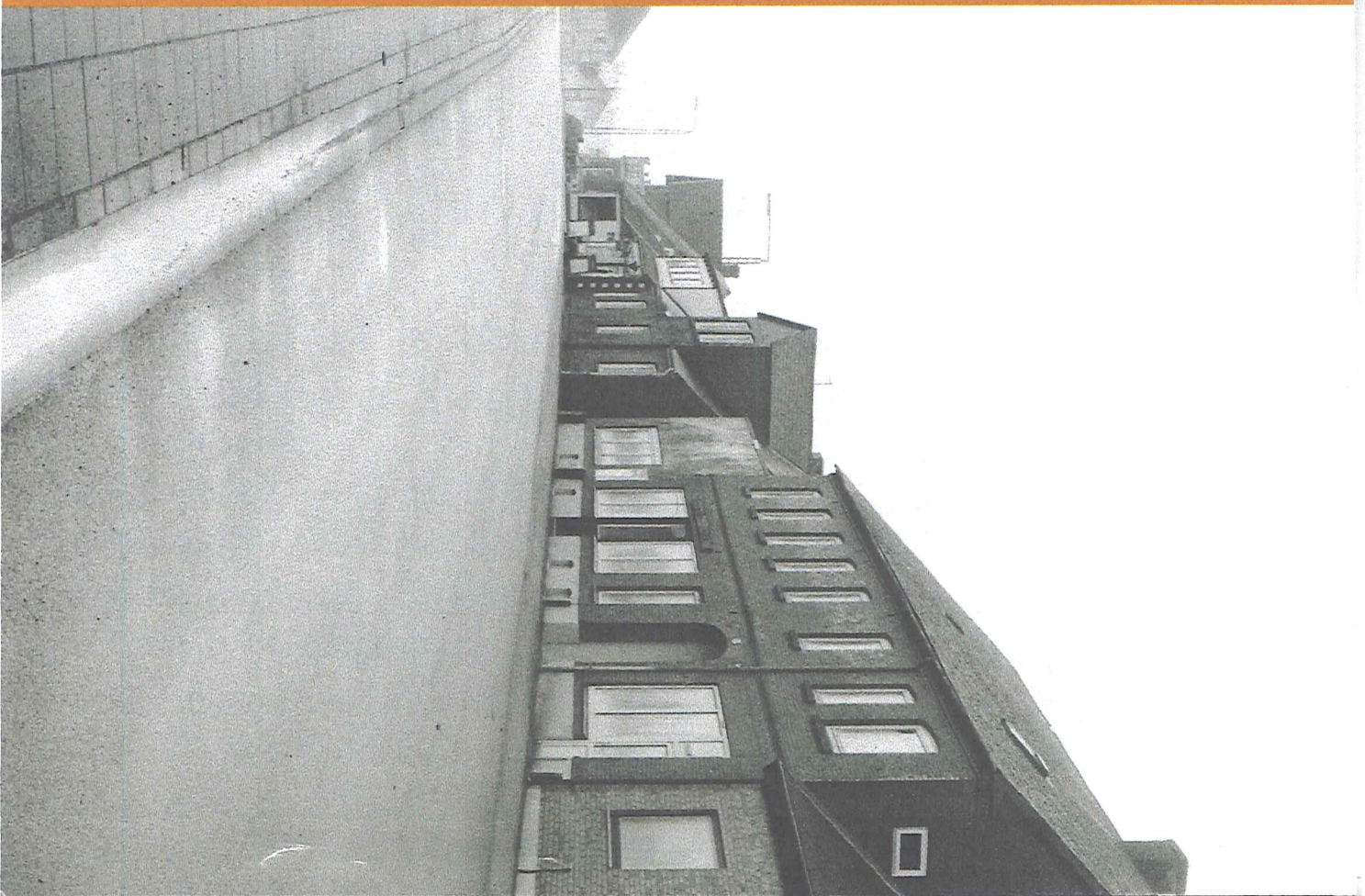


Læsø Museum 2013

Museums-
foreningen
for Læsø



Gert Juhl, Flemming Sørensen og Jess Jessen-Klikbüll

KUG DAH.

Printz Friderich

— det glemte forlis ved Læsø

Natten mellem den 28. og 29. september i 1780 forliste en af den danske flådes stoltheder, linjeskibet "Printz Friderich" i nærheden af Kobbegrunden sydøst for Læsø med en besætning på omkring 667 mand.

