hedmark. Foreldrene het Jens Jørgen Erdmann og Cecilia Cathrine von Cappelen. De giftet seg i Fåberg 6. august 1748. Ved siden av å være tollar, var Helle Juel Erdmann sjef for 1. Divisjon av kystvernet i Søndre Bergenhus amt, det vil si fra Ryvarden til Selbjørnsfjorden. Denne divisjonen hadde 5 (opprinnelig 6) seksjoner med 13 underavdelinger. Erdmann hadde under seg ca. 1.540 mann. Trolig var noen av mine forfedre på morssiden blant dem.

De nygifte bosatte seg, som nevnt i begynnelsen, på en plass nær Mosterhamn. Jeg antar at Ellert tilbrakte mes-

teparten av sin tid på sjøen, mens Cecilie holdt seg i ro i nærheten av sine foreldre. I januar 1811 kjøpte Ellert Carlsen hus i Nykirken menighet i Bergen, nr. 22 i 2. rode, det vil si ved nåværende Strandgaten 166. Avtalen med selgeren, enken etter avdøde kjøpmann Wilchen Michael Majbom, er datert 4. januar 1811. Carlsen betalte 2.500 riksdaler for huset. 1.000 riksdaler lånte han av formynderen til Henrich Berle. Skjøtet er datert 29. januar. Ekteparets første barn ble døpt i Nykirken 30. august 1811. Fadderne het Madam C. Sal. Hansens, jomfru Anna Lucia Tobiasen, Hr. Peder Holtermand, Hr. Christian Børs og Hr. Wilhelm Børs. Det ser altså ut til at familien var vel etablert i Bergen i løpet av første halvår 1811. Og med Bergen som base, kunne rederne fra familien Lund og Ellert Carlsen fortsette sin kapervirksomhet, denne gangen med en større, spesialbygd båt. Den hadde 13 kanoner, og Carlsen hadde kommandoen over 40 bevåpnede menn. Båten ble bygd og drevet i samarbeid med handelshuset Konow i Bergen.

Det kan også være interessant å tenke Helle Juel Erdmann inn i dette prosjektet. Han var leder for kystvernet i innseilingen fra sør mot Bergen, mens menn fra Lund-familien ledet kystvernet på begge sider av Lindesnes. En fristes også til å spekulere litt omkring tollvesenets rolle i kaperkrigen, f. eks. et samarbeid mellom tollvesenet, kystvernet og kapervirksomheten. Farsund var tollsted fra 1795, og det er grunn til å tro at Lund-familien hadde en finger med i spillet også her. At handelshus i byene langs kysten var interessert, sier

seg selv. Var en heldig, var det mange penger å tjene på denne virksomheten.

Einar Tambeskielver

Underdanigst Pro Memoria!

Herved bruger jeg den underdanige Frihed at anmode Deres Højvelbærenhed om et Caper Brev til min CaperCutter Ejnar Tampeskielver kaldet, drægtig 21^{ve} Commerce Lester og armed med 13 Canoner samt 40 Mands Besætning, alle forsynede med behørig Armatur, under Anførsel af Capitain Ellert Carlsen, hvis Skipper Patent af 17^{de} October 1805 følger indlagt, Ligesom den befalede Caution for 11.000 Rd^r udstædt af Hr. Kjøbmand Gabriel Lund junior i Farsund under dags dato.

Farsund den 24de Augusti 1811

Underdanigst

Ebbe Lund

Dette brevet, som ble sendt til Stiftamtmanden i Kristiansand, innleder annen fase i Ellert Carlsens karriere som kaper. Den nye båten var bygd i Farsund, men den skulle operere fra Bergen. Den tok en prise, som er blant de største som er registrert i Tønnesens bok om kapervirksomheten. Brevet, samt Gabriel Lund juniors melding om kausjon og Ellert Carlsens ed som utfylt trykt formular, undertegnet av Carlsen, finnes i Statsarkivet i Kristiansand. De fleste dokumentene er undertegnet 24. august 1811. Ebbe Lund viser til Carlsens skipperpatent. Carlsen viser til reglementet for kaperfarten av 28/3-1810. I tillegg blir det vist til instruksjon av 11. april

1810 til Carlsen fra Det Kongelige Admiralitets- og Commissariats-Collegio.

Ellert Carlsens ed til kongen lyder slik:

Jeg underskrevne Ellert Carlsen – Fører af Kaper Einar Tambeskielver kaldet, drægtig 21 Commerce-Læster, lover og sværger herved, at jeg i alle Henseender vil være Hans Majestæt, min allernaadigste Arve-Konge og Herre, og alle Hans Majestæts retmæssige Efterkommere i Regjeringen, huld og lydig; af al Magt stræbe at Hans Majestæts Souverainitet og Arve-Rettighed over Hans Riger og Lande, vedligeholdes, og paa Hans retmæssige Efterkommere vorder forplantet; som en ærlig Søemand og Undersaat adlyde Hans Majestæts Kaper-Reglement af 28de Martii 1810, og andre for Kaperfarten givne Anordninger, samt den mig under Dato 11t April 1810 af det Kongelige Admiralitets- og Commissariats-Collegio meddeelte Instruction: Saa sandt hjælpe mig Gud og hans hellige Ord.

Ellert Carlsen

Dette er et trykt formular. Bare navnet på kapteinen og skipet, skipets størrelse, datoen for instruksjonen og underskriften er skrevet for hånd.

Navnet på båten blir skrevet på flere ulike og til dels ganske fantasifulle måter. I dokumentet der Carlsen avlegger ed til kongen, står samme versjon som jeg har brukt i overskriften. I flere andre dokumenter står det «Tampeskielver». «Einar» er også skrevet på ulikt vis i ulike sammenhenger. Båten var eid av

Ebbe Lund. Tønnesen skriver at bl.a. Konow & Co i Bergen var medeiere. Under rettssaken i Bergen om skipet Commerce brukte priseskipets kaptein uttrykket «*Kaperfører Carlsentilligemed for ham antagne Commisionaer De herrer Konow & Compagnie*». Dette er nok formulert av en bergensk prokurator.

Commerce

Sent på høsten 1811 gikk «Einar Tambeskielver» ut fra Farsund på tokt oppover langs norskekysten og krysset fram og tilbake utover mot midtlinjen mot Skottland og Shetland. 10. november gikk de ut fra Valderhaug utenfor Ålesund og la kursen sørover. Dagen etter fikk Carlsen øye på et skip nordvest for Stadt. Carlsen heiste engelsk flagg, men da de kom på skuddhold, ble dette strøket, og det danske flagget ble heist. Skipet heiste russisk flagg. Det het Commerce og hørte etter sigende hjemme i Arkhangelsk. Skipperen het Jacob Cornelissen Rickels, var 42 år og hjemmehørende i Helder i Holland. Han forklarte at de var på vei til Rotterdam og unnskyldte at de var kommet så nær den norske kysten, fordi «hans Skib var læk, og hans Mandskab svagelig».

Carlsen fant at skipets last «ikke var af den Beskaffenhed at den kan være destineret til Holland» og innbrakte det for nærmere undersøkelser. Han la fram sitt kaperbrev og instruks for kaperførere med seks tillegg. Så fikk han overlevert alle skipets papirer. Disse ble pakket og forseglet både med Carlsens og

Rickels segl. Skipet ble så ført inn til Måløy. Mannskapet, med unntak av styrmannen, ble sendt til Bergen under bevoktning og internert der. Skipperen fikk ikke ta kontakt med noen, ikke engang den russiske generalkonsulen, som het Wollert Krohn. Rickels leverte derfor en formell anmeldelse av stiftamtmanden, justitsråd Klagenberg, havnesjefen, byfogden, Ellert Carlsen og handelshuset Konow & Compagnie.

Carlsen satte mannskap om bord i Commerce, deriblant nestkommanderende på «Einar Tambeskielver», Eilert Lund, og prisemester Jens Gabriel Lund, 19 år gammel. Dette viser at Lund-familien ikke bare var aktive på redersiden, men også deltok som mannskap på kaperen. Været var dårlig, så Commerce ble liggende i Måløy ganske lenge. Eilert Lund forklarte at de hadde forsøkt tre ganger å legge ut for å seile sørover men måtte gi opp på grunn av motvind eller storm. Det ser ut til at de først klarte å få skipet til Bergen omkring midten av januar 1812.

Under Ellert Carlsens forklaring på det første rettsmøtet, ble seglene brutt. Alle dokumentene, i alt 18, inklusiv pakker med regninger og korrespondanse, ble lagt fram for retten. En del av papirene var skrevet på russisk. Blant disse var det etter sigende et russisk sjøpass fra 13. august 1811. Noen dokumenter var på tysk. Korrespondansen var på hollandsk. Det viste seg etter hvert at verken skipperen eller Carlsen kunne russisk, heller ikke noen annen i Bergen. Dette kompliserte rettssaken. På alle rettsmøtene var det tolv til stede for å bistå ved forhørene. Etter mannskapets

nasjonalitet å dømme, var det hollandsk og tysk som var de aktuelle språkene.

Rettsforhandlingene ble ledet av Georg Jacob Bull, priserettsassessor og byfogd i Bergen, og Hans Cornelius Klingberg, sekretær i Bergen Stiftoverrett og byskriver. I tillegg deltok fire lagrettsmenn under alle forhandlingene. De underskrev protokollen for hvert møte. Undersøkelserforhøret begynte 11. desember 1811 og sluttet 31. januar 1812. Verdien av skipet og lasten ble taksert. Dommen falt 14. februar 1812. Etter innledende begrunnelse, lød kjennelsen slik: «Det under denne Sag omhandlede, og af Skipper J. Rickels førte Skib Commerce, tilligemed sammes Ladning tilkjendes herved Kaperfører Carlsen som god Prise».

Ifølge Tønnesen var skipet lastet med talg, bek, hør o. l. Der var også pottaske, som, så vidt jeg vet, var ganske verdifullt. Verdien av lasten ble anslått til 250.665 riksdaler.

Avgjørelsen ble anket. Ifølge Tønnesen bekreftet Overadmiraliteten dommen 2/11-1813. Skip og last ble solgt for 555.738 riksdaler. Tønnesen føyer også til at det i 1812 og 1813 var en langvarig tvist med sjøetaten om mannskapet og strid mellom prisens skipper og mannskapet.

Det siste resulterte i en sak for Bergen byrett i mars 1812, anket til Bergen stiftsoverrett, med dom i august 1812. Fire av mannskapet, som var hyret i Arkhangelsk, saksøkte Rickels for dårlige arbeidsforhold og manglende hyre. Retten henviste dem til skipets redere.

Grundt. Løst. No.	Eiernes Navne i 2 ^{den} Rode.	Grundt. No.	Hæftelserne efter Pantebøgerne.
22.	Ellert Carlsen. 29. 11. Ol. Torgerken Indge. Lars P. H. - 21. 6. 35. Ol. Høgen 30. 21. Amund on d. 18. 24. 29. 12. Johan G. Warricke. 19. 11. Amund on d. 18.	209.	hus 1. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 2. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 3. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 4. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 5. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 6. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 7. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 8. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 9. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 10. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 11. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 12. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 13. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 14. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 15. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 16. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 17. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 18. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 19. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 20. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 21. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 22. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 23. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 24. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 25. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 26. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 27. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 28. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 29. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 30. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 31. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 32. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 33. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 34. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 35. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 36. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 37. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 38. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 39. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 40. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 41. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 42. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 43. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 44. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 45. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 46. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 47. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 48. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 49. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 50. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 51. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 52. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 53. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 54. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 55. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 56. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 57. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 58. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 59. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 60. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 61. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 62. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 63. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 64. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 65. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 66. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 67. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 68. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 69. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 70. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 71. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 72. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 73. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 74. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 75. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 76. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 77. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 78. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 79. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 80. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 81. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 82. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 83. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 84. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 85. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 86. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 87. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 88. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 89. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 90. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 91. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 92. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 93. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 94. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 95. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 96. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 97. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 98. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 99. 1. 18. 12. 19. 25. 11. hus 100. 1. 18. 12. 19. 25. 11.

Panteregisteret for 2. rode nr 22 i Bergen viser at Ellert Carlsen kjøpte eiendommen 29. januar 1811, og at neste skjøte er tinglyst 21. juni 1825. SAB.

Se ellers vedlegg 5 om priserettsaken. retur.

Hvor ble det av Einar Tambskielver?

Tønnesen opplyser at to andre skipper fikk kaperbrev for båten i oktober og november 1813. I desember dette året finner en igjen Ellert Carlsen som fører av båten, denne gangen i skipperrullen for Bergen. Der er det innført to turer han gjorde med «Einar Tambskielver», den ene i desember 1813, den andre i januar 1814. Begge gikk til Farsund, og på begge var det med en person fra Danmark. Jeg tror det må ha vært en dansk marineoffiser. I desember var der seks matroser, de aller fleste fra Bergen by. Men som «Besteman» er oppført «Anders Andersen Stege, Odense Amt, Stege Bye». Ellers var der en «Dreng» fra Land Etaten, også dette sannsynligvis en militær. Denne reisen er registrert 8/12-1813. Det er ikke ført

Den andre reisen er registrert 17/1-1814, med avreise 31/1 og retur 26/3. Da har mannskapslisten et litt mer militært preg. Som «Navigator og for at habelstere» er ført opp Anders Andersen Tangaard, fra Stege på Fyn. Det er trolig den samme som på første reise. I 1814 står det at han er «Demitteret fra Bergens Roeflotille». Videre var matrosene Amund Asbjørnsen Damsgaard, Bergen, og Jacob Jensen Nyhavn, Sandviken, Arna skipreide, utlånt fra Bergens Roeflotille til 14. mars 1814 «for at gjøre denne Reise». Gjenpart av lista var innlevert til sjøinnrulleringsskontoret. Mannskapslista var også forevist på Bergenhus festning 1. februar 1814. Et par av mannskapet mønstret av i Farsund 23. mars.

Hva kan formålet med disse reisene ha vært? Jeg har strevd med å finne ut hvor det ble av «Einar Tambskielver». I



Innseilingen til Bergen rundt 1820, etter et maleri av I. C. Dahl.

registre over båter fra Sørlandet har jeg ikke funnet opplysninger. På Marine-museet i Horten var båten med på ei liste over båter fra omkring 1814. Men det er F. Beutlich i sin bok om «Norges Sjøbevæbning 1810-1814» som gir klareste svar. Han forteller at det etter krigen kom tilbud om utleie til marinen av flere kapere. Blant disse ble bare to antatt. Den ene var «Einar Tambeskielver», som ble bemannet med 2 underoffiserer og 32 matroser, «foruten sjefen, mlt. A. Jacobsen». Det må bety av båten ble overtatt av den dansk/norske marinen og sannsynligvis havnet i Danmark. De to reisene kan ha vært prøveturer med «Einar Tambeskielver» før den ble overtatt av marinen.