Det virker, som om dette forlis er blevet bortgent i Danmarkshistorien og denne artikel har kun været muligt efter et omfattende derektivarbejde, primært udført af Gert Juhl. Forliset har utvivlsomt været det største forlis ved Læsø, og det rummet menneskelige skæbner som dødsfald, børn, degraderinger og indeholder muligheden for at vraget af skibet igen kan findes.

Efter forliset blev der nedsat en Krigsretskommission, der skulle afsige dom over ansvaret for forliset. Papirerne fra dommen eksisterer endnu, men de er vanskelige at tyde og har et meget stort omfang.

Strandingen

Den 28. september 1780 kl. 2 om eftermiddagen blev der ombord i Printz Friderich ifølge papirerne taget krydspejling af Marstrand Slot og Vingøe (Vinga) Tårn, hvorfra bestikket er regnet indtil skibet forulykkede. Den beholdne kurs og distance fra kl. 2 til 3.30 var SW 1/2 W – 2 Mil. Klokken 3.30 blev vendt med

vinden Øster over beholdne kurs og distance var NØ t Ø 1/2 Ø - 1 3/4 Mil. Klokken 5 1/4 blev vendt med vinden Sønden over og Vingøe (Vinga) Tårn pejlet i ØNØ omtrent 2 3/4 Mil. Der blev da besluttet efter bestikket at sejle samme kurs indtil klokken 11 og at forcere sejl til, for så meget som muligt, at hindre strømmens vrugning. Derefter at vende NØ over med mindre sejlføring, for at få Nidungens Fyr i sigte, og da på den gissede distance igen at vende Sønden over, da man således indtil dagen kunne have sejlad nok. I at holde denne kurs var alle Officererne tilligemed Ober Strymanden enige med chefen, som derom indhentede deres betænkning, førend nogen beslutning blev taget. Befalede kurs og distance var til klokken 8 S t V 1/4 V - 3 1/4 Mil. Fra klokken 8 til 11 S t V 1/2 V - 3 Mil. Kulingen var en trebet Mers Sejls og luften ved solens nedgang så tyk og mørk, at man ikke kunne se resten af Escadren, som man dagen igennem havde haft i sigte.

Chefen Commandeur Capitaine Lous som i 2 a 3 dage havde lagt syg i sin kabytte, og af den årsag havde måttet opgive den Generale Commando til den næst commanderende Officer Capitaine Fontenay, befalede dog selv i betragtning af vinden og Vejrliget, samt fahrvandets vanskelighed, at alt mandskabet skulle være oppe og Capitaine Fontenay tilstede på dækket. Klok-

ken henimod 11, da vinden og vejret endnu var det samme og meget tykt mørke, bliver efter Ober Strymandens erindring og Chefs, giver Commandeur Capitaine Louses indhentede ordre befalel at vende. Før end vendingen blev de fornøden manøvre med sejlene gjort, men skibet uden at ville blystre Roret tørre i samme øjeblik Grunden, og stødte an.

Commandeur Capitaine Lous kom, sin svagbed uagter, på dækket, og gav selv alle fornødne ordre. Roret gik imidlertid fra, men efter nogle minutter drev skibet fort med sejlene bak og 7 a 8 Faune vand. Man gjorde sig da alt mulig umage med sejlene, at få skibet drejet Øster over, da tillige ankeret blev gjort klart til at lade falde, når man kom på dybere vand. Men inden få minutter stødte Skibet atter på grund og det meget hårdt. I denne bestyrrelse, da Officererne og mandskab ude af stand til at regere skibet, og uden at vide hvor de vare, saa sig i yderste livsfare, blev dog alle mulige anstalter gjort. Sejlene blev beslagne, en chalup udsat for at lodde omkring skibet, hvor der en kabellængde fra skibet fandtes overalt 8 fod vand, nogle steder dybere, indtil 21 fod. Hidindtil havde man efter den rimeligste gisning, man i sådan forvirrelse kunne gøre, troet at det sted, hvor skibet havde stødt an, var den nye opfundne 12 fod vunde grund imellem Anholt og Læsø, fra pullen man dog efter bestikket skulle være 2 Mile borte. Men da det blev dag, kunne man først ved at se fra toppen, Læsø Kirke og land blive var, at man stod på den så kaldte Kobber Grund under Læsø, hvorfra man efter bestikket skulle være 3 Mile. Der blev straks efter at skibet var stødt, nogle styrkede ud for at lette det, men man turde ej vedblive dermed, af frygt for at skibet skulle komme højere op på grunden da vinden var pålands. Klokken 8 om morgenen blev en Officer commanderet i land med Trauaille Chaluppen for at begære af stedets øverighed undsætning af folk og fartøjer.

Bege Chalupperne og Barkassen blev udsatte og hen imod middag efter holdet skibsråd. Stængerne strøge. Kulingen tog til af ØSØ, så det var umuligt at bringe noget anker eller warp ud. Stødene på grunden blev hårdere og værre end tilforn. Skibet var og bleven læk og kunne ikke holdes læns med mindre end 2 a 3 pumper. Om eftermiddagen så man 4 a 6 både komme sejlen de fra land for at lægge op til skibet, men stormen og søen nødte dem at gå tilbage. Skibets fartøjer som lå der ved havde ondt for at bjærge sig og skibet drejede sig imellemtiden på grunden ved de stunder hårde bølger. Klokken 5 1/2 tiltog kulingen og blev til en flyvende storm der havde sådan magt, at skibet hug immer stærkere i grunden. Da man og blev var, 1 a 2 af skibets planker at drive omkring skibet, sprang en del ad det forstærkede mandskab fra ralingen ned i barkassen og Chfs Chaluppen og flygtede i land. Jollen som var fuld af vand, drev løs og bort fra skibet. Skibet led imidlertid meget og havde allerede 13 fod vand inde heelt op under banjerne. Det huggede og stødte af og til meget hårdt, og midten gav sig op.

Der blev da besluttet at kappe fok masten. Skibet blev dog ved at hugge så at man hvert øjeblik frygtede at det skulle skilles ad. Klokken henimod 7 tog kulingen af og inden en time bedagede vejret så at skibet står stille uden at støde, men var så fuldt af vand, at intet kunne tænkes på uden at redde folkene. Denne nat blev ligesom vel som forrige ophængt lanterner i stor væntet og mesen væntet. Dag og nat igennem blev skudt jævnlige Nød Skud.

Den 30 September om formiddagen kom 12 a 13 både ud fra land, på hvilke så mange af mandskabet som kunne rømmes i et proportioneret antal af Soldater og Matroser blive transporteret i land tillige med chefen, de øvrige officerer og Cadetterne. En officer blev allene

tilbage med den øvrige del af mandskabet. For at afhente disse blev sendt 3 a 4 både. Men som der indlertid var begyndt at blæse stærkt op kunne ikeun 2 af bådene komme op imod skibet, og da disse ikke kunne modtage alt mandskabet, lod man dem blive liggende. Kulingen tiltog indlertid og blev til en hård storm, hvorved man nødsagede sig til at kappe Stormasten og Mesen masten. Dette uagtet krængede skibet på bagbord siden i vandet næsten til det øverste batteri. Man mærkede at bunden var i stykker og at intet holdte skibet sammen uden øverste dæks bjælkerne. For at lette skibet fra bagbords side blev 3 a 4 Canoner kastet over bord. I denne farlige forfaring måtte der tilbageblive mandskab holde ud til næste dags morgen den 2. Oktober, da vejret bedagede så at man kunne få både fra land ud til at afhente disse folk tillige med Officeren.

Efter at folkene var reddet, blev alle oprankelige anstalter gjort for at få skibet af grund, eller når det ikke var muligt, at bjerge mest muligt.

Strax den 1. Oktober anordnede Commandeur Capitaine Lous en Commission bestående af 4 Officere, Ober Strymanden, Skipperen og en under Officer til at besigtige skibet og rådså om de bedste redningsmidler. Denne Commission forefandt skibet fuldt af vand til imellem underste og øverste batteri og ingen mulighed til at få det læns, så alt måtte sees som vrøg. Canoner og ankerne befandt man heller ikke at kunne redades, da intet af landets (Læsø) rofartøjer kunne bjerge så svært gods. De kappede master og stænger som drev omkring der og gjorde det vanskeligt at komme skibet nær. Væbregoder, Provianten, sejlene, Sejlkøjen, Tongene og krudtet står altsammen under vand så man umuligt kan komme dertil.