Reiser og familie etter kapertiden

Jeg har to typer opplysninger om Carl-sen etter kapertiden. Den ene typen er hentet fra «Skipperulle for Bergen, 1803-1859». Denne finnes i arkivet til Innrulleringssjefen i Bergen. Skipperullen inneholder dato for registrering av reise, navn på skipperen, hvor reisen skal gå og dato for retur. For hver innføring skal der være mannskapsliste, der avtalt lønn og kvittering for denne, samt andre opplysninger, f. eks. avgang og tilgang på mannskap, begivenheter på reisen m.v., er tatt med. Ved endt reise, ble mannskapslisten innlevert og kvittert for. Det ligger mye informasjon i disse listene. Mannskapet ble hyret for en sesong. Vanligvis begynte den om våren og endte om høsten. Båten kunne ha vært innom Bergen flere ganger i løpet av denne tiden, og kunne ha foretatt flere seilinger. For Ellert Carlsens

vedkommende er jeg sikker på at han var innom Selør flere ganger hver sesong. Noen ganger kan en se dette av avgang og tilgang på mannskap. Jeg har ikke gått gjennom mannskapslistene detaljert, men registrert mannskapet, navnet på båten, hvor den er hjemmehørende og hvor stor den er, samt den destinasjon som står i skipperrollen. Ellert Carlsen reiste stort sett med mindre båter, under 20 kommerslester. Mannskapet ble hentet både fra Bergensområdet og andre steder. Etter hvert ble det flere fra Sørlandet. Han hadde også med seg slektninger, sannsynligvis for opplæring.

Den andre typen opplysninger kommer fra kirkebøker og gjelder først og fremst barnedåper.

Så har jeg et par opplysninger fra pantebøker, samt en folketelling. I det følgende kombinerer jeg disse opplysningene kronologisk.

Som tidligere nevnt, ser det ut til at familien var etablert i Bergen første halvår 1811. Dokumentene om «Einar Tamberskielver» er undertegnet i august dette året. 30. august 1811 ble parets første barn født og hjemmedøpt. Hun het Caroline Tobine og døde fire uker gammel. «Commerce» ble tatt 10. november samme år, og rettssaken varte til 14. februar 1812, da dommen falt. 4. september 1812 ble sønnen Karel Tobias (slik står det i kirkeboka) født. Regner vi med de siste reisene til Farsund, var Carlsen trolig engasjert med «Einar Tamberskielver» fram til utgangen av mars 1814. 29. september dette året ble datteren Ellertina Cecilia født,

og 10. oktober er Carlsens første «sivile» reise ført inn i skipperrollen. Den gikk til Amsterdam, og returen er ført 8/8-1815. Dette var den siste turen han gjorde med båter tilhørende Lund i Farsund. Det var en galeas ved navn Medea, størrelse 21 ½ kommerslester. Han hadde med seg en styrmann fra Bergen, ved navn Hans Christ. Dreyer, og to matroser og «Dreng» fra Bergen. Broren Carl Tobias Carlsen var med. Han gikk i land i Farsund 8. august. Returen er ført på samme dato, men det er tvilsomt om båten kom tilbake til Bergen. Det står nemlig at den ble opplagt i Farsund for reparasjon. Etter den tid gikk Carlsen bare med båter registrert i Bergen. Det er ikke opplyst hvem som eide dem. Fram til 1818 gikk han med forskjellige båter.

Datteren Ellertina Cecilia døde i slutten av mars 1815. Ekteparet hadde ingen døtre som levde opp.

I 1815 er familien registrert ved en folketelling i Bergen. «Nykirken, rode 2, hus nr. 22: Elert Carlsen, mann, gift, mellom 32 og 47 år, «Borger, Skipper, Huseier (Carelsen)». Cecelia Carlsen, kvinne, gift, mellom 16 og 31 år. «Carl Tobiassen» står det, men han het Carl Tobias, 3 år. De hadde tjenestepike. Hun het Helena Olsdr. og var mellom 16 og 31 år. I det samme huset bodde Peder Holtermann, som var over 80 år, og hans tjenestepike Berthe Willums, 16-31 år.

17. april 1816 er det registrert en ny reise, denne gangen til Stockholm med ceverten «Familiefloften», hjemmehørende i Bergen og 7 ½ kommerslester

Innrulleringssjefens arkiv, SAB.

Det er mulig at Ellert kan ha gjort et opphold på Moster ved fødselen og dåpen.

I 1817 førte Carlsen chaluppen «Detrende Brødre», hjemmehørende i Bergen, 12 kommerslester stor. Også denne turen gikk til Stockholm. Reisen er registrert 8. april med retur 15. august, altså en relativt kort sesong. Her hadde han med en matros fra Stavanger, en fra Bergen og en fra Haus. Drengen var fra Bergen.

No. 45. 18 1/2 Aug. 1866.

L i s t e

paar det søindrullede Mandfolk, som fører med mig Underkrevne, følgende *Skattepæns*
de i den heds hjemmehørende i *Thorsgaard*, efter Maalebrev af
dagegild 12. Kommerslæder, hvormed jeg nu agter mig befræ til *Stokholm*

Charge.	Hjemhørende til Distrikt, By, Amt, Sogn, Fogderie eller Skikreds.	Medhaver i Paktens af An- tation- Roll- No.	Navn og Fødested.	Statur.	Al- der.	Betings- Byte i Spec. for mod- taget afvik.	Anmær- ninger.
<i>Natros</i>	<i>Stange Gde</i>	<i>7</i>	<i>Oluf A. Tjøstved</i>	<i>27</i>	<i>12</i>	<i>12</i>	<i>10 1/2 1/2</i>
<i>"</i>	<i>Stange Gde</i>	<i>12</i>	<i>Anders Jacobsen</i>	<i>36</i>	<i>12</i>	<i>12</i>	<i>10 1/2 1/2</i>
<i>"</i>	<i>Stange Gde</i>	<i>12</i>	<i>Anders Jacobsen</i>	<i>27</i>	<i>12</i>	<i>12</i>	<i>10 1/2 1/2</i>
<i>Drog</i>	<i>"</i>	<i>2</i>	<i>Oluf Jacobsen</i>	<i>17</i>	<i>12</i>	<i>12</i>	<i>10 1/2 1/2</i>

For hvilke i denne Liste anførte 12. Søfolk jeg herved forbinder mig til ved min
Hjemkomst, eller Skibets Oplægning, at gjøre den i Indrullings- Anordningen befalede
Rigtighed.

X. *Oluf Jacobsen*

Bergen den 8. April 1866

Anders Jacobsen

Året etter varte reisen noe lengre tid, fra 21. mars til 22. september, Også denne turen gikk til Sverige, men sted er ikke nærmere angitt. Båten het «Karin Gurine», var hjemmehørende i Bergen og 9 kommerslester stor. Her hadde Carlsen svogeren Helle Juel Erdmann med som «Bedstemand» og broren Finkel Jacob Carlsen som kokk. To matroser var fra Bergen. Han må ha vært innom Bergen om sommeren, for 11. juli fikk han to nye besetningsmedlemmer, en

matros og en dreng, begge fra Bergen.

15. desember 1818 tok Carlsen opp et lån på 700 speciedaler i Norges Bank med pant i huset sitt. Dette var blitt taksert 9. desember til en verdi av 1.100 speciedaler i sølv «*med Til- og underliggende deriværende Jern-Kakkelovne, samt alle Muur og Vegfaste Indretninger*». Huset var forsikret. Så er spørsmålet: Hva kan han ha brukt disse pengene til? Jeg tror han kjøpte seg egen båt. Fra 1819 av gikk han nemlig bare med samme båt, en «Slup» som het «Elen Margrethe» og var på 14 kommerslester, med målebrev fra 1/6-1818. Den var hjemmehørende i Bergen. I oktober 1818 ble sønnen Ellert født. Han ble døpt i Nykirken 1. november.

Den første turen med «Elen Margrethe» gikk til Carlshavn 22. mars 1819, med retur 27/9. Her er mannskapslista uvanlig. Tre personer er ført opp som «Volontør», blant dem svogeren Helle Juel Erdmann og broren Finkel Jacob. Den tredje volontøren og drengen var fra Bergen. Jeg antar at en «volontør» er en person som gjør tjeneste uten betaling. Fra 4. august kom to personer til, en matros fra Bergen og «Dreng Christian Herzberg Erdmann», den yngste av Helle Juel Erdmanns sønner.

Året etter startet Carlsen sesongen 28/3 og gikk til Königsberg, med retur 25/9. Også da var Helle Juel Erdmann jr. «Volontair», og broren Finkel Jacob matros. Dessuten var der med en matros og dreng fra Bergen.

I 1821 startet han sesongen tidlig, med utseiling til Amsterdam 20. februar, ny utseiling til samme sted 16. august og

retur først registrert 21. desember. Da hadde han ingen slektninger med. Styrmannen var fra Lista og het Bernhardus Berentsen. En matros var fra Bergen og en fra Flekkefjord, og drengen var fra Lista. På den andre turen kom en matros fra Bergen og en fra Flekkefjord i tillegg. 3. mai ble sønnen Simon Andreas født. Det er ikke umulig at Carlsen kan ha vært i Bergen da.

Året etter drog han igjen til Sverige. Denne gangen er utreisen datert 17. april, det er notert ny dato 13/8-1822, og til slutt står det «*Retur 1823 henl.*» På denne reisen ble Ellert Carlsen syk og måtte overdra lasten til broren Adrian Carlsen, som førte et skip hjemmehørende i Austad sogn og var på vei til Trondheim. Denne gangen hadde Ellert Carlsen i utgangspunktet med seg to matroser fra Bergen og en dreng fra Strusshamn. På veien kom styrmann Finkel Jacob Carlsen til, og på siste utreise en matros fra Bergen og en fra Flekkefjord.

I 1823 er det ikke registrert noen reise for Carlsen. I september dette året ble sønnen Peder født. Av et notat på mannskapslisten for reisen i 1822, ser det ut til at den var forevist i Farsund 6. mars 1823. Jeg antar at det var broren Adrian som hadde levert den inn der. Ellert Carlsen har antakelig vært nødt til å holde seg i ro hjemme dette året. Men i 1824 reiste han ut igjen, denne gangen 26/5 til Frankrike. Da var broren Finkel Jacob med som styrmann, og matrosene var fra Flekkefjord og Fedå. Ny utreise skjedde 20/9 med samme mannskap. 7/10 reiste han på nytt ut, nå til Østlandet, med to nye matroser, denne gangen fra «Hitterøe» skipreide.

Etter at han var kommet hjem i mars 1825, var Ellert Carlsen opptatt med andre ting. I begynnelsen av mai solgte han huset i Bergen. 2. mai 1825 er skjøte undertegnet på salg av 2. rode nr. 22 til Ole Torgersen Bringe og Lasse Jersin. Salgssummen var 1.170 speciedaler. Ole Bringe var bøkermester og fikk borgerbrev i Bergen 8/9-1825. Underskriften ble bevitnet av Gabriel Glad og Amund Helland. Carlsen hadde eid huset siden 4. januar 1811. Ifølge bygdeboka for Austad hadde Ellert Carlsen kjøpt halve Østre Selør i 1815. Svogeren Finkel Finkelsen kjøpte den andre halvparten i 1825. Finkel var skipper. Det var for øvrig også Eilerts bror Adrian. Samtidig begynte en annen bror, Finkel Jacob, å seile med Ellert som styrmann. Det er ikke usannsynlig at disse fire kan ha hatt planer om å drive seilinger videre med utgangspunkt i Selør. I alle fall må Ellert Carlsen og familien hans ha flyttet til Austad sommeren 1825. Ellerts yngste sønn, Finkel Jacob, ble født 20/3-1826 på Indre Revøy.

Slutten

Dessverre fikk ikke Ellert Carlsen bo særlig lenge på Selør. Den siste innføringen om ham i skipperrullen i Bergen, er slik: «1825, 3/3, Ellert Carlsen. Til Bremen». Der er ingen returdato og ikke innlevert mannskapsliste.

Derimot er der en innføring i klokkerboka for Lyngdal/Austad, 1816-1876:

Dødsfall

1826 d. 31. Januari

Skipper Ellert Carls., Gift Mand, Ø. Selør, 47 Aar

Styrmand Finkel Jac. Carlsen, Ungk. Ø. Selør, 26 Aar

Matros Ole Nielss., Gift og G.m. V. Selør, 37 Aar

Matros Gunder Tønness., Ungkarl, Ø (?) Selør, 18 Aar

Disse 4 Druknedes paa Søen.

Forfatteren av bygdeboka for Austad har bare leste sokneprestens bok. Presten bodde lenger borte og fikk nok senere melding om ulykken. Han har gjort det kunststykket å gi skipperen og styrmannen samme navn. Derfor har det vært uklart hva som skjedde med Finkel Jacob.

Men Finkel Jacob hadde gjort flere reiser sammen med Eilert og fikk nok sammen med ham en våt grav utenfor Lindesnes, som så mange andre i slektene fra Selør. Derimot har presten gitt mer fyldige opplysninger om det som skjedde: «Disse 4 bleve borte paa Søen, ikke langt fra deres Hjem, da de kom fra Christiansand». Etter all sannsynlighet het båten de gikk ned med «Elen Margrethe».

På bakgrunn av denne ulykken kan en også forstå hvorfor Ellert Carlens yngste sønn fikk navnet Finkel Jacob. Også han ble skipper, bosatt i Bergen.

Cecilie Catharine flyttet hjem til Moster sammen med sønnene Helle Juel, Simon, Peter og Finkel Jacob. Den eldste sønnen, Karl Tobias, ble konfirmert i Austad 29. september 1826.

Sønnen Ellert er ikke nevnt i forbindelse

med flyttingen. Sannsynligvis ble også han med til Moster. Han ble i alle fall konfirmert der noen år senere.

Tilfeldigheter?

Dermed ender historien om kaperkapteinen Ellert Carlsen.

For meg har det vært en spennende prosess å prøve å finne ut av slektssammenhenger og historiske begivenheter jeg aldri hadde visst noe om og som jeg kom over ved en ren tilfeldighet.

Til slutt en annen tilfeldighet:

Ellert Carlsens sønn Eilert bodde i Strandebarm og hadde 15 barn. En av dem het Helle og var skipper. Helle hadde ei datter som het Anna Dorothea. Hun ble gift med Johan Kristian Øgaard. Ettersom jeg heter Kristen Johan Øgaard, synes jeg dette er et morsomt sammentreff.

De hadde en sønn som het Helle Øgaard. Han bodde ikke langt fra der jeg vokste opp. Mange spurte om jeg var i slekt med ham. Det var jeg ikke. Derimot var han i slekt med min kone.

Men det var det ingen som visste.

Tilfeldigheter kan føre til mye interessant kunnskap.

Takk for følget!

Takk til Statsarkivet i Kristiansand for kopier av dokumenter.

En spesiell takk til Statsarkivet i Bergen ved Yngve Nedrebø for stor velvilje og verdifull hjelp.

Materiale jeg har brukt:

Statsarkivet i Kristiansand:

Stiftsamtmanden i Kristiansand, pk. 1723, kaperbrev nr 49/1809 og nr. 20/1811

Statsarkivet i Bergen:

Byfogd og byskriver i Bergen,

Rettergang. Priserettsprotokoller, I.F.a. 1810-1814, Voteringsprotokoll/Forhandlingsprotokoll

Rettergang. I.F.b. Korrespondanseprot. Journal/Kopibok

Innrulleringssjefen i Bergen, Skipperulle for Bergen, 1803-1859

Innrulleringssjefen i Bergen, Mannskapslister, fra 1813 til 1825.

Digitalarkivet:

Kirkebøker for Bergen/Nykirken, Farsund, Finnås, Lyngdal, Nes/Flekkefjord

Folketelling, Lyngdal, 1801

Folketelling, Bergen, 1815

Pantebok for Bergen, 1818-1820

Pantebok for Bergen, 1825-1826

Internett:

<http://www.sjohistorie.no/skip>

The capture of the Good Friends

Trykt materiale:

Berge, Abraham: Listerlandets kystværn og kaperfart, 1807-1814. 1914/2006

Borgerrulle for Kristiansand, 1641-1820, 1952.

Beutlich, F.: Norges sjøvæbning 1750-1809. Oslo 1935

Beutlich, F.: Norges sjøvæbning, 1810-1814. Oslo 1940.

Eikeland, Sigurd: Lyngdal. Fra istid til nåtid. 1981.

Lian, Oddleif: Austad 1. Gard og folk. 1994.

Lund, Gabriel: Farsund-Lundene. Oslo 1950.

Melbye: Tollere gjennom 300 år. 1563-1886. Oslo 1977/1982.

Mykland, Knut: Kampen om Norge, 1784-1814, Norges Historie, bind 9, 1978

Næss, Anders og Kolltveit, Olav: Strandebarm og Varaldsøy i gamal og ny tid. II, 1949

Skutlaberg, Gjerstad, Fykse: Slektsbok for Tørvikbygd, Strandebarm og Mundheim, 2008Bø

Steinsbø, Simon: Bømlo bygdebok, bind IV, Gards- og ættesoge for Moster, 1981

Store norske leksikon, 2. utgave, 1988

Tønnessen, Joh. N.: Kaperfart og skipsfart 1807-1814, 1955

Informasjonsbrosjyre om Kaperbyen Farsund, 2010

Informasjonsbrosjyre om fyret på Lindesnes.

VEDLEGG 1

ELLERT CARLSENS SØSKEN

Ellert, 1779-1826. Han var den eldste.

Arian, 1781-1785

Peder, 1784-1784

Maren, 1785-1785

Maren, 1786-1855. Hun døde som fattiglem.

Olene, 1788-1876. Gift 1815 med Finkel Finkelsen, 1786-1851.

Finkel skal ha sittet i fangenskap i «prisonen», men en vet ikke hvor. I England lærte han navigasjon. Han var skipper og drev navigasjonsskole på Selør. Omkring 1815 kjøpte han jordstykket Odden av svogeren Ellert. I 1825 kjøpte han halve Østre Selør av Sivert Salvesen. Trolig overtok han Ellerts halvpart etter hans død. I matrikkelen av 1838 er Finkel oppført med begge brukene, dvs. hele Østre Selør. Olene og Finkel hadde ni barn. Flere av disse flyttet til Stavanger, ei senere grein havnet i Bergen (Finckelsen). (Min svigerfar fortalte at Olene på sine eldre dager ble kalt «bestemor på senga». Hun lå til sengs i stua og styrte hele huset derfra. Det ble også fortalt at når ingen andre var i huset, sto hun opp og kontrollerte at alt var i orden. Det er kanskje ikke uten grunn at det i folketellingen i 1865 står om hennes svigersønn, los Hans Pedersen, at han «..hjælper Svigermoderen med Gaardsarb.»).

Arian, 1790-1828, gift 1825 med Agnete Hans-Tobiasdr. Selør, 1806-1840.

Arian var skipper. I Bergen er det regi-

strert to reiser han foretok. Han druknet. Ekteparet hadde en sønn, Hans Tobias, ugift, los, druknet sammen med fire andre.

Karl Tobias, 1794-1817. Ugift. Matros. Ble borte på sjøen.

Finkel Jakob, 1797-1826. Seilte flere turer med Ellert. Var styrmann og omkom sammen med ham på hans siste tur.

Anne Serine, 1799-1858.

Fikk datteren Tomine Regine, 1845-1846, med Ole Matias Ommundsen Prestjord, f. 1814. De giftet seg i 1857.

Peder, 1803-1804.

VEDLEGG 2

ELLERT CARLSENS BARN

Caroline Tobine—Født i Bergen 18/8-1811, døpt i Nykirken 30/8. Død 12/9-1811, gravlagt fra Nykirken 16/9, fire uker gammel. «Elert Carlsen Caper Capt's Datter Pige Barn»

Karel Tobias— i Bergen 22/8-1812, døpt i Nykirken 4/9. Konfirmert i Austad 29/9-1826. «God Kundskab og Flid».

Ellertine Cecilia— Født i Bergen 29/9-1814, døpt i Nykirken 7/10. Død 22/3-1815, gravlagt fra Nykirken 29/3-1815.

Helle Juel Erdmann— Født 9/9-1816, døpt i Moster 16/9. Flyttet med moren fra Selør til Moster i 1826. Konfirmert i Finnås prestegjeld 17/10-1830. Meget god. Gift for annen gang i Flekkefjord 13/6-1850 med Kirstine Marie Josephsen, 21 år gammel, datter av Johannes Josephsen. Tituleres da «Enkemand og Skoma-

germester». To døtre ble døpt i Flekkefjord i 1851 og 1852.

Ellert— Født i Bergen 10/10-1818, døpt i Nykirken 1/11. Konfirmert i Finnås prestegjeld 22/11-1834. Meget god. Konfirmert sammen med broren Simon Andreas. Flyttet fra Finnås til Strandeabarm i juni 1836. Gift i 1854 med Marta Fosse, 1831-1890, fra Strandeabarm. De bodde på Midtre Børsheim (Ellertståvo) og fikk 15 barn mellom 1854 og 1873. Seks av barna utvandret til USA, to ble skipper. Stor etterslekt.

Simon Andreas— Født i Bergen 3/5-1821, døpt i Nykirken 27/5. Flyttet med moren fra Selør til Moster i 1826. Konfirmert i Finnås prestegjeld 23/11-1834. Meget god. (Sto som nr. 3 etter broren Ellert). Flyttet fra Mosterhamn til Bergen 5/4-1835.

Peder—Født i Bergen 19/9-1823, døpt i Nykirken 3/10. Flyttet med moren fra Selør til Moster i 1826 og fra Moster til Flekkefjord i juni 1836. Konfirmert i Flekkefjord 4/10-1839 sammen med broren Finkel Jacob. God kunnskap og god flid. Koppevaksinert i Bergen 17/3-1837. Giftet seg i Flekkefjord 19/12-1850 med Severine Smith Sunde, datter av bonde Klaus Smith Sunde i Eikvåg. De fikk en sønn, Ellert, i november 1851. Severine døde 30/3-1854. Peder giftet seg ikke igjen. Ved folketellingen 1865 bodde han i Farsund sammen med sønnen og en husholderske. I 1885 og 1900 bodde han også i Farsund. Han døde 17/11-1901 i Flekkefjord, hvor han oppholdt seg midlertidig på grunn av brannen i Farsund. Peder ble tollrørskarl i Flekkefjord distrikt i 1840. Fra 1850 hadde han samme

stilling i Farsund og i 1852 i Eikvåg. Ved folketellingene i 1865 og 1885 kalles han også tollrørskar, mens han i 1900 ble titulert som «Toldopsynsmand».

Finkel Jakob— Født 20/3-1826, døpt i Lyngdal prestegjeld 27/3. Ved dåpen er Indre Revøe oppført som bosted. Flyttet med moren til Moster i 1826 og til Flekkefjord i 1836. Konfirmert i Flekkefjord 4/10-1839 sammen med broren Peder. God kunnskap og liten flid. Fikk en datter i Flekkefjord i 1848 med Hanne Jensine Olsen, datter av skipper Ole M. Olsen i Flekkefjord. De giftet seg i Nykirken i Bergen 7/9-1851. En sønn ble døpt i Flekkefjord i 1852. Fem barn ble døpt i Nykirken mellom 1854 og 1866. Finkel Jakob sløyfet navnet Finkel og kalte seg Jacob Carlsen. Han var skipper og bodde i Bergen. Skipperrullen i Bergen har innført en rekke reiser han foretok som skipper, med skip hjemmehørende i Bergen. Han døde av kreft i Bergen 3/10-1872 og ble gravlagt fra Nykirken 9/10. Han bodde i rode 5, nr. 40. Ved folketellingen i 1875 bodde enken samme sted og livnærte seg som «Grøndthandlerske.» Sønnen Ole Carlsen var styrmann. Tre døtre ble gift i Bergen.

VEDLEGG 3

CECILIE CATHRINES ANNET EKTESKAP

Bygdeboka for Moster forteller at Cecilie Cathrine flyttet hjem til Moster i 1826. Hun er registrert innflyttet der 24/9-1826 sammen med sønnene Helle Juel, Peder, Simon Andreas og Finkel Jakob. «For at boe i Musterhavn».

29/5-1828 giftet hun seg med Tobias Tønnessen fra Flekkefjord, født ca. 1804. Han er oppført på gården Teigland på Moster under «Husmenn uten jord». Han bygslet en tomt på felles utmark og bygde hus der. Tobias var skipper. I bygdeboka for Moster står oppført to barn: Tønnes Andreas, 1828, og Teoclas Karlus, 1834. I 1836 solgte Tobias og Cecilie husene på Teigland og flyttet til Flekkefjord. De hadde med seg sine felles barn og hennes sønner Peder og Finkel Jakob. Når det i bygdeboka for Austad står at Eilert Carlsens yngste sønn, Finkel Jakob, i 1840 flyttet til Flekkefjord «for å tjene», kan det bety at han hadde vært en tid i Austad og reiste hjem til sin mor. Ved folketellingen i 1865 bodde Tobias Tønnessen i Vanse sokn, Borhaug skoledistrikt på Lista. Han var 62 år og tollbetjent. Cecilie var 75 år. Sønnen Theoseas (på Moster kalt Teoclas) var 32 år, ugift, styrmann og bodde hos foreldrene. Jeg har ikke funnet når og hvor Tobias og Cecilie døde,

VEDLEGG 4

HELLE JUEL ERDMANNS BARN

Helle Juel Erdmann og Elisabeth Kristoffersdtr. Solberg hadde disse barna:

Cecilie Catharine, 1791, gift med Ellert Carlsen fra Selør og Tobias Tønnessen fra

Flekkefjord.

Maren Christine, 1793, gift 1813 med skipskaptein Hans Pettersen fra Flensburg, død 1815,

og deretter med skoleholder Hans Tøn-

nessen i Flekkefjord.

Jens Jørgen, 1794-1835, Austre Mosterhamn, gift med Karen Toline Aslaksdtr. Aadland fra

Hitra, født ca. 1803. Jens overtok gården fra faren i 1828 og kalte seg «proprietary». Han druknet sammen med ei tjenestejente da de rodde en båt, lastet med torv, og rente på «Erdmannskjæret» utenfor Mosterhamn. Barn: Helle Juel, 1834, flyttet til Bergen i 1848. Karen Toline giftet seg opp igjen med Christian O. Dahl i Mosterhamn.

Helle Juel, 1797. Kaptein. Fikk fire sønner utenfor ekteskap. Tre av disse hadde familie. Den

fjerde var skipstømmermann og bodde i Bergen. Tvillingene Johannes og Mathias Tobias bodde hos enken etter Jens Jørgen Erdmann.

Anna Marie, 1800-1850. Gift på Teigland, Moster, med Lars Johannessen Notland. Fire barn.

Christian Herzberg, 1806, skomakersvenn i Stockholm. Ikke nevnt i skiftet etter faren.

VEDLEGG 5

UNDERSØKELSESFORHØRET I PRISERETTEN

Dette er et forsøk på å tilrettelegge innholdet i protokollen fra priseretten på moderne språk, med noen forenklinger. Muligheten for misforståelser og feillesing fra min side er absolutt til stede. Men jeg håper at teksten i hovedsak skal være riktig.

Referat fra priserettens forhandlinger 1812-1813.

Retten ble ledet av Georg Jacob Bull, Kongelig Majestets priserettsassessor og byfogd i Bergen. Sekretær var Hans Cornelius Klingberg, Kongelig Majestets sekretær i Bergen Stiftsoverrett samt priseretten, og byskriver i Bergen.

Disse gjør vitnerlig at i 1812, den 11. desember, ble ekstra bytingsrett satt på befalt måte på rådhuset under lukkede dører, i overværelse av lagrettsmennene som har undertegnet protokollen. Saken gjaldt skipet Commerce, ført av skipper Jacob Rickels. Dette var tatt av kaperen Einer Tambeskielver, ført av kaperfører Eilert Carlsen.

Ved retten var translator Jørgensen til stede. Han skulle assistere som tolk under forhørene.

Først fremsto kaperfører Eilert Carlsen, 33 år gammel. Han forklarte at han hadde gått fra Farsund på et kryss-tokt langs den norske kyst og derfra «mitvaters» til Skottland. Etter at han en tid hadde kryssset fram og tilbake, gikk han den 10. november ut fra Valderhaug og fikk dagen etter en seiler i sikte omtrent tre mil nordvest for dem da de hadde nordpynten av Stadt fem mil sydøst for dem.

Etter omtrent 2 til 2 ½ time var Carlsens skip på skuddhold av seileren og presset ham under engelsk flagg. Deretter viste seileren russisk flagg og erklærte at skipet var på vei til Rotterdam. Skipperen unnskyldte at han holdt så nær den norske kysten fordi skipet hans var lekk og mannskapet dårlig.

Deretter strøk Carlsen det engelske flagget og heiste det danske. Så kom skipperen ombord på kaperen med skipspapirene, som Carlsen ikke fant var i behørig orden. Fordi lasten ikke var av den beskaffenhet at den kunne være destinert til Holland, hvorfra talg blir utført men ikke innført, ble skipet innbrakt til nærmere undersøkelse. Deretter viste Carlsen skipperen sitt kaperbrev, datert 26. august dette år, så vel som den alminnelige instruks for kaperførere av 11 april 1810, og tillegg til denne av 16. juni 1810 angående at skip som er bestemt til Færøyane og Grønland er fritatt fra å ha alminnelig papir, tillegg av 9. august 1810 angående at intet dansk skip mellom Malmø og Høgendhe må oppbringes, tillegg av 19. desember 1810 angående at når skip som er forsynt med keiserlig fransk leidebrev innehar «Colonial Varer» ansees de som om de ikke har leidebrev, tillegg av 16. februar 1811 om at ingen danske kapere må ta sin krysstasjon under den svenske kyst, tillegg av 12. mars angående hvilke skipspapirer svenske skip må være utstyrt med, og tillegg av 21. november 1811 om at danske kapere ikke må gjøre makkerskap med allierte maktens kapere unnatt under visse omstendigheter.

Carlsen la så fram skipspapirene som fantes i det oppbrakte skipet. De var forseglet med kaperens segl og seglet til skipperen på det oppbrakte skipet. Begge kunne konstatere at seglene var ubrutt. Så ble seglene åpne. Følgende papirer ble lagt fram:

Russisk keiserlig sjøpass dater 13. au-

gust 1811.

Et russisk dokument som etter skipperens forklaring skal være hans mønster-rulle eller folkeliste.