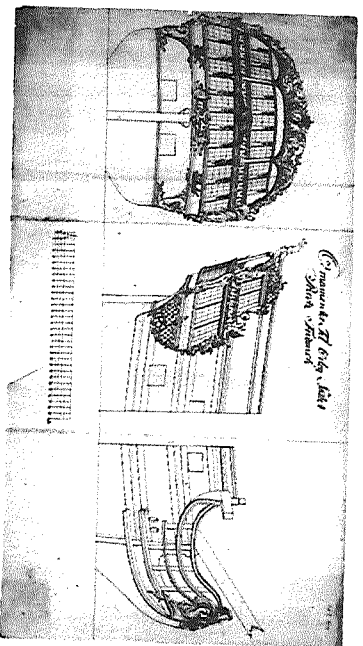
I anledning af det Kongelige Admiralitets og Commissariats Collegies skrivelse til Commandeur Capitaine

Lous af 7 Oktober som imidlertid var han indløben, anordnede han endnu en Commission bestående af samtlige stibets Officere tillige med Ober Strymanden, Skipperen, en fra København hidben sendt Holmens Skipper, en Over Canoner samt nogle af landets (Læsø) lodser og andre kyndige mænd. Disse sidste forsaavidt man måtte finde fornødent at høre deres mening om et eller andet. I denne Commission som blev holdt den 18 Oktober skulle videre rådsåes om at træffe de bedste anstalter til godssets bjærgning, folkenes bekvemeste forlegning og transport.

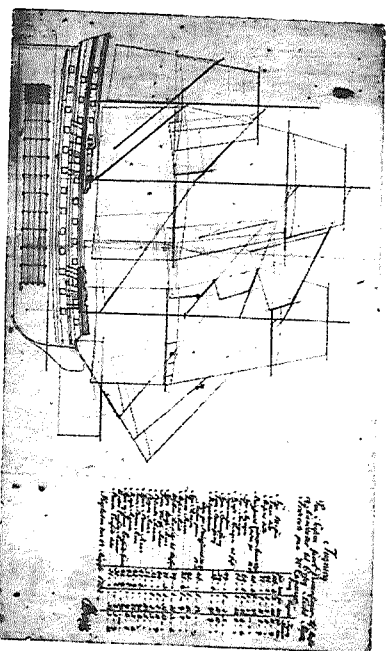
Prinz Friderich

Linjeskibet Prinz Friderich blev den 7. november 1761 søsat fra Orlogsværftet Nyholm med Fabrikkmester Frederick Michael Krabbe som bygmester. Værftet lå i centrum af København, der vi i dag kender som Holmen. Et linjeskib var kendetegnet ved at have mindst tre master og ikke under 50 kanoner. I 1737 blev det vedtaget, at flåden skulle bestå af 40 linjeskibe og 20 fregatter, et ambitiøst mål der ikke blev nået. I 1780 var der alene 20 linjeskibe hvorfor et tab på et svarede til en reduktion af flåden på 5 %.

Skibet havde et deplacement på 1226 læster, svarende til omkring 2.452 registertons og dødvægt lastet på omkring 3.188 tons. En længde for 167 fod – 52,4 meter, bredde på 45 fod – 14,1 meter og en dybgang agter på 20 fod – 6,3 meter. Den var bestemt til en besætning på 667 mand og var udstyret med i alt 70 kanoner, hvoraf 26 var 24 punds, 26 stk. 18 punds og 18 stk. 8 punds. Et sted anføres at alle kanoner var af jern, et andet sted er anført, at 63 kanoner var metal (mesting) og 7 af jern. Sidstnævnte er mest spændende ud fra et dykkersynspunkt, da metalkanoner holder sig bedre både før og efter bjærgning. Den var



Ornamenttegning af udsmykningerne på orlogsskibet, der viser gullionen (forstænnen), agterspejlet (agterenden) og de tilhørende sidegallerier.



Segltegning og dimensioner på master og rundbothen; — (master, spyd, stænger, ræer, bonnne og spir) til Prinz Friderich.

rigget med 30 kilometer tovræk og havde samlet omkring 2.000 m² sejludg. Til bygningen af et linjeskib gik omkring 5.000 m³ egetømme, svarende til 2.000 store egestammer.

Skibet havde været på en eskorte-opgave i Nordsøen og var en del af en større eskadre, hvilket fremgår af kommissionsrapporten.

Linjeskibene var Flådens stolthed. De var de største flådefartøjer og repræsenterede en stor værdi og kampkraft, men havde stor dybgang og var svære at manøvrere med på grund af deres store vægt og sejlføring.