Et russisk dokument som etter skipperens erklæring skal være skipets bilbrev.

Et russisk dokument som etter skipperens opplysning skal være et sertifikat for skipet som russisk eiendom.

og

To russiske dokumenter som etter skipperens opplysning skal være tollklare-ringsdokumenter.

Et russisk dokument som etter skipperens opplysning skal være hans borgerbrev.

En kontrakt, forfattet på russisk og tysk, mellom Affanasey Amosoff og skipper Rickels om å føre skipet til Memel eller Königsberg, datert Arkhangelsk den 24. august 1807.

En kopi, skrevet på russisk språk, av et certerparti sluttet mellom før nevnte Affanasey Amosoff og Friderick Oldekop om å gå til Rotterdam, datert Arkhangelsk 20. september 1810.

En kontrakt på tysk, datert 31. august 1806, mellom Allexey Pophoffs sønner og skipper Rickels om å føre skipet Commerce.

En kontrakt på tysk mellom Affannasey Amosoff og skipper Rickels datert 20. september 1810 om å føre skipet Commerce.

En tilsvarende kontrakt mellom disse

datert 1. oktober 1811.

og

Tre konnossementer, to datert i august og september 1810, uten dato, det tredje 11. august 1811.

Journal, påbegynt 5. september 1810 og avsluttet 10. november 1811.

Dessuten ble innlevert en pakke med skipsregninger og brevskap på hollandsk, som etter skipperens ønske ble overlevert translator Jørgensen til gjennomgang og utskrift.

Dommeren fant det nødvendig å bemerke at denne oppbringelsen ble meldt ham i går kveld. Deretter ble forhøret utsatt til 13. desember om formiddagen kl. 10.00, som var den første ledige tid.

Bull

Som lagrettsmenn: N. Schiolager, P. Abel, L. Olsen, O. Matzau

År 1811 den 13. desember fortsatte undersøkelsesforhøret angående skipet Commerce på Bergen rådhus under lukkede dører. Lagrettsmennene var til stede. Translator Jørgensen var til stede for å bistå ved forhøret.

Som annet vitne fremsto skipper Jacob Cornelissen Rickels, som forklarte at han var 42 år gammel, født i Helder i Holland, gift og borger av Arkhangelsk, selv om han ikke hadde noe fast bosted fordi hans kone og barn var om bord på skipet Commerce. Han forklarte at han var av reformert religion og hadde oppholdt seg i Arkhangelsk i 4-5 år siden

han tok borgerskap der.

Han forklarte at han hadde ført skipet Commerce siden sommeren 1806. På den tid var handelshuset Alexey Pophof Söhne i Arkhangelsk hovedredere og bokholdere for skipet. Da lå det uten last i Arkhangelsk, og Rickels fikk ordre om å gå til Bremen eller Vanel etter at han hadde tatt inn en last på omtrent 160 kjøpmannslester rug.

Rickels begynte å ta inn lasten og hadde allerede tatt inn en så stor del som kunne lastes i Arkhangelsk havn, der ikke så store skip kunne fullastes. Siden seilte han ut på reden for å ta inn resten av lasten. Men der ble han overfalt av en kraftig storm, og skipet fikk en betydelig lekkasje. Derfor ble han nødt til å dra tilbake til Arkhangelsk for å få det reparert. Da reparasjonen var ferdig, var det for sent å fortsette reisen samme år. Derfor var han nødt til å overvintre i Arkhangelsk til 1807. Etter lenge forgjeves å ha søkt frakt, ble han omsider befraktet til Memel i Østersjøen med rug. Dette var, etter Rickels forklaring, meget risikabelt på grunn av krigen med Frankrike. I august gikk han med den omtalte ruglasten fra Arkhangelsk. Men han hadde det uhell at lasten forskjøv seg slik at skipet lå 5 fot over til den ene siden. Dette tvang ham til å gå inn til den norske kyst. Han gikk da inn til Stavanger, der han losset lasten og solgte den. Men på grunn av krigen mellom England og Danmark ble han liggende der i ni måneder til april 1808. Da seilte han, etter ordre fra sine redere, tilbake til Arkhangelsk og gjorde denne reisen innaskjærs.

Etter å ha skaffet seg en såkalt kjentmann, fortsatte han reisen lykkelig og vel til Stadtlandet. Men her observerte de engelske skip som gjorde det særdeles risikabelt å fortsette reisen. Derfor vendte han tilbake til Bergen, der han overvintret mellom årene 1808 og 1809. I april 1809 begav han seg på hjemreisen til Arkhangelsk med baklastet skip og ankom lykkelig til sitt bestemmelsessted i juni. På den tiden var det ingen last å få der. Derfor bestemte rederne å legge opp skipet til 1810. Da ble skipet igjen bortfraktet for Arkhangelsk regning til Rotterdam med en last hør, hamp, talg og matter, men skipet ble ferdig for sent på året, så han var nødt til å vende tilbake til Arkhangelsk etter å ha lidd betydelig skade på sitt skip, som til og med på enkelte steder var gjennomskåret av isen. I Arkhangelsk måtte han losse lasten for å få skipet reparert. Denne våren ble skipet igjen, sammen med et stort antall andre skip, stående på grunn av isgang i elven Dvina. Men skipet ble brakt av grunn igjen og reparert, slik at Rickels, etter å ha fått full last, omsider seilte fra Arkhangelsk Bay den 22. eller 23. august. Men han kom ikke til sjøs fra Arkhangelsk red før den 13. september deretter.

På spørsmål fra retten forklarte Rickels at den delen av lasten som består av talg, har ligget i skipet siden foråret. Derfor er konnossementene på dette datert 1810. Den øvrige del av lasten tilhører Rickels nåværende reder Affanasey Amosoff, som i 1807 etter loddtrekning, sammen med sin far Kosma Amosoff, utløste de øvrige rederne i skipet på grunn av uenighet mellom

flere av rederne som eide skipet tidligere.

Rickels har verken fransk, norsk, dansk eller engelsk loddebrev og har i det hele tatt ikke flere papirer enn de han har overlatt til kaperkapteinen.

Da tiden var gått med dette forhøret, ble saken utsatt til førstkommande mandag formiddag kl. 10, som den første passende tid for retten.

Bull

som lagrettsmenn N. Schiolager, F. Abel, L. Olsen, O. Matzau

År 1811 den 16. desember fortsatte undersøkelsesforhøret under lukkede dører på Bergens rådhus, i overværelse av lagrettsmennene og translator Jørgensen.

Da møtte kaptein Rickels. Han fikk en rekke spørsmål.

For hvis regning er lasten hans sendt fra Arkhangelsk?

Svar: Så vidt Rickels vet tilhører lasten Affanasey Amosoff og Friderich Oldekop i Arkhangelsk

Har Rickels i sjøen vært praiet av noen krysser før han ble oppbrakt av denne kaperen?

Svar: Nei. Han har ikke vært praiet av noen krysser siden har forlot Arkhangelsk.

Har Rickels da slett ikke sett noen krigsskip på sjøen?

Svar: Han har vel sett skip, men om det

var krigsskip eller handelsskip vet han ikke. For øvrig har han ikke med sitt vitende sett noen engelsk orlogsmann.

Har Rickels ikke noe certerparti som viser så vel frakten som hele hans last og hans bestemmelsessted?

Svar: Nei, han har intet certerparti og ingen andre dokumenter som angår lasten, enn de overleverte 3 konnossementer. I denne sammenheng kunne han ikke gi noen annen forklaring enn at han hadde de papirer som var overlevert ham av rederne.

Hva er årsaken til at det konnossementet som er fremlagt som nr. 15, ikke er underskrevet av Rickels?

Svar: Det er en feil fra hans side da konnossementet ble utstedt.

Hvorfor er ikke frakten i det samme konnossementet benevnt L. q., da Affanasey Amosoff etter Rickels eget utsagn ikke selv er redere av skipet, og konnossementet viser at Affanasey Amosoff er den ene avsenderen av den delen av lasten som er nevnt i konnossementet?

Svar: Rickels kan i så henseende ikke oppgi noen grunn, da papirene, som sagt, i deres nåværende stand er overlevert ham av rederne, nemlig av Affanasey Amosoff i egen person.

Har Rickels et såkalt bilbrev av lasten sin?

Svar: Nei, dette dokumentet har han ikke.

Da konnossementene lyder på at lasten skal avleveres etter ordre, hvem har da Rickels å ta kontakt med i så henseen-

de?

Svar: Han skal forhøre seg hos Henrich Horode (?) i Amsterdam.

Hva er årsaken til den merkverdighet at han skal gjøre forespørsler i Amsterdam om hvem han skal levere til i Rotterdam?

Svar: Rickels kan ikke gi noen forklaring på dette, men antar at det er sannsynlig at avsenderen ikke har hatt noen korrespondent i Rotterdam og derfor har beordret ham til å henvende seg til Henrich Horode i Amsterdam, som er en mann som har mange forretninger i Russland og derfor er vel kjent der.

Er Rickels skip og lasten forsikret, og i dette tilfelle hvor?

Svar: Dette vet han ingenting om.

Har Rickels intet opprinnelsessertifikat fra den franske konsulen i Arkhangelsk?

Svar: Nei.

Hva kan være årsaken til at dette dokumentet mangler, siden skipet uten dette dokument jo ikke kunne anløpe noen havn i Holland, og dessuten, ganske enkelt fordi det ville være en god prise for en hvilken som helst fransk krysser?

Svar: Rickels kan ikke gi noen forklaring i så henseende, men vet bare at han ikke har fått flere papirer hos rederne sine, enn de som er fremlagt, og disse papirene har vært gode nok tidligere og gjeldende til å fare med på Zelland (Zeeland??) siden inkorporeringen i Frankrike.

Har Rickels kastet noen dokumenter over bord, brent dem eller på annen måte tilintetgjort dem?

Svar: Nei, intet slikt har skjedd.

Hvilken nasjonalitet har Rickels skipsfolk?

Svar: Så vidt han vet er de tyskere og hollendere.

Er da ingen av Rickels mannskap innfødte russere?

Svar: Nei.

Er det da tillatt å reise fra Russland med en helt utenlandsk besetning?

Svar: Ja, så vidt Rickels vet, er dette tillatt.

Har Rickels ingen ordentlig utstedt rulle eller mannskapsliste, attestert av vedkommende myndighet foruten den fremlagte hyrekontrakten, der man kan se hvem hans skipsmannskap er?

Svar: Nei, noe slikt dokument har han ikke. Han har i det hele tatt intet annet dokument som angår mannskapet.

Med dette ble forhøret utsatt til i morgen ettermiddag kl. 3.

Bull

Lagrettsmenn: N. Schiolager, F. Abel, L. Olsen, O. Matzau

År 1811 den 17. desember ettermiddag ble, under lukkede dører, en ekstrarett satt på rådhuset i overværelse av lagrettsmennene. Translatør Jørgensen var til stede for å assistere under utspør-

ringen. Kaptein Rickels ble spurt:

Hvor er skipet hans bygd?

Svar: Så vidt han vet er det bygd i Hamburg.

Hvordan kan det ha seg at Rickels har russisk bilbrev når skipet er bygd i Hamburg?

Svar: Rickels forrige redere, Allexey Pophoff Söhne kjøpte skipet Commerce, som var strandet i nærheten av Arkhangelsk, der det ble istandsatt igjen. Dokumentet som beviser dette, samt viser reparasjonen og gjenoppbyggesen, er det dokumentet som er gitt til Rickels, underskrevet bilbrev, noe han ikke kan forstå så mye av, da han ikke forstår russisk.

Har Rickels intet kjøpebrev blant sine skipspapirer?

Svar: Nei, han har ikke flere papirer enn de han har levert, men tror ellers at kjøpebrevet på skipet skal være skrevet inn i det såkalte bilbrev.

Har Rickels intet målebrev på skipet han fører, som viser dets drektighet?

Svar: Nei, han har ikke et slikt brev, men har ellers sett at det i Sterlingen på skipet er innbrent sifferet C7 samt tallet 142 1/2 Kommerce Læst, noe som beviser at skipet en gang har vært målt i kongen av Danmarks stater. Men dokumentet om dette er ikke i Rickels eie.

Hva kommer det av at en stor del blad av Rickels medførte journal er revet ut, og vet Rickels hva der ellers har vært skrevet på disse blad?

Svar: Den omtalte bok har aldri tilhørt Rickels, men tilhører hans styrmann som først i fjor ble hyret av ham. Rickels vet aldeles ikke, men tror, at denne bok har vært brukt på en av styrmannens forrige reiser.

Til sist måtte så Rickels, etter en lang eksaminasjon, og etter spørsmål fra retten, tilstå at han i året 1809 hadde gjort en reise til Leith med en last tjære og bek. På denne reisen gikk han ut fra Arkhangelsk med utklarerer til Amsterdam. Fra Leith gikk han under engelsk konvoi til London, der han losset og solgte lasten, ettersom han bare hadde anløpt Leith for å få konvoi, som han var berettiget til, fordi han hadde engelsk lisens. Etter å ha solgt sin last, gikk han, som på denne reisen hadde sin reder i London, fra London, der han overvintret, tilbake til Arkhangelsk med baklast, der han ankom i juni måned 1810 og innklarerte som om han kom fra Stavanger. Rickels holdt ellers fast på sin tidligere påstand om at denne reisen var bestemt til Rotterdam.

Da tiden var gått med dette, ble forhøret utsatt til førstkommende mandag 19. desember kl. 3.

Bull

Lagrettsmenn: A. Schiølager, F. Abel, O. Matzau, G. Olsen

År 1811 den 19. desember ble bytingsrett satt på lovbefalt måte på rådhuset i nærvær av lagrettsmenn og translør Jørgensen.

Som 3. vitne fremsto Los Hans Ander-

sen, 25 år gammel, født i Oldenburg, reformert av religion. Han forklarte at han ble hyret på skipet Commerce 10. april 1810 i London for å gjøre en reise til Arkhangelsk. Skipet gikk i mai fra London og ankom Arkhangelsk lykkelig etter omtrent 4 ukers reise. Han kjente til at det i Arkhangelsk ble angitt at skipet kom fra Stavanger. På denne reisen hadde de bare sett en krysser tett under England, men denne lot dem passere fritt og uhindret.

Skipets bestemmelse på denne reisen hadde skipperen oppgitt å være Rotterdam, men vitnet tror at skipets sanne destinasjon var London eller en annen engelsk havn i nærheten, ettersom det er høyst usannsynlig at et skip med en slik last under de rådende omstendigheter skulle gå til Holland.

Utenom vitnet er tre av mannskapet hyret i London, nemlig styrmannen, båtsmannen Anthon Hartmann og matrosene Diderich Heitman og Kals Simons. Vitnet forklarte til slutt, etter spørsmål fra retten, at skipperen på denne reisen hadde gitt uttrykk for frykt for danske og norske kapere og av frykt for disse hadde holdt så langt ut fra Norges kyst som mulig, helt inn under Shetland, men ble ved vestlige stormer drevet bort fra denne kyst inn under Norge.

Dimittert inntil videre.

Som 4. vitne fremsto Anthon Hartmann, 23 år gammel, luthersk av religion, som forklarte at han hadde blitt hyret til skipet i London omtrent på samme tid som forrige vitne, og gikk derfra

med skipet til Arkhangelsk, der han nå kommer fra. Vitnet angir skipets virkelige bestemmelse å være Rotterdam. Dette vitnet har ikke merket noe til frykt hos skipperen for danske eller norske kryssere, heller ikke at han skydde norskekysten. Hartmann visste ingenting om kursen. Han hadde ikke sett engelske kryssere på denne reisen.

Som 5. vitne fremsto matros Diderich Heitman, 22 år, og romersk katolsk. Han fortalte at han var blitt hyret i London på samme tid som nr. 3 og 4, og gav ellers samme forklaring som nr. 4.

Som 6. vitne fremsto Kornils Simons, 23 år og født i nærheten av Amsterdam. Han forklarte seg likt med de to foregående med unntak av at han var blitt hyret i London 5. mai forrige år.

Som 7. vitne fremsto Jan Frantzen, 35 år, reformert av religion. Født i Østfriesland. Han ble hyret i oktober forrige år og hadde ikke reist med skipet tidligere. Når det gjaldt begivenhetene på reisen forklarte han seg likt med vitne nr. 6.

Som 8. vitne fremsto William Heers, 40 år gammel, født i Wesel, reformert, gift og bosatt i Amsterdam. Han forklarte at han ble hyret i juli 1811 og forklarte seg ellers likt med forrige vitne.

Som 9. vitne fremsto William Wærre, 21 år gammel fra Rotterdam, der hans mor bor. Forklarte seg likt med 7. vitne.

Som 10. vitne fremsto James Erichsen, 21 år gammel, reformert, født i Bille-

feldt i Westfalen. Han forklarte seg likt med 7. vitne.

Som 11. vitne fremsto Jelle Eelers, 26 år gammel, reformert, født i West Friesland. Han fortalte at han var blitt hyret med dette skipet i Arkhangelsk 19. august dette år. For øvrig visste han lite om denne reisen fordi han hadde ligget til køys nesten halve tiden.

Som 12. vitne fremsto Herman Lyfgart (?), 34 år, født i West-Friesland, som forklarte seg likt med forrige vitne.

Som 13. vitne fremsto Hinrick Steenke, 41 år, født, bosatt og gift i Bremen, luthersk, som forklarte seg likt med forrige vitne.

Da tiden nå var ute, ble forhøret utsatt til i morgen ettermiddag klokken 3.

Bull

Som lagrettsmenn: N. Schiolager, P. Abel, L. Olsen, O. Matzau

År 1811 den 20. desember ble ekstrarett satt på Bergen rådhus under lukkede dører i overværelse av lagrettsmennene.

Deretter fremsto som 14. vitne Jens Gabriel Lund, 19 år gammel, prisemester på det innbrakte skipet Commerce, som forklarte seg i ett og alt overensstemmende med første vitne.

Som 15. og 16. vitne fremstod Daniel Pedersen og Lars Larsen, begge av kryssermannskapet som var flyttet fra kaperen for å ta over prisen, som begge i sine forklaringer var samstemte med

det siste vitnet. De ble dimittert.

Forkynt: Dette forhøret utsettes inntil det oppbrakte skipet ankommer hit fra Måløy, der det har blitt liggende på grunn av motvind.

Bull

Lagrettsmenn: N. Schiolager, P. Abel, L. Olsen, O. Matzau

År 1812, den 21. januar ble ekstra bytingsrett satt på Bergens rådhus under lukkede dører i overvåring av lagtingsmennene, der dette forhøret fortsatte. Translatør Jørgensen var til stede i retten.

Da møtte kaptein Rickels og ble forelagt det 23. spørsmål: Hvor har vitnet hyret mannskapet han har med seg?

Svar: Han har dels hyret dem i London, dels i Arkhangelsk, nemlig 7 mann i Arkhangelsk og 5 mann og skipsgutten i London.

spørsmål. Stemmer det at vitnet selv har forlangt av kapteinen å bli ført fra Måløy til Bergen sammen med mannskapet sitt?

Svar: Vitnet har forlangt dette.

spørsmål: Hva er årsaken til at vitnet har forlangt dette?

Svar: Dels at vitnet fryktet at lasten hans skulle bli ødelagt på et slikt sted som Måløy, hvor det ikke kunne gjøres tiltak for å bevare lasten, og dels at der om bord var mangel på forsyninger som ikke kunne skaffes i en slik uthavn.

Vitnet forklarte ellers at han til og med

hadde gitt kaperfører Carlsen kravet om å bli ført til Bergen skriftlig.

spørsmål: Har vitnet ellers noe å klage over når det gjelder kaperkapteinen og hans oppførsel mot ham?

Svar: Nei, vitnet har i denne henseende ikke noen grunn til å klage over ham.

Kaperfører Carlsen forklarte, etter spørsmål fra retten, at årsaken til at kaptein Rickels ble ført til Bergen, var den han her har fortalt, på grunn av hans eget krav, noe vitnet (Carlsen) var enig i, ettersom skipet ikke lå i en ordentlig havn, men bare i en uthavn, hvor det var ingen militær beskyttelse og hvor enhver fiendtlig krysser ved en barkasse kunne avskjære priseskipet, som på grunn av det vedvarende urolige været ble hindret fra å komme så tidlig av sted som en hadde håpet – og først for få dager siden er ankommet.

Som 17. vitne fremsto deretter Cornelis Rickels, født i Helder i Nord-Holland, 35 år gammel, reformert, gift og bosatt i Helder. Han forklarte at han var gått med skipet Commerce i mai måned 1810 til Arkhangelsk fra London som passasjer. Etter å ha vært kommet til Arkhangelsk i juni måned, tok han hyre som styrmann på skipet. Dette vitnet forklarte seg overensstemmende med kapteinen når det gjaldt målet for reisen og de reiser skipet hadde gjort etter at han kom om bord. Men når det gjelder skipets papirer, last og så videre, kan han ikke forklare noe bestemt, etter som han ikke har brydd seg med å gå igjennom skipets papirer, som egentlig var i skipperens varetekt. Og med hensyn til kapermannskapets oppførsel, har vitnet

ingen ting å klage over. Han vet ikke om flere papirer om bord enn de som er avlevert, og de har ikke vært praiet av noe skip på denne reisen.

Da tiden var gått med dette, ble forhøret utsatt til førstkommende 25. i denne måneden kl. 3.

Bull

Som lagrettsmenn: N. Schiolager, F. Abel, L. Olsen, O. Matzau

År 1812 den 25. januar ble ekstra byrett satt på lovbefalt måte på rådhuset under lukkede dører, i overværelse av lagrettsmenn, for å fortsette forhøret om skipet Commerce. Translatør Jørgensen var til stede for å assistere ved utspørringen.

Da fremsto Kaperfører Carlsen, som, etter å ha hørt sin forklaring opplest, vedtok denne i alle deler som riktig og bekreftet den med sin ed. Dimittert.

Så fremsto vitnet Rickels, som var avhørt som 2. vitne, som også vedtok sin forklaring, avgitt til retten, og de endringer som senere var gjort i denne, og bekreftet denne sin avgitte erklæring med lovens ed. Dimittert.

Deretter fremsto vitne 3, Hans Andersen, som vedtok sin tidligere forklaring med den endring at vitnet er født her i Bergen stift 3 mil sør for Bukken. Deretter bekreftet han sin forklaring med lovens ed. Dimittert.

Deretter fremsto 4., 5., 6. og 7. vitne av mannskapet. Alle disse vedtok sin tidligere forklaring og bekreftet den med ed. Dimittert.

Som 8. vitne fremsto Willum Heers, som gjorde følgende endring i sin tidligere forklaring at han trodde skipets virkelige bestemmelsessted var England og at skipperens første bestemmelse da de fikk problemer i sjøen, var å søke inn til Shetland. Men de ble forhindret fra dette ved den overordentlig sterke strømmen som drev skipet inn under den norske kyst. Skipperen har ellers ofte ytret frykt for de danske og norske kapere og flyktet en gang han søkte inn mot kysten, ut i rom sjø, fordi han så et skip som han trodde var en kaper. Til slutt la vitnet til at han er hyret for engelske penger, nemlig 4 pund 10 shilling i måneden, men det kunne også være 45 gylden hollandsk. Denne forklaringen bekreftet han med lovens ed.

Som 9. vitne fremsto William Wærre, som vedtok sin tidligere forklaring, likevel uten å gjøre det tillegg forrige vitne hadde gjort, og bekreftet denne med lovens ed.

Den som 10. vitne avhørte James Erichsen erklærte at hans rette navn er Jens Erichsen og at han var født i Larvik, og forandret sin tidligere forklaring slik at han i april måned ble hyret i Arkhangelsk for å gå til London. Men på denne reisen skulle de anløpe den første og beste engelske havn. På denne reisen ble skipet likevel utklarert som om det skulle til Rotterdam. For øvrig erklærte dette vitnet seg enig i den endring Wilhelm Heers i dag gjorde i sin forklaring angående skipperens frykt for kapere og kurs mot Shetland, med det ytterligere tillegg at skipper Rickels ble tvunget av sine egne folk til å søke mot den norske kyst, selv om han, på tross av medvinden,

alltid ville søke Shetland. Dette stedet ville de dog umulig kunne nå, selv om de en gang bare var 6 mil derfra. Dette tillegget var William Heers enig i. Jan?? Erichsen bekreftet så sin avgitt forklaring med lovens ed og ble dimittert.

Den som 11. vitne avhørte Jelle Elders vedtok sin tidligere forklaring og bekreftet denne med lovens ed. Dimittert.

Den som 12. vitne avhørte Herman Lyfgard vedtok sin tidligere forklaring med den forandring og tilføyelse at de riktig nok hadde tvunget skipperen til å søke inn under den norske kyst da de hadde den av det forrige vitne omtalte brekkasje (?). Han bekreftet forklaringen med lovens ed. Dimittert. (Her er det uklarheter i teksten. To tilføyelser er gjort i margin, noe er strøket over, og noe er understreket).

Den som 13.vitne avhørte Henrik Stenke vedtok sin tidligere forklaring med den tilføyelse at mannskapet riktig nok hadde tvunget skipperen til å søke den første og beste kyst, en forklaring han bekreftet med lovens ed.

Vitnene nr. 14, 15 og 16 fremsto og vedtok sine tidligere forklaringer med tilføyelse av at strøm og medvind hadde forhindret dem fra å kunne komme fra Måløy til de gikk derfra, og at det derfor er vind og vær som har forhindret skipet fra å komme like tidlig til Bergen som skipperen og mannskapet, som for å ha tid til å begynne forhøret tidlig, hadde forlangt å bli brakt her til byen, slik de hadde fortalt. De bekreftet dette med lovens ed. Dimittert.

Som 17. vitne fremsto den tidligere av-

hørte Cornelis Rickels, som vedtok sin tidligere forklaring med den tilføyelse at han for øvrig, angående det som hadde skjedd på reisen, refererte til sin journal, som i ett og alt er sannhet, og bekreftet denne erklæring med lovens ed. Dimittert.

Som 18. vitne fremsto Eilert Lund, nestkommanderende på kaperen Einar Tambeskielver, som forklarte seg fullkomment overensstemmende med det øvrige kapermannskap, så vel i henseende til kapringen som til oppholdet i Måløy med skipet Commerce, der vitnet hele tiden har vært om bord siden det kom inn. På denne forklaringen avla han lovens ed.

Som 19., 20. og 21. vitne fremsto Tønnes Magnussen, Bernt Johannesen og Peder Johannesen, som i alle deler var enige med 18. vitne og bekreftet dette med lovens ed. Dimittert.

14., 15., 16., 18., 19., 20. og 21. vitner la til, etter spørsmål, at den tiden de lå i Måløy med priseskipet hadde de to ganger lettet for å gå under seil, men var blitt nødt til å vende tilbake, og den øvrige tid hadde de enten motvind, eller når vinden var god, var den så sterk at losen ikke ville lose.

Kaptein Rickels la til at han bestemt benektet at han hadde søkt mot Shetland, da han bare søkte, som skipper, å holde seg i sjøen lengst mulig. I dette ble han likevel forhindret av mannskapet, som tvang ham til å søke det første og beste land.

Begge parter ble så spurt av dommeren om de ønsket videre eller utførligere opplysninger om denne saken, noe begge

benektet.

Kaperkaptein Carlsen fremla skriftlig påstand av dag dato, som han refererte til og overlot saken til domstolen.

Dette er Carlsens innlegg:

Under dette forhøret er det opplyst at den 11. november forrige år, praiet jeg med mitt førende skip Einar Tambeskielver, under engelsk flagg, omtalte skip Commerce, ført av skipper Jacob Rickels, som da heiste russisk flagg og forega å være destinert til Rotterdam, samt unnskyldte at skipet var så nær den norske kyst, fordi skipet hans var lekk og mannskapet sykelig. Denne besynderlighet, at han forsøkte å unnskyldte at han var så nær den norske kyst, og at skipspapirene hans var i uorden, samt at skipets last ikke var av den beskaffenhet at den kunne være destinert til Holland, hvorfra vel talg utføres men hvortil det ikke innføres, berettiget meg til å tro at skip og last var bestemt til England. Av denne grunn innbrakte jeg skipet til nærmere undersøkelse i priseretten. I de her fremlagte skipsdokumenter, så langt som deres innhold er kjent, er det følgende mangler:

Sjøpasset som er registrert som nr. 11, av 30. august 1811, svarer ikke til den avseilingen fra Arkhangelsk som er oppgitt av skipperen. Avseilingsdato 22. og 23. august forrige år, og kontrakten som er registrert under nr. 12, stemmer heller ikke. Konnossementet som er registrert som nr. 15, er ikke undertegnet av skipper J. Rickels, heller ikke er frakten tatt med i dette, like lite som hvem lasten skulle leveres til. Videre mangler skipper J. Rickels manifest og opprinnelsestifikat over lasten, kjøpebrev til denne med foregivne eier av skipet og behørig mannskapsliste, hvorav over 1/3 er hyret i London og ikke en eneste er russisk, noe 1/3 måtte være om skipet, som påstått, skulle være russisk. Endelig mangler også skipets målebrev og certerparti, og en del blad er revet ut av skipsjournalen.