Redningsaktionen

Allerede kl. 8 om morgenen den 29. september sendes skibers Travallie chalup ind til Læsø med anmodning om *Øverighedens prompte assistance til Hans Majestæts Tiemestres befordring, A. Louis*. Anmodningen går på om i allerstørste hast at få mulig assistance til mand-skab, fartøjer og ekipage. Allerede om eftermiddagen var 4 til 6 både på vej ud til skibet fra Læsø. Det oplyses i brevet, at *Orlogsskibet Prinz Friderich er standet paa Kabergunden under Læsø*. Det må formodes, at fartøjerne er sejlet ud fra Ålbjergdybet. Et sejløb, der fører ind i Bøvet. Redningsforsøget måtte dog afbrydes på grund af tiltagende vind.

To af officererne og noget af det forskrækkede mand-skab springer samme dag ombord i Barkassen og Chefchaluppen og flygter uden ordre ind til land. Dagen efter, den 30. september om formiddagen, kommer 12 til 13 både ud fra land, og soldater, matroser, kadetter og officerer landsættes. En officer og noget mandskab efterlades tilbage på skibet. Disse måtte blive ombord til den 2. oktober, hvorefter også

de blev ilandsat, efter at skibet var blevet erklæret for totalforlist. Tilbage stod alene at bjærge mest muligt af gods m.v. Kanonerne måtte efterlades, da der ikke fandtes fartøjer på Læsø, der kunne bjærge dem.

Havariet besigtiges i to omgange af 5-7 personer med rapporter om skibets tilstand. I anden omgang er to lokale folk med i rapporten. Kongl. Lods Melchior Stoklund fra den SØ kant af landet (Læsø) og den Bekiente mand, baadskipperen Andersen. I begge tilfælde erklæres skibet total forlist, men med mulighed for bjærgning af noget gods.

Allerede den 7. oktober skriver Admiralitetet, at der er afsendt 2 skibe med proviant til besætningen, og at Soldatesken (maincinfanteri soldaterne) og så mange af besætningen, der ikke behøves til bjærgningen, skal hjemsendes. Et skib kaldet Postillon og 2 andre mindre fartøjer kommer fra Holmen med materiel til bjærgning af det strandede gods, og det drøftes, hvor de kan ligge sikkert. De lokale folk oplyser, at de hverken kan anbefale, at de ligger ved den SØ kant af Læsø, hvor fartøjet er strandet, eller i Ålebjerghdybet, hvor de to mindre kongelige bade ligger, eller i Als Dybet, som ligger på den SW kant af Læsø. Det eneste, de kunne anbefale, var at søge inden for Hals Tønder. Der henvises til vejret på denne årstid, og bjærgningsarbejdet bliver nærmest umuligt af dette, da Admiralitetet samtidig har befale, at der ikke måtte risikeres yderligere tab af fartøjer og mandskab i forbindelse med bjærgningen fra skibet.

Udskibningen af mandskabet sker fra Ålebjerghdybet til Søby. Samtidig kontaktes Justitz Raad Ryberg i Aalborg med anmodning om leje af fartøjer til fragt af det sværeste gods fra vraget som anker, kanoner og tovræk m.v., når det er bjærget. Hans krav om 1.200

Rigsdaler for fragt af godset til København, samt at der på grund af årstiden skal være inden medio november, og vragets tilstand gør, at der ikke bliver aktuelt.

I redegørelsen omkring mandskabets evakuering fra Læsø oplyses bl.a. at der er indsendt ansøgning om, at 9 af mandskabet, 7 fra Læsø og 2 Holmboer fra Fladstrand, må blive, mod at Birkeдомmer Lindgaard fra Læsø giver kaution for dem. Desværre er der ingen navne anført, men mon ikke de har været glade for at komme uventet hjem til vinteren.

Skrivelserne viser et betydeligt organisationstalent, hvor der i detaljer redegøres for beslutninger og sikres, at Admiralitetet godkender og medbestemmer. Ikke en let opgave på den tid med de daværende kommunikationsforbindelser, som alene var baseret på sejlads og heste. Der lejes pakthuse i Østerby til det, der er bjærget. Det oplyses, at *pakhus lejen er liden og fragterne til Aalborg paa denne tiid er over haande dyre.*

Kommandørkaptajn Louis anmoder selv om i *betragtning af sværelig helbred, den slette lejlighed der er ombord i sådanne små både for en mand af min alder og den slidte aarsens tiid at det Høye Collegie vil tillade at jeg maa rejse over land.* Nogle af besætningsmedlemmerne skulle sejle i åbne både fra Læsø til København. Det var ikke en rar rejse på den årstid heller. Skrivelsen er underskrevet med datoer og Læssøe Byroms Sougn. Så han har nok været indkvarteret hos Birkeдомmen.