Det er således bevist at omtalte skip mangler de befalte skipspapirer, at det har dobbelte og falske papirer, som kan sees av de registrerte konnossementer, samt at skipper J. Rickels selv innrømmer at skipet er bygd i Hamburg, selv om det er forsynt med påstått russisk bilbrev, og det ikke er en eneste russer blant mannskapet. Videre har skipperen selv forklart at han i året 1809 hadde reist med falske papirer. Det er ingen grunn til å anta at siden en del av de her fremlagte papirer er falske, så skulle de øvrige være riktige, især siden han flere ganger tidligere har brukt simulerte papirer. For øvrig må her bemerkes at kaperreglementet av 28. mars 1810, paragraf 12, ledd b, sier «etter denne Lighed», noe som betyr det samme som formodning. Vel er det ikke bevist at det er kastet skipspapirer over bord, men da journalen er revet i stykker, har det samme konsekvens. Ifølge bestemmelsen i kaperreglementet av 28. mars 1810, paragraf 12 a, b og c, er omtalte skip

mistenkt, og følgelig skal det etter samme paragrafs siste ledd anses som god prise, når ikke denne mistanken oppheves ved godtatt bevis for det motsatte, hvilket skipper Rickels ikke har kunnet godtgjøre. For om en endog et øyeblikk antar at skip og last er russisk, noe jeg fullstendig benekter, må det etter reglementets 11. paragraf b, d prisedømmes. For etter skipper J. Rickels tilståelse har han i året 1809, med skipet han fører, og som han foregir er eiet av den nå likeledes oppgitte reder, gjort en reise fra Arkhangelsk til Leith med en last tjære og bek. På denne reisen gikk han fra Arkhangelsk med utklarering til Amsterdam. Fra Leith gikk han under engelsk konvoi til London, der han av sin nåværende besetning fikk 5 mann og skipsgutten. Der losset og solgte han lasten sin ettersom han bare var anløpt Leith for å få engelsk konvoi, noe han, fordi han var forsynt med engelsk lisens, var berettiget til ifølge engelsk lov. Fra London gikk han tilbake til Arkhangelsk og innklarte som om han kom fra Stavanger. I år 1810 gjorde han også en tur fra Arkhangelsk til London og derfra igjen tilbake til Arkhangelsk under foregivende av at han kom fra Stavanger. Det vises til 3., 4., 5., 6. og 7. vitnes forklaring. Alt dette viser at han, ved å fare på Storbritannia med lisens under engelsk konvoi, og å bringe falske utleveringer til den russiske havnen Arkhangelsk, som, likesom alle andre russiske havner, på grunn av krigen, er sperret fra skip som kommer fra Storbritannia, har forbrutt sine nøytralitetsrettigheter.

Hans omtalte forklaring godtgjør også at skipet hans brukes til smughandel, og dette gjelder også denne reisen, for ved denne oppbringelsen unnskyldte han seg med at han holdt for nær Norge, og ifølge 3., 14. og 15. vitners forklaring fryktet han for danske og norske kapere samt holdt nær kysten til England. Det er også offentliggjort av den franske regjering at intet skip, uansett hvilket flagg det fører, må gis adgang til franske havner, eller havner under fransk herredømme, med mindre de er forsynt med Certificat ad l'origine over lasten, og herværende skipper J. Rickels har ikke fått et slikt. Av dette kan man se at hans bestemmelse ikke har vært, som foregitt, til Rotterdam, men at han likesom i årene 1809 og 10 har brukt denne falske utklareringen for å kunne bli ekspedert fra Arkhangelsk, og på samme måte som da til Storbritannia, noe som videre godtgjøres ved det at skipper J. Rickels før har forklart noe, så noe annet for retten og ventelig vil driste seg til å forandre sin forklaring om denne reisens bestemmelse, som, ut fra et brev som er funnet hos ham, sees å egentlig være bestemt til Portsmouth i England, selv om der finnes enda flere, utenom det som er nevnt i dag, om skipper J. Rickels, noe jeg tror priseretten i en sak av denne natur vil overveie som tilstrekkelig til å prisedømme skipet og lasten.

På denne bakgrunn blir min aller ærbødigste påstand at skipet Commerce, innbrakt av meg med kaperen Einar Tamberskielver, ført av skipper Jacob Rickels, med dets last, blir tilkjent meg som en god prise. Således overlates saken til den ærede priseretts kjennelse.

Bergen 24. januar 1812.

Ellert Carlsen

Priserettssaken mot skipper Jacob Rickels, fremlagt under undersøkelsesforhøret 25. januar 1812, bekreftet av Klingberg.

Kaptein Rickels begjærte saken utsatt til førstkommende fredag dem 31. i denne måned kl. 10, for til den tid å komme med sitt svar og ytterligere påstand. Vedtatt: Den forlangte utsettelsen bevilges.

Bull.

Som lagrettsmenn: N. Schiolager, F. Abel. O. Matzau, L. Olsen

År 1812 den 31. januar ble en ekstra bytingsrett satt på befalt måte på rådhuset under lukkede dører, i overværelse av de lagrettsmenn som har undertegnet protokollen, i anledning av skipet Commerce. Da møtte skipper Jacob Rickels som fremla en skriftlig redegjørelse til doms, av dags dato, med to bilag, der den tiltalte la fram opplysninger innhentet hos hans styrmann.

(Sannsynligvis er dokumentet utarbeidet av en prokurator fra Bergen).

Nevnte innlegg med de to påståtte innlegg registreres og lyder slik:

Pro memoria.

Kaptein Carlsen taler i sitt innlegg av 24. denne måned i en tone som om det allerede er en avgjort sak at skipet jeg fører, Commerce, samt dets last, må prisedømmes. Men det går her som ved andre anledninger, når bare en fører ordet og ikke mer blir sagt, han beholder da for en tid en viss troverdighet, men ikke før har man tatt til gjenmæle, så ser saken langt annerledes ut.

Dersom de omtalte skipspapirer, som er lagt frem i retten, hadde blitt oversatt til et språk som kapteinen kjente, har jeg ingen tvil om at han måtte finne seg overbevist om at så vel skipet som lasten tilhører russiske undersåtter i Arkhangelsk, og at den reisen jeg gjør var destinert til Rotterdam. Men hvor umulig er det ikke nå for meg, fordi dokumentene er på russisk språk, som jeg ikke forstår i tilstrekkelig grad, og kapteinen enda mindre, å kunne overbevise ham.

Imidlertid, da jeg med nevnte skip i 1807, fra Arkhangelsk, innbrakte en last rug til Stavanger, der denne til landets proviantering ble mottatt med åpne armer, og hvorfra jeg igjen ville fortsette reisen til hjemstedet, men på grunn av engelske kryssere, som da oppholdt seg i sjøen, ble nødt til å søke inn til Bergen, hvor jeg

oppholdt meg i april måned 1809, som vedlagte verifiserte gjenpart av tollpass herfra viser, ble det ikke på noen av disse steder gitt uttrykk for tvil om mine papirers ekthet, selv om krigen med England i like stor grad fant sted da som nå. Derfor vil det ikke være lett å forstå hvorfor man nå kan finne på å lage så mange vanskeligheter for meg.

Mine papirer er sannsynligvis i like god orden nå som da, og ingen tror vel at min Høye Kongelige russiske regjering ville kunne beveges til å gi et skip papirer uten at den samme også var overbevist om at de ble gitt fra en eiendom som tilhørte Hans Majestets undersåtter. Det beviser at jeg ikke ville gå til noen fiendtlig havn på den reisen jeg gjør nå, likevel kan jeg ikke tale for denne sak på annen måte enn med mine skipspapirer.

Hadde noen, da jeg under den omtalte reise fra 1807 til 1809 lå ved Norge, funnet det for godt å gjøre innsigelser mot mine papirer, hadde jeg heller ikke da visst å anføre andre grunner for meg enn nå, nemlig at mine papirer måtte avgjøre saken. Sant nok hadde jeg ikke da gått inn til Bergen når jeg ikke på min tilbakereise fra Stavanger til Arkhangelsk hadde truffet engelske kryssere i sjøen ved Stadt. Men likesom denne omstendighet den gang muligens kunne ha blitt ansett som bevis for at jeg ikke ville la meg oppbringe, så er det en innlysende sannhet at en skipper ikke alltid kan ha slike data å rettferdiggjøre seg med. Hvor svake er ikke kapteinens grunner for å ha oppbrakt meg, når den ene av dem er den at en del av min last er talg, og talg pleier å bli utført fra Holland? Han vil da vel ikke forby den ene vennskapelige makt å utføre sine varer til hvilken som helst annen vennskapelig makt den selv vil, om spekulasjonen enn var så uheldig at den ikke fant hans bifall. Til bevis for hvorvidt matrosenes forklaringer er til å lite på, vil jeg som eksempel anføre: At James Erichsen forklarte den 19. desember 1811 å være født i Bielefeldt og reformert, senere i forhør den 25. desember å hete Jens Erichsen og å være født i Larvik i Norge av luthersk religion, og samtidig forklarte Hans Andresen å være født i Oldenburg og reformert, men forandret igjen sin forklaring den 25. og utga seg da for å være født i Bergen stift 3 mil sør for Bukken og av luthersk religion.

Personer som slik blir grepet i usannheter, hvordan kan de stå til troende for noen rett?

I de innsigelser kaperføreren har gjort mot riktigheten av mitt sjøpass, later han til å tro at han forstår russisk, og likevel forstår han ikke ett ord. Hva dette, samt mine øvrige skipspapirer inneholder, kan først erfares når de blir lovlig oversatt.

Jeg må ellers bemerke at den gamle tidsregning blir brukt i Russland, og hvor forskjellig denne enn er fra den danske, så vil han ikke desto mindre bevise dokumentenes manglende ekthet fra utstedelsesdatoen, noe han, som nevnt, ikke forstår.

Journalen er det dokument som kan si når jeg gikk fra Arkhangelsk og hva som fra tid til annen har skjedd med skipet, og siden man ikke kan vente, om jeg enn hadde den beste hukommelse, at jeg skulle være i stand til i hodet å kunne ha oppbevart enhver tildragelse og når den skjedde, må jeg i den anledning bare forholde meg til journalen, som inneholder alt man vil vite, og hvis troverdighet man ikke bør tvile på, siden den ikke er ført av meg, men av min styrmann. Den er nå i rettens hender. I min avgitte forklaring har jeg gjort rede for hvorfor det påberopte konnossement ikke er blitt mottatt av meg og hvorfor der ikke er blitt innført hvem lasten skulle leveres til i Rotterdam. Når det gjelder mangelen på mannskapsliste og Certificat d'origine, finner jeg det overflødig å gjenta det som er blitt sagt tidligere, men refererer meg bare til min nevnte forklaring, som er aldeles riktig. Kaperreglementets paragraf 10, litra J viser jo at certerparti er overflødig når der eksisterer konnossement. Man kan følgelig ikke forstå kapteinens påstand om denne saken som annet enn søkt sjikane.

Når det gjelder journal-boken, holder jeg meg til likeledes til min forklaring, men da styrmannen er den som har ført journalen, må jeg påstå at han må bli nærmere avhørt av retten og spurt om hvordan det forholder seg med de blad som kapteinen klager over skal være utrevet av boken, noe som er aldeles mot mitt vitende, og som jeg heller ikke tror noen har sett har skjedd, og som det heller ikke finnes den minste grunn til, like så lite som til at jeg skal ha vært forsynt med dobbelte og falske papirer, som kapteinen behager å innbille seg, uten den minste, enn si sannsynlige, formodning.

Det er ikke nok at man oppdikter en hel masse mot meg, man skal kunne bevise sine anklager om det skal kunne ha den minste virkning. Hvordan skipet er blitt russisk eiendom, viser skipspapirene, når man bare forsto dem i det språk de er skrevet på. Hva jeg vet om dette, har jeg også gjort rede for i retten, noe jeg refererer meg til.

Tar jeg ikke mye feil, er det bare min reiserutes lovlighet eller ulovlighet som kan komme under priserettens bedømmelse. Mine foregående reiser er altså in casu en uvedkommende sak og kan og bør ikke komme i minste betraktning. Hadde min bestemmelse vært å søke noen fiendtlig havn, hadde jeg neppe ved oppbringelsen holdt meg så nær den norske kyst. Dette synes å være et talende bevis for min reises lovlighet.

Det påberopte brev innhold viser seg klart å være en familiesak, som er skrevet til meg uten den minste forbindelse til denne reises skips og lasts bestemmelse. Av min redelige forklaring kan man tydelig se at det som blir påstått i kapteinens innlegg, at jeg har gjort en reise i året 1810 til London, er aldeles falskt, og således er flere av hans oppdiktede beskyldninger uhjemlede. Derfor forbeholder jeg meg regress og tiltale mot ham.

Etter slik gjentatte ganger å referere meg til skipspapirene, som, når de blir oversatt, vil gi klare og sanne lys over saken, påstår jeg at skipet jeg fører og den lasten det har, blir aldeles frifunnet for kapteinens nedlagte påstand om dettes prisedømming, men derimot reserverer meg rett til skadeserstatning på alle tenkelige måter, som er og blir en følge av den ulovlige oppbringelsen. Hvormed jeg overlater saken til priseretten under forbehold av vedlagte avlagte protest av dags dato 20. desember og dens innhold.

Bergen 31. januar 1812

Jacob Rickels

Til

Den kongelige priserett i Bergen fremlagt under undersøkelsesforhøret på Bergens rådhus den 31. januar 1812 bekrefter Klingberg.

Vedlagt var også en regning fra Bergen tollkammer av 22. april 1809. Den viser at fregatten Commerce kom til Bergen 2. august 1808. Den hadde målebrev fra Stavanger av 13. juni 1808 på 182 ½ «Commerce Læster». Derfra var den kommet baklastet til Arkhangelsk, men på grunn av «de krigerske Omstændigheder» måtte den komme inn til Bergen og var blitt liggende her. Skipet hadde tatt inn proviant: rugbrød, erter, barkebygg, smør og kjøtt, samt to favner brensel.

Der var også en «Requisisjon», mottatt av Johan Krefting, «kongelig Majestæts Notarius Publicus udi Bergen i Norge», der Rickels redegjør for saken, klager over at han ikke en gang fikk ta kontakt med sitt «General Consulat for Norge, dets mandataire her paa Stædet, herr Wollert Krohn», og ber kongens representant «nedlægge kraftigst protest» mot «Hans Høyvelbaarenhed Herr Stiftsbefalingsmand de Bull som høieste Øvrighed her paa Stædet, med hans Assessor og Byfoged Bull, der har fremholdt dette Forhør, mod den Høykongelige Priseret paa dette Stædet efter Formodning, samme skulle paatage sig Kjendelsen i Sagen samt i Besynderlighed mod benævnte Kaperfører Carlsen der for Tiden befinder sig her i byen, tiligemed ham antagne Commisionaer De herrer Konow & Compagnie herstæds paa egne og Kaper Rehderiets Vegne, og paa alle de dem samtligen en for alle og alle for een alt An- og Tilsvar som maatte komme fra min høye Regjering, Rehdere og Befragtere, Ejerne af indehavende Ladning, Assurandeurer, som og alle andre Medvirkende for den Krænkelse mit Flag har vederfaret, Ophold af Skib og Ladning, sammes muelige Bedærvelse, Forringelse og lidende Tab ved Priserens Forandring paa Leveringsstædet, samt havte og havende Udgifter, reserverende mig og alle angaaende samledes al deraf videre flydende fyldestgjørende Regres og Satisfication til alle Vedkommende i alle optænkelige Maader; saavel for det passerede, som for det endnu i denne Henseende passerende.»

Priserettens kjennelse følger her i original språkdrakt:

STATSARKIVET I BERGEN

BYFOGD OG BYSKRIVER I BERGEN

RETTERGANG

PRISERETTSPROTOKOLLER

I.F.a. 1810-1813 Voteringsprotokoll/Forhandlingsprotokoll, fol. 14b-16a

Aar 1812 den 14 Februar blev inden den Kongelige Priseret i Bergen saaledes voteret i Sagen

No 12. Kaperfører E. Carlsen contra

Skipper J. Rickelt – Skibet Commerce –

Assessor Bull. Det under denne Sag omhandlede Skib Commerce som under Russisk Flag har navigeret, er af Kaperfører Carlsen oppbragt paa en Rejse fra Archangel, efter Foregivende destineret til Rotterdam, paa Grund af formeendtlige Mangler ved Skibspapirerne.

Ved det i denne Anledning optagne Undersøgelser Forhør har Papirerne, som forfattede i det Russiske Sprog, og for største Deelen uden medfølgende Oversættelser, ikke nøye kunnet gjenneemgaaes, eftersom her paa Stedet saavidt man veed, ingen gives, der er dette Sprog mægtig. Priseretten kan følgelig heller ikke indlade sig paa samme, og har i (stedet) fundet sig beføjet til at forhale denne Sag en betydelig Tid, for fra andre Steder at faae dem oversatte, og det saameget mindre, som andre ved Forhøret oplyste Data ere blevne de egentlige Hoved-Gjenstande for Undersøgelserne, og de egentlige Hoved Grunde for Captenens nedlagte Condamnations Paastand, og dette er Skibets foregaaende Fart –

Skipperen har nemlig under Undersøgelser Forhøret maattet tilstaa, at have med selv samme Skib, for selv samme Rehdere i 1809, gjort en Rejse fra Archangel til Leith, fra hvilken Stad han under engelsk Connos gikk til London, hvor han solgte sin Last og overvintrede, saa at han først i Aaret 1810 som Sommeren retourneret til Archangel, hvor han inclarerede som kommende fra Stavanger, hvorimod han da han gikk fra Archangel til Leith, udclarerede som om han vilde gaa til Amsterdam.

Til sit Forsvar i denne Anledning har vel Skipperen anført, at den Rejse han aflag-

de paa Leith og London var en tilendebragt, og denne Sag uvedkommende Rejse, eftersom denne sidste Rejse er gjort paa et nyt Søepas, men seer man hen til, at et Skibs Neutralitet saavel efter almindelige Rets Principer, som efter Reglementet af 28^{de} Martii 1810, tilintetgjøres ved at afbenytte en Krigførende Magts Beskyttelse, saa er det ogsaa i følge ovenstaaende afgjort, at Skibets quæstionis har været deneutralisert, men Neutralitets Retten kan dog ikke et Skib gjenvinde, ved blot at tilendebringe en Rejse, paa hvilken det har mistet sin Neutralitet, og derefter at lade sig meddele et nyt Søepas, især kan Neutralitets Retten ikke ansees gjenvunden, naar Skibet tillige er bleven brugt til Smughandel med en Krigførende Magt, ved hjælp af falske Ind- og Udklareringer. Det under denne Sag omhandlede Skib ejes desuden endnu af samme Rhederie, og føres af samme Skipper, som paa den forbudne Rejse, opvæke Formodning om, at de ogsaa ville misbruge Søepasset paa denne Rejse ved utilladelig Fart - - - Denne Mistanke forøges ved Skipperens Frygt for Danske Kapere, og hans Uvillie til at anløbe den Norske Kyst, samt ved Matrosen Jens Erichsens Vidnesbyrd om at være forsynet med Skibet forat gaae til London, hvilket Stæd ogsaa flere af Mandskabet have anseet for Skibets Bestemmelse. Der til kommer endnu, at meere end 1/3 Deel af Skibets Besætning er forhyret i Engelland, men hvad der endelig gottgjør bestemt, at Skibet ikke som foregivet, har været destineret til Rotterdam, er Mangelen af den franske Consuls Certificat d'origine for Ladningen; Thi uden dette Document kunde Skibet ikke anløbe Rotterdam, og der losse sin Ladning, som efter Skipperens aabenbar urigtige Forklaringleveres i Rotterdam, efter en Ordre han skulde søge i Amsterdam. Ifølge Ovenstaaende Kan nærværende Skib, der har været brugt til Smughandel paa Engelland, og har afbenyttet Engelsk Connos og paa dets nærværende Rejse ikke er Bestemt til den Havn som i dets Papirer angives for dets Bestemmelsesstæd ikke ungaae at condamneres ifølge Reglementet af 28^{de} Martii 1810 § 41 og 42.

Thi concluderes. Det under denne Sag Omhandlede, og af Skipper J. Rickelt førte Skib Commerce, tilligemed sammes Ladning tilkjendes herved Kaperfører Carlsen som god Prise. Rets-Omkostningerne af Prisen at udrede –

Commandeur Friess og Justitiarius Justitsraad

Klagenberg vare eenige med Assessor Bull.

Friess Klagenberg Bull

Rickels anket dommen til Overadmiralitetsretten i København.

Anken ble avslått.

Jon Are Vøien:

Dugnadsprosjekt: Transkribering av personsedler til folketellingen 1920

Folke- og boligtellinger har i mer enn 200 år vært en viktig kilde til kunnskap om det norske samfunn. I Norge, som i de fleste andre land, er disse tellingene den største statistiske undersøkelsen som gjennomføres. Folketellingene gir et situasjonsbilde om personer som bodde i Norge på en bestemt dato i et bestemt år. I de nominative tellingene vil man finne opplysninger om personer i en husstand og slektsforholdet mellom personer.

I magasinene i Riksarkivbygningen på Sognavann befinner det seg 2 arkivbøker registrert under Rentekammerets realistiske ordnede avdeling. De inneholder Norges første fullstendige folketelling fra 1769. Dessverre vil mange si, er tellingen numerisk, og gir kun en oversikt over hvor mange som tilhørte hver husstand, men ikke navnene på de som var bosatt der. Den første landsomfattende nominative folketellingen kom i 1801 der **alle** innbyggere er oppført med navn, alder og bosted.

Det ble holdt folketellinger i Norge omtrentlig hvert tiende år i tiden fremover.

Det var numeriske tellinger i 1815, 1825, 1835, 1845 og 1855

Det var landsdekkende nominative tellinger i 1865, 1875, 1891, 1900, 1910, 1920 osv.

Folketellingen fra 1. desember 1920

De fleste av de nominative folketellingene nevnt over er skannet og transkribert og lagt ut på Digitalarkivet i søkbar form. Folketellingen fra 1. desember 1920 er den trettende i rekken siden 1769. For hver ny folketelling var det en utvidelse i antall poster/spørsmål som skulle fylles ut. Da 1920-tellingen kom var det den mest omfattende til da, og inneholder mye informasjon om boforholdene både i byer og på landsbygdene. Det var også den første telling hvor det ble laget statistikk over de vanføre.

Folketellingen fra 1. desember 1920 er skannet av Arkivverket. For store deler av landet er ikke tellingen fra 1920 ordnet, slik at personsedlene ikke ligger i rekkefølge verken på gård eller familie. Ved å bare legge ut de skannede bildene på Digitalarkivet vil tellingen være tung å finne frem i. Arbeidet med å legge inn metadata for å gjøre den søkbar er en tidkrevende manuell operasjon som Arkivverket ikke har ressurser til å utføre uten å få drahjelp av andre.

For å gjøre tellingen mer brukervennlig og søkbar har Arkivverket etterlyst frivillige til å foreta en transkribering av personsedlene gjennom et dugnads-

prosjekt. Arkivverket har laget både registreringsmal og registreringsinstruks for arbeidet. Mange meldte sin interesse for å bidra, og de første startet med å transkribere i november 2018. Nesten 300 personer bidrar nå i arbeidet med å transkribere personsedlene til denne tellingen. Målet er at alle de 2 649 775 personsedlene blir transkribert ferdig i god tid før tellingen blir allment tilgjengelig på Digitalarkivet 1. desember 2020.

Det statistiske grunnlagsmateriale som befinner seg i tellingen er klausulert etter statistikkloven av 16.6.1989, der det er bestemt at taushetsplikten for opplysninger om personlige forhold skal gjelde i 100 år.

Alle som skal delta med å transkribere må derfor undertegne en taushetserklæring og data-behandleravtale før de kan få tilgang til den enkelte by/herred man ønsker å transkribere.

Selv om mange frivillige bidrar med transkribering, så er det god plass til flere. I Hordaland er det mange personsedler som bare venter på å bli transkribert. Kunne dette være noe for deg, eller kjenner du noen som kunne tenke seg å bidra – ikke nøl med å ta kontakt på digitalarkivet@arkivverket.no

Følgende herreder i Hordaland har behov for transkribering av personsedler fra folketellingen 1920:

Alversund, Austevoll, Bømlo, Eidffjord,



Folketelling i Norge

1 desember 1920.

Skjema 1. Personseddel nr. _____

Landsvik herred. Tellingskrets nr. *2*

Hus- og husholdningsliste nr. _____, Gårds nr. *18*, Bruks nr. *153 x 154*
155 og 156-166

1. Fullt navn: *Grimsdal Trulandsbarnen*
2. Mannkjønn¹. — Kvinnekjønn¹.
3. Fødselsdag: _____ i året _____
4. Fødested: _____ { Opptil herred eller by i Norge
eller fødeland utenfor Norge.
- 5a Ugift¹. — Gift¹. — Enke¹. — Enkemann¹. — Separert etter bevilling¹. — Lovlig fraskilt¹.
- 5b For gifte kvinner: Når gift? _____ { Opplysningene
gjelder **nuværende**
ekteskap.
6. Levevei (hovederhvervet, se Regler for utfyllingen: Spørsmål 6). _____
7. (Se Regler for utfyllingen: Spørsmål 7).
 - a. Hvis De arbeider for andre (som funksjonær, arbeider o. s. v.):
Hvem arbeider De for? _____
 - b. Hvis De driver egen virksomhet: Anvender De leiet arbeidshjelp
(ja eller nei)? _____
8. Bierhverv (eller biinntekt) _____

Har man ingen biinntekt av nogen betydning settes „nei“.

¹ Her kan svares ved tydelig understreking av de ord som passer.

Etne, Evanger, Fana, Fitjar, Fjelberg, Fjell, Herdla, Hosanger, Jondal, Kin-sarvik, Kvam, Kvinnherad, Laksevåg, Manger, Odda, Røldal, Samnanger, Tysnes, Ullensvang, Voss og Vosse-stand.

I tillegg kommer *Bergen* der det ikke er foretatt noe transkribering ennå.

Det er 17 herreder i Hordaland som allerede er ferdig transkribert, og 10 herreder som er under transkribering.

Torbjørn Ødegaard:

«DE FANGENE I TYRKIET VEDKOMMEN- DE» – en spesialversjon for Bergenspos- ten

Sent på høsten i året 1622, på ukjent posisjon i Atlanterhavet, et stykke vest for Den Iberiske Halvøy, utførte en algersk-osmansk kaperflåte et vellykket angrep – sett med tyrkiske øyne – mot en dansk-norsk konvoi av handelsfartøy i saltfart, under seil til eller fra havner i Spania eller Portugal og åpenbart virkningsløst beskyttet av flere av danskekongens orlogsskip. Fire av våre skipsbesetninger ble som følge solgt på slavemarkedet i Algier, med et langvarig gisselslaveri i vente for de forslavede sjømennene. Ett av skipene var fra Bergen. I tillegg ble et kongelig konvoiskip tatt.

En utbredt praksis med løskjøp åpnet for mulighet for retur til hjemlandet.

Fem år senere, sommeren 1627, angrep to separate algersk-marokkanske eskadrer på en mer pirataktig måte Island og røvet med grov vold og rå overmakt med seg nærmere 400 islendinger – som noen få uker senere, på samme måte som de dansk-norske sjøfolkene, ble handelsvarer på nordafrikanske slavemarkeder, henholdsvis i tyrkiske Algier og i den uavhengige korsarrepublikken Salé, langs den marokkanske vestkysten. Overfallet på Island ble senere kjent som *Tyrkerranet*, til tross for det faktum at europeiske konvertitter – «renegater» eller «tyrkere av pro-

fesjon», slik de i samtiden ble omtalt som – utgjorde både flåteledelsen og en stor del av den angripende styrken.

Alt dette – sjømenn i slaveri, *Tyrkerranet* på Island og havarerte islamkonverterte ex-kristensjeler i de nordafrikanske Barbareskstatene – var foranledningen til det store danske statsinitierte løskjøpet av slaver fra Algier i årene 1635 og 1636. På kongens ordre samlet man inn penger inn i hele riket. Kongens viktige forretningskontakt i Amsterdam, den nederlandske handelsmannen Paul de Willem, ble hyret inn for å sørge for at midlene ble sendt sør-
over. Og den lokalkjente Willem Kieft var den som gikk fra hus til hus i Algier og forestod den praktiske delen av frikjøpet.

Det hittil lite benyttede dokumentlegget i Riksarkivet i Oslo – som nevnt under samlebetegnelsen «De Fangene i Tyrkiet vedkommende» – belyser dette løskjøpet i detalj, ved at man for eksempel kan følge pengenes vei fra nord til sør, dvs. omformingen av innsamlede skillingen i danske og norske kirker og hospitaler til utbetalte *styck von acht* til navngitte slaveeiere i Algier for deres også navngitte nordiske slaver, som fikk friheten kort tid etter at nederlenderen Willem Kieft personlig oppsøkte dem i osmanske Algier. Med seg fra



Dekorert osmansk kanon funnet i Alger den 8. oktober 1581 av Ca'fer el-Mu'allim. Lengde: 385 cm, kaliber: 178 mm, vekt: 2910 kg. Kanonen brukte prosjektiler av stein. Beslaglagt av Frankrike under invasjonen av Alger i 1830, og står i dag på Musée de l'Armée, Paris.

Danmark via Nederland hadde Kieft et frikjøpsbudsjett på nær 15.000 riksdaler, som skulle benyttes til å få hjem undersåtter fra alle kanter av landet.

Ved å knytte disse norskeide primærkildene blant annet til kanselliets publiserte brev, rekonstrueres dette løskjøpet, som hittil har vært et lite påaktet forskningsemne i dansk sjøfartshistorie fra Christian den fjerdes periode.

I Algier trellet til ulike tider folk fra nesten hele Christian den fjerdes vide og langstrakte atlanterhavsrrike: islendinger, nordmenn og rene dansker; mest sannsynlig også færøyinger, videre frisisk- og tysktalende dansker fra de danskkontrollerte hertugdømmene Schleswig-Holstein og fra de nordfrisiske øyene under dansk styre. Av disse kom nær femti islandske menn og kvinner og en del danske og norske sjømenn tilbake, som en følge av det dansk-nederlandske løskjøpet på midten av 1630-tallet.

En slik opplisting («Copie aff Tegnelse paa Danske Fanger i Tyrckiet») av nærmere 50 tilfangetatte sjømenn er publikasjonens første kilde. Dette udaterte dokumentet – som mest sannsynlig ble skapt i København tidlig på 1620-tallet, kanskje omkring årsskiftet 1622–23 (basert på en liste satt opp i Algier) – er vår eldste primærkilde til et mer konkret innblikk i de nordiske barbaresklavens historie. Ved juletider 1622 kunne man i Algier finne sjømenn fra de fire innledningsvis nevnte dansk-norske skipsbesetningene tatt senhøstes samme år; fra Trondheim, Bergen, Marstrand og Ålborg (samt fra orlogsskipet «Heringesnese»). Sjømenn fra blant annet disse fire byene er nettopp representert i denne tidligste kilden, for eksempel tømmermann Paul fra Ålborg, Karl fra Bergen, tømmermann Jakob fra Trondheim og Hans Jørgensen fra Marstrand. Hans Andersen fra Helsingør hadde, i følge listen, tjenestegjort for *Mattyss Pass von Kopenhagen*, som er

identisk med kaptein Mattis Pettersen på «Heringsnese» (se nedenfor). Den tidligste oppbringelsen vi kjenner til, av nordiske fartøy i Barbareskstatene, er skipet til *Fores Henrichsön von Bergen*, tapt til algerierne i 1619, i følge samme slaveliste. Dansker og nordmenn tatt fra tyske og hollandske skip, og vice versa, gis det også opplysninger om.