Andreas P. Stibolt får den 12. december 1780 befaling om at blive tilbage på Læsø for at lede bjærgningen fra vraget, og man må deraf kunne udlede, at de øvrige officerer og de fleste af besætnings medlemmer på

dette tidspunkt er blevet sejlet bort fra Læsø. Stibolt bliver på Læsø indtil 19. september 1781, men har inden da i skrivelse af 1. juni 1781 bedt om, at *De høje og naadige Herrer dog vil forbarne sig over mig, at jeg måtte blive afløst fra dette, om jeg må kalde det "hædige og vedestyggede land"* (dvs. Læsø). Den 14. august 1781 får han ordre på, at han når auktionen over bjærggødet fra Printz Friderich på Læsø er afholdt, skal hjemkaldes og stilles for en krigsret, fordi han, da skibet strandede, uden ordre sprang over i Barkassen og reddede sig i land.

Officererne og besætningen

Besætningsfastsættelsen er oplyst til at være 667 mand, men det er ikke sikkert, der var det antal om bord på forlidsdspunktet. Dels var der megen sygelighed ombord og dels havde et tilsvarende 60 kanoners linjeskib "Holsten" alene 471 om bord i 1782. I forbindelse med forliset døde der 8 til 10 besætningsmedlemmer. Besætningen af officerer bestod af Kaptajn Kommandørkaptajn Andreas Lous, Næstkommanderende Kaptajn Robert Anthon de Fontenay f. 31/1 1743, Overstyrmand Lars Kinck, Kaptajnløjtnant Andreas Petersen Stibolt f. 15/3 1744, Sekundløjtnant Lorentz Fjelderup Lassen f. 28/11 1756, Sekundløjtnant Anton Christian Fleisher f. 1755 i Norge, Sekundløjtnant Christian Thestrup Egede f. 4/11 1761. Derudover var der en styrmand uden militær rang. Besætningen bestod også af 4 kadetter, en præst, 2 – 3 kirurger, 3 skrivere, 1 hofmester, kokke, bager og tjenere, 5 kanonerer, bådsmand, kvartermestre, tømrermand, sællægget, bøssesmed, bøddler, trompeterer, 25 – 30 konstabelt, 300 matroser (befarne og ubefarne). Derudover "Soldatersken", dvs. et kompagni marineinfanterister med 1 kaptajn, 1 løjtnant, 6 underofficerer, 2 tambouer og 109 almindelige soldater.

Dommen

Noget overraskende frifindes kaptajn Andreas Lous helt i den efterfølgende retssag, primært pga. sin sygdom, men nok sikkert også på grund af gode forbindelser. Han blev senere i 1790 udnævnt til Kontradmiral og står for opmåling af de indre danske farvande og bliver den første Lodsformand i Danmark. Den civile overstyrmand Lars Kinck dømmes for fejlagtig journalføring over strandingen og uværdig til at antages som styrmand med Kongens skibe. De to officerer Andreas Petersen Stibolt og Anton Christian Fleischer dømmes til at blive kasseret, fordi de reddede sig i land med Barkassen uden at have fået ordre derpå. De bliver dog begge benådet med degraderinger til følge.

Den politiske situation i Danmark

Den politiske situation i Danmark i tiden omkring 1780 var præget af, at England og Frankrig var i krig om de nordamerikanske kolonier. Danmark var netop i 1780 gået ind i et væbnet neutralitetsforbund mellem Rusland, Sverige og Preussen. England blev på grund af krigen nød til at se igennem fingre med neutralitetsprincippet, og den danske handelsflåde var ikke sen til at udnytte muligheden til en omfattende transport af både franske og spanske varer. Indflydelsesrige Københavnske handelshuse pressede på, og flåden blev beordret til at beskytte den lukrative handelsfart på de oversøiske destinationer. Det var en sådan opgave, Printz Friderich var i færd med at løse, da grundstrøningen skete. Der var denne danske politik, der den 2. april 1801 medførte "Slaget på Reden" og i 1807 "Flådens Ran". Men det er en anden spændende historie.

Livet på Læsø omkring 1780

Den Store Nordiske krig (1710-1721) medførte afslutningen på en storhedstid på Læsø, hvor skudehandlen med tømmer fra Norge og korn fra Danmark havde medført rigdom på Læsø, hvilket Bogøgaardskatten er et vidnesbyrd om. De sidste skippere flyttede til Aalborg, og sandflugten hærgede øen, hvor landbrug og områder blev lagt øde. Hals Kirke blev i starten af 1720'erne nedlagt. Ved kongelig resolution af 1. maj 1737 bestemmes det, at Hals kirkeårn skal genopbygges og vedligeholdes som sømærke, men det fik lov at forfalde. I 1796 var murene af kirkeårnet kun 8 til 10 alen høje.

Der boede i 1768 omkring 2-3.000 indbyggere på øen, hvor mange af mændene sejlede på langfart, mens kvinderne passede de små landbrugsbedrifter. Der herskede udbredt fattigdom, og en stranding var en kærtkommen lejlighed til at skaffe sig ekstra indtægter.

Følgervirkninger af forliset

En besætning af den størrelse, der alle blev landsat på Læsø, og som opholdt sig der fra den 29. september 1780 og i større eller mindre omfang indtil efter auktionen den 19/9 1781, har naturligvis været en meget stor belastning for øens faste beboere. Man kan kun spørge sig selv om hvordan de er blevet bespist og underbragt, og det har været nødvendigt at fordele dem over alle øens gårde. Den største del af dem var rejst væk fra øen igen inden for 2-3 uger, hvilket har været en betydelig organisationsopgave.

Af øens kirkebøger kan ses at "Tolle Christensen", ungkarl fra Christianssands distrikt og fra Lister, strandet med orlogsskibet "Prinds Frideric", blev be-

*Det originale Forbør
taget over 50^{de} kommandantens
Egnetion Løns, anlaugende Orlog
skibet Prinds Friderichs Strandflug
raften imellem den 28^{de} og 29^{de} Septbr
1780. —*

Fra protokol. Rigsarkivet

gravet den 5. oktober 1780. Den 16. oktober 1780 blev "Jacob Michelsen" fra Aarhus og „enrolleret matros fra Østre Jyllands distrikt, strandet med orlogsskibet "Prinds Frideric" begravet og den 17. november 1780 blev Nicolai Petter tømmermand på skibet "Prinds Frideric" og Johannes Michelsen, strandet med orlogsskibet (Prinds Frideric) begravet. Og i november 1780 blev Jens Rasmussen, som var strandet med orlogsskibet "Prinds Frideric", begravet.

Af samme bøger fremgår det, at fire "uægte børn" blev døbt i perioden 22. juli 1781 til 30. september 1781:

6. post Trin (22. juli) 1781

Giertud Christensdatters uægte barn, Ole Christian. Fad: Karen Andersdatter, Maren Willadsd. Pedersd. Bødker, Søren Larsen Lund, Jørgen Jensen Sundt, Melchior Larsen.

For barnefader blev angivet en af de faste folk i Kongens tjeneste ved Holmen, strandet med orlogsskibet "Prinds Frideric", i aaret 1780, nemlig gift mand Ole Jacobsen.

Denne dreng dør som spæd kun 2 uger gammel og bliver begravet den 5. august 1781.

18. post Trin (14. oktober) 1781

Anne Marc Clausdatter Lykkes uægte barn, Karen Nielsd.

Fad: Karen Nielsd., Anne Margrete Hansd., Jørgen Jensen Sundt, Peder Biørnsen Hjørnet, Lars Søren Larsen Bow.

For barnefader angivet unge, ugift(e) karl Jens Rasmussen, som var død her på Landet, men var i Kongens tjeneste på Holmen, strandet med orlogsskibet "Prinds Frideric" kaldet, i året 1780.

Karen Nielsdatters efterkommere kan føres helt frem til Bernth Christensen, velkendt fotograf og skribent på Læsø. Han og hans to søskende var alle ugifte og døde uden livsarvinger.

En anden efterkommer er Edward Christian Antonius Nielsen, der i 1905 tog efternavnet Ørtoft. Han blev konge af Wuvulu. Se <http://www.a48.dk/kong/eventyr.pdf>, også det er en helt anden historie.

Den udlagte barnefader Jens Rasmussen er nævnt overfor som død og begravet på Læsø allerede november 1780, måske en meget praktisk løsning formidlet gennem et kontant tilskud til moderen.

15. post Trin (23. september) 1781

Gierrud Pedersdatter Bødgers uægte barn, Jens Albretsen.

Fad: Anne Sørensd., Jens Larsen Storhaven, Hans Gy-

desen, Niels Nielsen Skomager.

Som barnefader angivet gift mand, matros ved Holmen, strandet med orlogsskibet Prinds Frideric, kaldet og tjener hos capitain leutnant Stibolt, ved navn Johannes Gottfild.

Moderen dør ugift som 50-årig i 1803, og sønnen er ved hendes skifte 21 år og sejler som matros. Siden er der ikke mere registreret, og han er måske omkommet.

16. post Trin (30. september) 1781

Kristen Larsdatter Bruuns barn, Paul

Fad: Maren Pedersd., Kjersten Larsd. Bruun, Jon Nielsen Højen, Johannes Kirchmoe Severin, Christen Sørensen Cortsen.

For barnefader angivet gift mand og matros ved Holmen, strandet her i året 1780 med orlogsskibet, Prinds Frideric, kaldet og tjener hos capitain leutnant Stibolt, Johannes Gottfild.

Moderen dør ugift som 74-årig i 1815. På dette tidspunkt har sønnen været borte fra Læsø i over 16 år og siden er der ingen viden om ham.

Gods

Det er endnu ikke lykkedes at finde auktionsprotokollen fra auktionen på Læsø, som omtales i ordren af 14. september 1781 til Stigbølt. Men måske ligger der fortegnelser på Landsarkivet for Nørrejylland der kan fortælle om dette. Sikker er det, at hvis der blev bjærgt militært gods som våben og kanoner er det efterfølgende blevet sejlet til Holmen. Den slags gods blev ikke overdraget til hver mand.

Hvor ligger vraget og hvorfor blev forliset glemt?

Positionen på vraget kendes ikke i dag på trods af en meget stor eftersøgning. Bestikket og landkendingen af en kirke på Læsø, samt vidnesbyrd om, at undsætningen fra Læsø skete så hurtigt, tyder på at strandingen skete forholdsvis tæt på øen. Men området omkring Kobergrunden og sydøst for Bover er meget stort. I dag er store områder meget lavvandet. At et kirkeårn kunne ses fra en mast giver en mulig afstrand, og det kan nok alene være Byrum eller Hals Kirkeårn, der er tale om.

I samtidige forlisfortegnelser er forliset ikke nævnt, og forklaringen er sandsynligvis, at tabet af et linjeskib var af så stor militær betydning, at det skulle holdes så hemmeligt som muligt. Det er alligevel omtralt i såvel en svensk som i en engelsk nyhedsomtale, men ikke i de danske medier. På dette tidspunkt var der ikke pressefrihed, hvilket måske er årsagen til manglen. Alligevel kan der være flere kilder i arkiver, som yderligere kan belyse strandingen, og dette vil naturligvis blive forsøgt.

Litteraturliste:

1. Protokol hvori Det originale Forhør er taget over for Commandeur Captain Louis, anaugende Orlogs Skibet Prins Friderichs Strandning natten imellem den 28de og 29de September 1780. Rigsarkivet. Omkring 320 sider. 1781.
2. Linieskibet Holsten 1772 – 1814. En kulturhistorisk studie af et dansk orlogsskib. Red. Ole L. Frantzen. Marinehistorisk Selskab, København 1988. 219 sider.
3. Søetatsens Officerer 1660 – 1932. T.A. Topsøe-Jensen og Emil Marquard. H. Hagerup – København MDCCCCXXV. 1524 sider.
4. Læsøs historie til ca. 1750. Kay Johannsen. 1982. Museumsforeningen for Læsø. 80 sider.
5. Danmarks Søkrigshistorie. Kay Jungersen. 1945. Centraltrykkeriet. 449 sider.
6. Vesterø og Byrum Kirkebøger ved Solveig Hansen. Læsø Museums lokalhistoriske arkiv.
7. Fra Blusfyr til Blinkfyr 1770 - 1830. Knud Klem. Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1960. s. 41 - 86.



Jess Jessen-Klixhøll bor på Læsø og er forhenværende direktør (1999-2012) for Færgeteselskabet Læsø K/S. Har desuden en fortid som bl.a. ubådsofficer i Søværnet og direktør hos North Atlantic Prawns A/S og driver nu selvstændig konsulentvirksomhed inden for turisme og det maritime erhverv.