Men det er først med et bønnebrev på tysk fra 1623 at detaljene kommer fram: «Kristne slavers brev, som skal sendes til vår allernådigste konge og herre i Danmark.» Sendt fra Algier 10. februar. Den anonyme brevskriveren (mest sannsynlig en av de om lag 80 dansk-norske forslavede sjømennene) bekrefter både de fire kapringene høsten 1622, og at den heltemodige skipper Mattis Pettersen på det danske orlogsskipet *Haringness* [heretter *Heringsnese*] satt fyr på kruttammeret og lot skipet gå i luften framfor at det skulle bli algerske korsarers bytte. Kapteinen selv overlevde eksplosjonen. Det vet man med sikkerhet, siden navnet hans framkommer på den første oversikten over danske slaver i Algier.

Før *Tyrkerranet* på Island kjenner vi med andre ord med sikkerhet til åtte dansk-norske fartøy som ble oppbrakt av nordafrikanske kapere (hvorav syv med sikkerhet ble ført inn til Algier), med en samlet besetning på i alle fall 150 sjømenn. Ubekreftede mørketall på grunn av manglende kildemateriale må påregnes. Antall kapringer kan ha vært det dobbelte. I

tillegg kommer en del dansk-norske sjømenn oppbrakt fra tyske, hollandske og engelske fartøy, som for eksempel en sjømann fra Bergen og en annen fra København, som var to av de påmønstrede blant hele 30 Lübeck-besetninger tatt i årene 1611–1629.

Den tyske sjøfartshistorikeren Magnus Ressel har kommet fram til at bare i perioden 1621–1629 ble om lag 150 tyske skip kapret av nordafrikanerne. Da de 400 islendingene ble ført til Nord-Afrika i 1627, er det derfor en mulighet for kan det ha vært omtrent like mange forslavede sjømenn fra andre kanter av riket, som hadde trellet og konvertert i



Kong Christian IV, stikk av Matthäus Merian - Public Domain, <https://commons.wikimedia.org/w/>



Algiers slavemarked, ca 1635. Midlertidig endeholdeplass for en rekke sjømenn fra Bergen... Nederlandsk stikk, ca 1670.

de fire Barbarekstatene fra siste halvdel av 1500-tallet og fram til august 1627, da de første islendingene fikk et nummer krittet inn på ryggen og ble solgt på markedet i Algier. Ressels forskning avdekker for øvrig at det var tyske slaver i Nord-Afrika helt tilbake til 1570-tallet.

Så var det i tillegg i alle fall én nesten-kapring av et dansk handelsfartøy i samme tidsrom: 8. juni 1623 unnslapp ostindifarerer «Perlen» av København så vidt unna fire tyrkiske skip i *den Spanske Sø*. Det lå an til nærstrid til sjøs, men en plutselig tåke gjorde ostindifarerer usynlig for tyrkerne, «og den Tid Gud ga os klar Veir, fornam vi ikke siden samme 4. Tyrkiske Skibe», i følge den senere sjællandspresten Mads Rasmussen, som var en av «Perlen»s med-

farende. Takket være *Guds underbarlige Beskiermelse* slapp samme skip unna «Tyrkiske Gallerer» også på hjemreisen.

På det meste var det således nærmere 500 danske, norske og islandske slaver i Algier og Salé i siste halvdel av 1620-tallet, i tillegg til de mer uheldige som hadde blitt videresolgt til Tunis, sendt til Levanten eller havnet som piskede slaver på middelhavsgalleier eller som dekksmannskap under tvang på nordafrikanske kaperskip. Disse 500 utgjorde da to-tre prosent av det totale antallet kristenslaver i Algier, som på 1620-tallet anslagsvis skal ha vært rundt 20.000.

For Christian den fjerde – en dypt troende kristenkonge av Guds nåde – var det utenkelig at hans undersåtter skulle



Abraham Duquesne befrikr kristne fanger i Alger etter å ha bombet byen 1682–1683. Av Girardet (dessinateur), d'après Briard (peintre) - <http://www.chateauversailles.fr/decouvrir-domaine/les-collections/les-collections>, Offentlig eiendom, <https://>

forbli i slaveri på muslimsk mark. Oldenborgmonarkiet mistet sjømenn og gaster. Inntektsmuligheter forsvant. Også Vår Herre tapte jevnlig sjeler, i form av en del dansker, nordmenn og islendinger som i første halvdel av 1600-tallet jevnlig tok de fremmedes tro og «tørnet tyrk» (igjen et samtidig uttrykk), dvs. at de omvendte seg til muhammedanismen – og forble i Nord-Afrika som en privilegert gruppe muslimer, men uten anledning til å vende tilbake, verken til kristenhet eller kristendom. Det

var derfor en konges plikt å reagere.

En liste med islandske slavenavn fra 1634 følges opp av en tilsvarende navneliste på nederlandsk – satt opp i Alger fem dager senere – over 33 danske og norske sjømenn klare for å bli frikjøpt. Navnet på en konvertitt oppgis: Styrmann Pål Wilt, men uten at det kommer eksakt fram hvorfor akkurat denne styrmannen valgte å bli muslim. Som Johannes Mariscals (mest sannsynlig en nederlandsk frikjøper) liste fra 1931, er også navnene her gruppert etter

antall år i Nord-Afrika, henholdsvis i ti- tolv år som slave, i fire-fem år og i to år. Enkelte av navnene forekommer på begge de tidligere navnelistene. Minst seks av de 33 oppførte er fra Bergen. Bergenser Peder Sandersen, som ble tatt med et Lübeck-skip i 1632, er derimot ikke ført opp, trolig fordi han selv var i algiersk kaperfart på det tidspunktet listen ble sattopp.

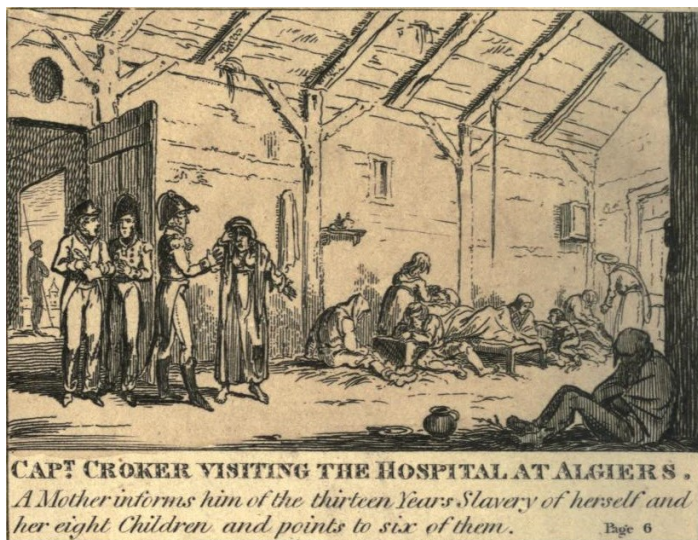
En Algier-slavene var den nevnte norske sjømannen Peder Sandersen, som også skrev en rekke brev til nære slektninger i Bergen. Forbausende nok er to av disse utgående brevene bevarte og framstår omtrent 400 år senere som definitivt viktige kilder til hvordan en norsk sjømann opplevde det nordafrikanske slaveriet, men igjen uten at man får den fyldige innsikt i dagliglivets strabaser. Noe får vi likevel vite fra hans slavetid, i et brev som også kan betegnes som det eldste kjente brevet

skrevet av en navngitt norsk sjømann fra Nord-Afrika. Sandersens brevskrivning er også en påminnelse om at av alle rikets byer, så var det handels- og sjøfartsbyen Bergen som mistet flest sjømenn til Barbareskstatenes slavemarkeder.

Peder Sandersens skip seilte ut fra Bergens led [*Bergerley*] en dag i august eller september i 1632. Kanskje et par måneder for tidlig, siden november-desember var ansett som årets tryggeste tid i sydlige farvann, da det var mindre sjanse å påtreffe barbareskkapere.

Skipets navn nevnes ikke av Sandersen, heller ikke reder. Kaptein var Claus Cordhen [også skrevet *Ghortsen* og *Cordtzs*] fra Lübeck, som mest trolig også var skipets hjemmehavn. Tyrkerne fra Algier angrep med fire fartøy 23. september, like vest for Spania. Det ble kjempet fra morgen til kveld, da akterskipet på handelsskipet stod i brann og

fem mann av besetningen var døde. Også her, som med «Heringsnese», ble det vurdert å sette fyr på kruttet om bord, men mannskapet valgte i dette



Det kom en rekke publikasjoner som tok for seg skjebnene til de kristne slavene i Nord-Afrika

[illegible]

*Brev 10. oktober 1634
fra Willem Morberg,
Riksarkivet*

et algiersk kaperskip
som tvangsforhyret
kristenslave på dekk
og kanskje i master og
ved ror, under kom-
mando av *Admiralen*
aff Arsier vid nafn
Crabati.

Strukturelt sett er Sandersens brev kategoritypisk. Hendelsesforløpet inntil salget er kortgjennfortalt. Det understrekes at det «slemme slaffuerie» er uutholdelig. Å få tilsendt penger til frikjøp er høyst nødvendig, og Gud vil belønne eventuelle hjelpere. I Algiers tyrkiske epoke ble det sendt tusenvis av slike fangebrev til Europa, som om de alle skulle ha vært skåret over samme lest; om det dramatiske overfallet, de fryktelige lidel-

tilfelle å la være og heller overgi seg – og ble senere solgt i Algier. Skipperen gikk for rundt 700 riksdaler [*stych van acht*], mens Pedersen ble avhendet for den omtrentlige normalverdien av en styrmann, 300. Hans første eier var en «gemen tørk», dvs. en helt ordinær person i Algier, som for øvrig etter hvert lot den sjøvante Sandersen mønstre på

sene, Vår Herre den allmægtige og om
de altid forsinkede løsepengene.

Som i andre slavebrev gis det også interessante tilleggsopplysninger: Allerede i oktober er han til sjøs med det algeriske admiralskipet, som krysser langs kysten av Spania. Brev fra Norge kan sendes ham via Algiers engelske konsulat. Bergensskippere advares mot algi-

erske korsarer, som planlegger nye raids nordover; både til Island og Norge. Alt dette i følge den forslavede styrmannen fra Bergen.

I lokalforvaltningen i Bergen var man godt orientert om arbeidet med Sanderens løskjøp. I løpet av omkring de to og et halvt årene som hadde gått siden angrepet på havet, hadde det menigheten hans blitt samlet inn hele 92 riksdaler til Sanderens alene, opplyser borgermester Paul Iversen i en innberetning til kongens kansler. En annen ufri bergenssjømann «och i Thørckiet» [dvs. også i tyrkisk slaveri] hadde omtrent samtidig mistet livet og etterlot seg en sum innsamlede, men ubenyttede, frikjøpspenger, til sammen 24 slettdaler. Dette viser at innsamlingene ikke alltid var kollektive, men også rettet mot navngitte enkeltindivider. Ingenting ble samlet inn til skipper *Claüs Cordtzs Auff Lybek*, som måtte basere seg på midler fra hjembyen via Holland – penger som for øvrig også forsvant, idet de havnet i uærlige løskjøperes hender.

Dette er også alt vi får vite om styrmann Peder Sanderen fra Bergen. Like hurtig som han kom inn i vår historie med sine to bevarte og unike brev hjem fra Algier, forsvinner han i 1633 uten å legge igjen ytterligere kilder. En kvalifisert gjetning er at han som dyktig styrmann forble utleid (av den tyrkiske «patron», dvs. eieren på land) til det algierske admiralskipet og derfor var en dyr slave å løskjøpe.

Samtidig fortsatte riksstyret – for øvrig i stadig hardere ordelag – å befale innkreving av slavepenger «til Løskøbelse af fattige kristne i Tyrkiet», blant annet hele 3000 riksdaler fra Skaane Stift og

Malmøhus Len, 2000 fra Bergenhuus Stift, nesten 1500 fra Trondhjems Stift, 600 fra Stavanger Stift og drøye 1300 fra Oslo Stift. Strenge var riksstyret derimot ikke overfor etterlatte på Island, med en ektefelle i tyrkisk slaveri. Der skulle utroskap ikke straffes så hardt som «ellers hos dem, der ikke har lidt saadan Besværighed».

1634 var også året for en forøkelse av antall bergensslaver i Algier, ved kapringen av bergenssskipet «St. Peter» ført av Peter Willumsen, med hans sønn som en del av besetningen. Kaptein Willumsen var for øvrig neppe medlem av Københavns Skipperlav, stiftet i samme år, der det i stiftelsesartikkel nummer ti ble det slått fast at lauget skulle bidra med løsepenger også til sjømenn i tyrkisk slaveri. I flere år arbeidet Willumsen på egen hånd for sin sønns frikjøp, ganske sikkert uten vesentlig støtte fra skipperlauget, og uten at vi helt vet om han til slutt lyktes. Besetningen fra «St. Peter» ble heller ikke ført opp på den ovennevnte navnelisten over sjøfolk klare til å bli frikjøpt. Listen ble mest sannsynlig satt opp tidligere på året, dvs. før «St. Peter» ble tatt, siden spaniafarerne seilte ut på høsten, mens listen ble skapt i juli. Bergensssjømennene faller også utenom de tre klassifiseringene på oversikten (hhv. 10-12 år, 4-5 år og 2 år i slaveri).

Dette var kort om bergensssjømennene i det algierske slaveriet inntil 1635. Videre studier søker å avdekke hvem som ble frikjøpt, hvem som konverterte, og hvem som ble værende i Nord-Afrika resten av livetiden.



An action between an English ship and vessels of the [Barbary corsairs](#)

By Workshop of Willem van de Velde the Younger - Christie's, LotFinder: entry 5080190, Public Domain, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=18420790>

By Jacques Grasset de Saint-Sauveur (France, 1757-1810), Labrousse (France, Bordeaux, active late 18th century) - Image: http://collections.lacma.org/sites/default/files/remote_images/piction/ma-31860032-03.jpg Gallery: <http://collections.lacma.org/node/208461> archive copy at the Wayback Machine (archived on 22 January 2019), Public Domain, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=27288534>



Postadresse:
Statsarkivet i Bergen
Arstadveien 22
5009 Bergen
Tlf: 55965800

epost: statsarkivet.bergen@arkivverket.no
digitalarkivet@arkivverket.no

Internett:
<http://www.arkivverket.no/bergen/om.html>
<http://www.digitalarkivet.no/>

De siste utgavene i denne serien:

