

BY MARSK OG GEEST



By, marsk og geest

38

Kulturhistorisk tidsskrift
for Sydvestjylland

MUSEUM VEST

Forlaget Museum Vest

By, marsk og geest er fagfællebedømt i henhold til Forsknings- og
Innovationsstyrelsens retningslinier.

Redaktion

Claus Feveile

Maria Knudsen

Mette Søvsø

Michael Alrø Jensen

Søren Byskov

Layout: KIRK & HOLM

Copyright: 2025 Forlaget Museum Vest

Illustration på forsiden

Guldbrakteat fra Fæsted Toft dateret til de første årtier af 6. årh.

Foto: Nick Schaadt, Museet Sønderkov

ISSN 2445-8147



Redaktionen har så vidt muligt forsøgt at respektere ophavsrettighederne
til bogens illustrationer. Føler nogen deres ophavsrettigheder krænket og
gør berettigede krav gældende, vil de naturligvis blive honoreret.

Indhold

Frederik Øelund

Qvistlund Agre

– En Maglemoselokalitet på Esbjerg Bakkeø..... 04

Qvistlund Agre

– A Maglemose locality on the Esbjerg Inselberg..... 23

Lars Grundvad og Morten Axboe

En lille skat fra Fæsted Toft

– Guld og sølv fra ældre germansk jernalder fundet

på en jernaldergravplads på Fæsted Toft 24

A small hoard from Fæsted Toft

– Gold and silver from the Early Germanic Iron Age

found at an Iron Age burial site..... 41

Torbjørn Ødegaard

«San Francisco Xaviere»s forlis ved Fanø i 1690 43

The shipwreck of the “San Francisco Xaviere”

on Fanø in 1690 53

«San Francisco Xaviere»s forlis ved Fanø i 1690

Af Torbjørn Ødegaard



En stormfull novemberdag 1690 forliste det genovesiske handelsskipet «San Francisco Xaviere», ført av kaptein Geronimo Prette, ved Fanø på den jyske vestkysten. Skipet gikk tapt, men hele besetningen overlevde under dramatiske omstendigheter. Denne sjøulykken er samtidig det eneste kjente italienske skipsforliset i Danmark gjennom tidene¹.

Artikkelen er blant annet basert på et kildefunn i Genova, utført av den italienske freelance-forskeren Sofia Gullino, på oppdrag fra den norske arkivforskeren, forleggeren og forfatteren Torbjørn Ødegaard, som i 2024 og 2025 fikk publisert de to første bindene i mini-trilogien om et annet genovesisk skipsforlis: *Jakten på «Det lidet barn Jesus og St. Antonius van Padua»*². *Et spansk-genovesisk skatteskipp som forliste ved Kvitsøy natten til 5. november 1692* (utgitt av Stavanger Maritime Museum), som for øvrig er det eneste kjente italienske forliset i Norge i tiden etter middelalderen³.

Det uvanlige parallellfenomenet ved disse to forlisene er at samme kaptein, Geronimo Prette fra Genova, forulykket både med «San Francisco Xaviere» ved Fanø og «Det lidet barn Jesus og St. Antonius van Padua» ved Kvitsøy. Mønsteret forut for de to forlisene var nesten det samme: Kaptein Prette forsøkte å navigere seg bort fra kysten i sterk pålandsvind og fikk berget mannskapet på utrolig vis trygt på land.

Tidligere nestleder ved Rigsarkivet i København, den nå pensjonerte historikeren Poul Erik Olsen, har funnet ytterligere Fanø-kilder i Rigsarkivet⁴. I tillegg har en tidligere norsk navigator og hydrograf, Atle Midthassel fra Stavanger, kommet med sine faglige bemerkninger til innføringene i skipsjournalen om bord i «San Francisco Xaviere» dagene forut for forliset.

«*Udi Havet omkring Jylland ere nogle farlige Grunde og Sandbanker, som de Seilende have vel at tage sig vare for ei at komme for nær, for ei at lide Skibbrud og strande der. Disse farlige Grunde ere bekiendte under følgende Navne: 1) det store jydsk Rif i Vesterhavet; 2) det lille jydsk Rif eller Rifshorn, ved Varde; 3) Bulbergs-Rif, ved Hanherred i Vendsyssel; 4) Skagens-Rif, kaldet Skagerak, ved Skagen; 5) Lesøe-Rif, ved den Øe Lesøe; 6) Anholt-Rif, ved den Øe Anholt; 7) Nidingen, en farlig Klippe i Havet, ikke langt fra Lesøe.*»

Nikolay Jonge: Kongeriget Danmarks chorografiske Beskrivelse. Kiøbenhavn 1777. Johan Rudolph Thieles Bogtrykkerie og paa hans Forlag, boende i store Helliggieststrædet No. 150 (side 387–388).

Bakgrunnen for oppdagelsen av historien om det italienske forliset ved Fanø er artikkelforfatter Ødegaards omfattende og internasjonale detektivarbeid i en rekke vest-europeiske arkiver, knyttet til et spansk-genovesisk «sølvskip», fløytskipet «Det lidet barn Jesus», som strandet ved eller på Kvitsøy i Stavanger amt natten til 5. november 1692. Fartøyet er her gitt dobbelt nasjonalitet fordi Admiralitetsretten i København av ulike årsaker dømte det til å være spansk, til tross for at skipet var hjemmehørende i Genova.

Denne artikkelen handler imidlertid ikke om det spansk-genovesiske forliset i det danske Norge, men et sidespor i arkiv- og forlisforskningen, som arkivforsker Ødegaard nærmest ufrivillig ble trukket inn på under ett av sine mange studieopphold i det nederlandske riksarkivet i Haag, *National Archief*. Det var i en pakke med konsulinnberetninger fra Cádiz til Haag fra 1690, at en trykt havneliste på spansk, utarbeidet av havnemyndighetene i Cádiz, nærmest ved en tilfeldighet ble oppdaget og avfotografert fordi den helt overraskende inneholdt navnet på den genovesiske kapteinen som også forliste ved Stavanger i 1692, «vår mann» Geronimo Prette, som nettopp var den kapteinen vi søkte viten om! Akkurat i denne arkivpakken – fra den store arkivseksjonen *Staten Generaal* i det nevnte nederlandske riksarkivet⁵ – fikk sidesporet «*San Francisco Xaviere*»s forlis ved Fanø sin begynnelse.

Den spanskskapte kilden fra Haag (det vil si havnelisten fra Cádiz, som angir hvilke skip som lå i havnen 22. mai 1690) er knapp; kun navn på skip og kapteiner i trykte kolonner med letteselige latinske bokstaver, der det var én eneste innføring som fanget vår interesse: To linjer som viser at kaptein Geronimo Pretos [sic] skip *GENOES* [etter den nevnte spanske kilden] av opprinnelse, med navnet «San Francisco Xauier» i mai 1690 lastet eller losset i Cádiz⁶ (Fig. 1). På en annen tilsvarende trykt havneliste i samme pakke gis det opplysninger om «Nauios entrados en la Baia de Cadiz desde 8. hasta 22. de Mayo 1690» [skipsanløp i Cádiz i perioden fra 8. til 22. mai 1690]. Som nr. 16 står vårt skip oppført: *San Francisco Xauier, Geronimo Preto, de San Remo. Genoes* (Fig. 2). Det er derfor naturlig å anta at varene som skulle nordover med «San Francisco Xauier» var innlastet i San Remo og Cádiz, men uten av vi vet hva hvilken type last det dreide seg om. Disse havnelistene som kilder gir ellers ingen opplysninger om verken besetning, skipstype eller eierskap.

Ytterligere informasjon – denne gang om destinasjonshavnen i Nord-Europa – kommer også fra en nederlandsk kilde. Det er i en samtidig avisnotis, som mest sannsynlig er basert på innrapporteringen fra den nederlandske konsulen i Cádiz, man får vite at «San Francisco Xauier» skulle til Hamburg, og at skipet seilte nordover 31. mai⁷ (Fig. 3). I en annen nederlandsk avisnotis, denne gang i *Oprechte*

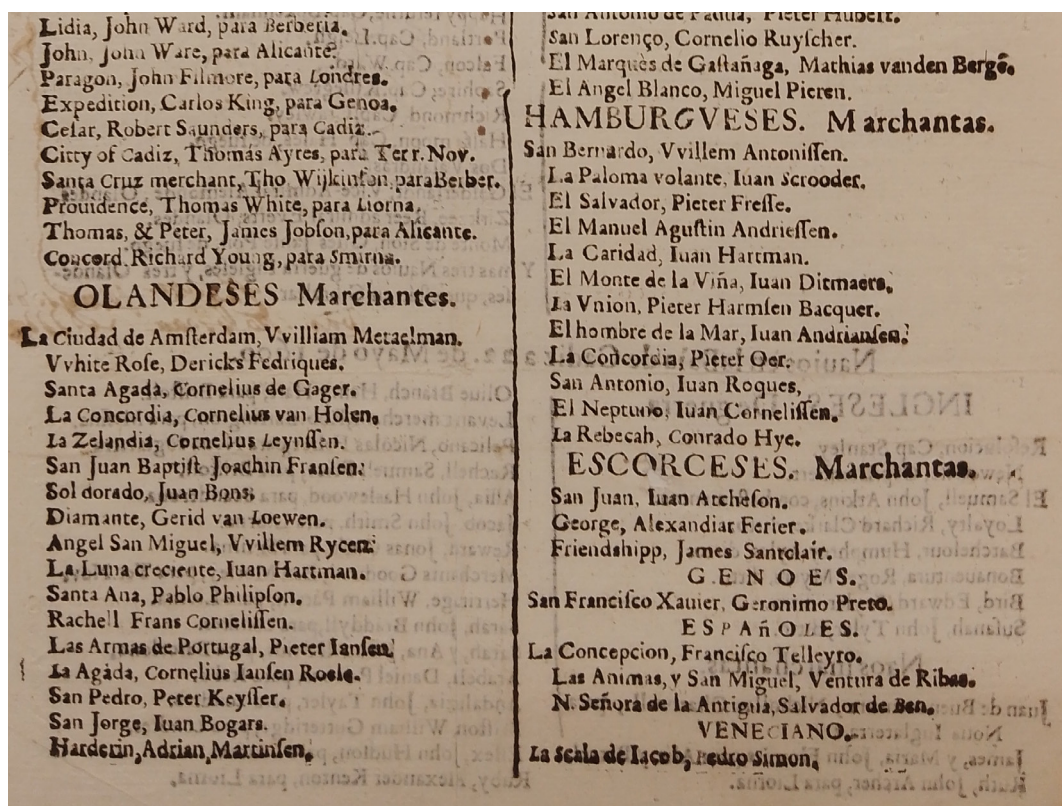


Fig. 1.

Del av en trykt havneliste på spansk utarbeidet av havne-myndighetene i Cádiz og funnet av artikkelforfatteren blant nederlandske konsulinberetninger fra 1690. Kilden bekrefter at Geronimo Prette førte «San Francisco Xavier» (National Archief, Haag).

Part of a printed harbour list in Spanish, prepared by the harbour authorities of Cádiz as found by this articles author among Dutch consular reports from 1690. The source confirms that Geronimo Prette captained the “San Francisco Xavier» (Dutch National Archives, Haag).

Haerlemsche Courant (28. og 30. november) faller bitene mer på plass, idet man får vite at et genovesisk fartøy hadde strandet på Jyllands vestkyst, ved Ribe, og at det var håp om å få reddet lasten⁸ (Fig. 4).

Med avisnotisen fra Haarlem ble det hele sensasjonelt siden man nå kunne slå fast at den godeste sjøkaptein Geronimo Prette, 41 år gammel i 1690, med hustru og datter i Genova og sterke bånd til Cádiz, forliste to

ganger i kongeriket Danmark-Norge. Som sagt, vi kjenner bare til disse to italienske forlisene i Danmark og Norge i epoken tidlig nytid (1500–1850) og inntil vår egen tid, og så viser det seg at vi har med det helt uvanlige faktum å gjøre, at de to skipene ble ført av samme mann, som med disse to hendelsene tydelig skrev seg inn i dansk-norsk kyst- og forlishistorie. Til Prettes forsvar skal det sies at ingen omkom under de to sjøulykkene. En forskjell mellom de to skipsulykkene er at på Kvitsøy ble «Det

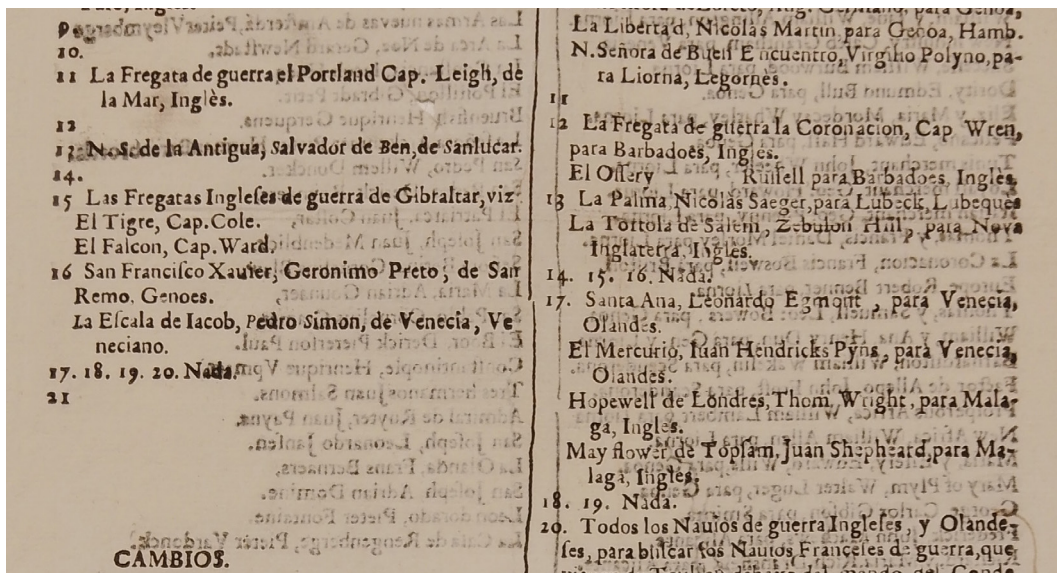


Fig. 2.

Utsnitt av en annen trykt havneliste på spansk fra Cádiz, hvor det opplyses at «San Francisco Xaviere» hadde kommet fra San Remo (National Archief, Haag).

A section of another printed harbour list in Spanish from Cádiz, which states that the “San Francisco Xaviere” had sailed from San Remo (Dutch National Archives, Haag).

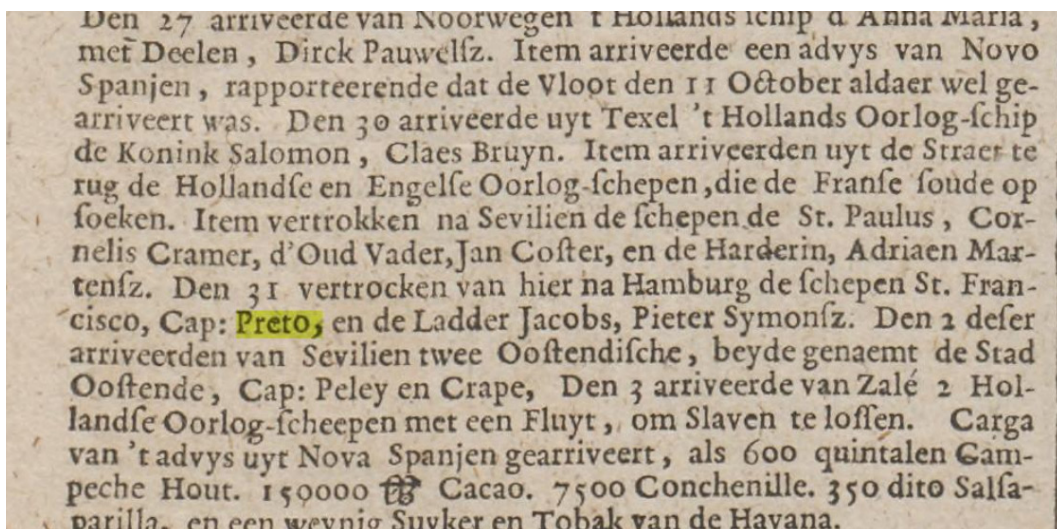


Fig. 3.

Nederlandsk avisnotis fra 1690.

A Dutch newspaper advertisement from 1690.

lidet barn Jesus» stående intakt på grunt vann og lasten berget og beslaglagt av dansk-norske myndigheter, mens ved Fanø sank skipet, og noe av lasten berget av private.

Det var slik – basert på fire kilder, hvorav to er nederlandske avistekster – vår historie om «San Francisco Xauiere»s forlis ved Fanø tok til. Forliset er ikke, etter hva vi kjenner til, omtalt i dansk historieskriving til tross for at det også finnes kilder i danske arkiv, som er oppdaget i etterkant av kildefunnene i Nederland. Flere kilder kan eksistere, for eksempel i Rigsarkivet, Viborg (tidligere Landsarkivet for Nørrejylland). En fullstendig tid- og kostnadskrevende arkivgjennomgang faller dessverre utenfor rammene til denne undersøkelsen, men med den rette møysommelige energi kombinert med arkiv-, språk- og skriftkunnskap, vil man kunne finne ytterligere kilder i danske samlinger, eventuelt også i Tyskland.

Først etter et kildefunn i Italia – et virkelig gjennombrudd i søket etter opplysninger om kaptein Prette ved Fanø – kunne vi rekonstruere en helhetlig begivenhetskjede. Det var i uken

Fig. 4.

Annen nederlandsk avisnotis fra 1690 publisert i Oprechte Haerlemsche Courant.

Another Dutch newspaper advertisement from 1690 published in Oprechte Haerlemsche Courant.

gebracht en op de Voor-Poorte van den Hove van Hollant getet.
Amsterdam den 27 November. Van Hamburg schrijft men, Capiteyn Jan Bart met 2 (andere willen 4) Kapers intrent 't Heyl Lant (van waer hy, na men segt, den Francken Envoyé, Bidal, gehaelt soude hebben) kruyst; maer echter tot noch toe niets gedaen, en twee Hamburger Oorlogschepen ordre hadden, de pers t'attacqueren en te verjagen. 't Genouees Schip, gevoert door Capiteyn Preto en voor 3 Weecken van d'Elve na Cadix geseey was omtrent Ripe aen de Jutse Kust gestraet, hoewel men desse Goederen hoopte te salveren; een Portugees Schip, om de No vertrocken, door Storm in Gottenburgh vervallen; op d'Elve geseeyt 't Schip Apolonia, Schipper Harmen Wreede, den 23 p sato met de Hollantse Vloot, van welcke 't sig in de Bocht van Dordrecht scheyde, van Archangel geseeyt; de 2 Stractsvaerders in 't

før påske 2024 at vår korresponderende arkivforsker i Genova, den dyktige Sofia Gullino, i en pakke med en rekke relevante dokumenter i statsarkivet i Genova, fant den første kilden, der Fanø nevnes, og der et lite stykke vestjysk kysthistorie belyses fra et italiensk ståsted⁹. Dokumentene, som er på latin og fransk¹⁰, fra *Conservatori del Mare* i *Archivio di Stato di Genova*, gir et mer nøyaktig innsyn i hendelsesforløpet forut for forliset og i tillegg opplysninger om de skipbrudne italienernes møte med danske embetsmenn i lokalforvaltningen, samt om det

rettslige etterspillet i Genova i 1691 og 1692. En kilde i pakken henviser også til andre dokumenter på dansk og tysk. Det er også fra dokumenter i *Conservatori del Mare* vi får vite at «San Francisco Xaviere» hadde losset i Cuxhaven.

Den «ilanddrevne» italienske besetningen oppholdt seg trolig i regionen (Sønderjylland, Hertugdømmene og/eller Hamburg) fram til sommeren 1691. Bekreftende informasjon om dette oppholdet kan finnes i hittil uoppdagede kilder, kan hende i *Staatsarchiv Hamburg*.¹¹

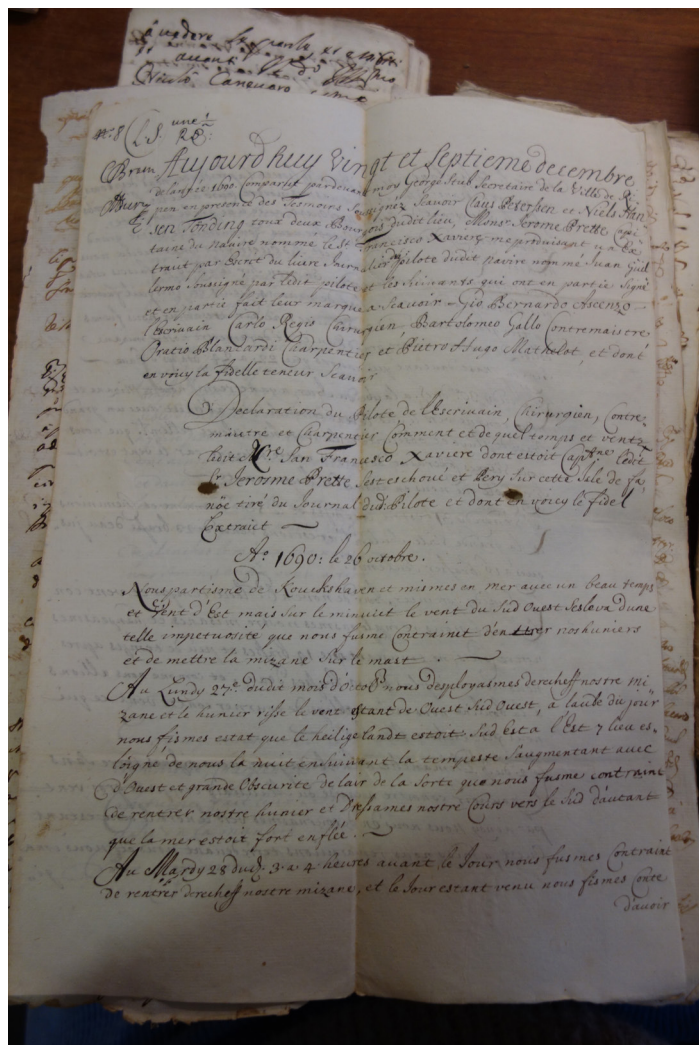


Fig. 5.

Kildedefunnet i statsarkivet i Genova, som ga et mer nøyaktig innsyn i hendelsesforløpet samt om det rettslige etterspillet i Genova i 1691 og 1692.

The source document from the State archives in Genoa, which gives a more detailed insight to the course of events as well as the legal aftermath in Genoa during 1691 and 1692.

Det er med de italienske kildene at vi får et tydelig innblikk i det virkelige liv, det vil si dramatikken på havet vest for Fanø i begynnelsen av november 1690¹².

«San Francisco Xaviere»s forlis

«I dag, den tjuesyvende desember i år 1690, møtte følgende fremfor meg, sekretæren i Ribe by, Georg Stub, sammen med undertegnede vitner, skriveren Claus Peterssen og Niels Hansen Tønding, begge borgere av nevnte by. Herr Jerome Prette, kaptein på skipet kalt «St. Francisco Xaviere» la fram et ekstrakt fra journalen til Juan Guillermo, styrmann på det nevnte skipet. Styrmannen undertegnet ved navn sammen med følgende, som også var til stede: skriveren Gio Bernardo Ascenzo, skipslegen Carlo Regis, båsen Bartolomeo

Fig. 6.

De nevnte posisjonene på «San Francisco Xaviere»s siste seilas, sett på Johannes Mejer og Caspar Danckwerths kart over hertugdømmene Slesvig og Holstein fra 1652. Fra original i Det Kgl. Bibliotek.

The named positions of the “San Francisco Xaviere” final voyage, superimposed onto a 1652 map of the Duchies of Slesvig and Holstein by Johannes Mejer and Caspar Danckwerth. From the original in the Danish Royal Library, Copenhagen.



Gallo, tømmermann Oratio Blancardi og matros Pietro Hugo. På tro og ære fortalte de om hva som hadde skjedd.»

I en sannferdig erklæring, slik den tydelige ordlyden var i nedtegnelsen til byskriveren i Ribe julen 1690, dekkes den siste delen av den dramatiske seilasen. Den samtidige kopien på fransk – som nevnt gjenoppdaget i statsarkivet i Genova – av bysekretærens dokument, gir et detaljert innsyn i hvordan skipet havnet på grunnere og grunnere vann i Vadehavet, inntil det ble tatt av bølgene og gikk til bunns. Utdraget av skipsjournalen dekker perioden fra avseilingen fra Cuxhaven 26. oktober til «San Francisco Xavier» synker ved Fanø én drøy uke senere.

Vår rekonstruksjon av denne seilasen er basert på det nevnte journalutdraget støttet av en moderne navigatørs betraktninger om skipets muligheter og begrensninger under de rådende vær- og vindforholdene.

Seilasen – som skulle ende i hjemmehavnen Genova – begynte problemfritt på dagen under gunstige værforhold for et seildrevet skip. Skipet hadde rom seilas¹³, med østlig vind og godt vær nord-vestover ut Elbens munning, forbi grunnområdene og de lave øyene Neuwerk og Scharhörn ved flodens utløp, før farvannet åpnet seg for videre seilas.

Vi vet ingenting om kaptein Geronimo Prettes planlagte første destinasjon, om han skulle sør-vestover til en nederlandsk havn eller videre ned mot Den engelske kanal. Om vinden fra øst holdt seg, ville han være fristet til å vende vestover, sør for øya Helgoland og seile i trygg avstand langs De frisiske øyer og deres lunefulle og grunne sandbanker. Skulle derimot kaptein Prette til Ribe i Danmark, eller kanskje enda lenger og runde Skagen for baltiske havner, eventuelt en norsk havn, ville han

sannsynlig legge kursen øst om Helgoland. Øyas relativt høye og røde sandstensklipper ville gi et godt navigasjonspunkt å orientere seg etter langs en ellers lav, konturløs kyststripe langs de nordlige frisiske øyene. Distansen til Helgoland er bare ca. 34 nautiske mil fra Cuxhaven – få timers seilas med rimelig vind.

Man må anta at «San Francisco Xavier» var kommet et stykke nord for Helgoland da vinden skiftet over på vest og frisknet på natten til tirsdag 28. oktober. Med en slik påfriskende vind fra vest ville en erfaren seilskutekaptein prøve å komme seg så langt fra kysten i le som mulig. Generelt setter strømmen langs og innover mot kysten. Forsterket av vinddreivet strøm, er dette en farlig kombinasjon for et seilskip, avhengig som det er av vind og strøm.

Nordsjøen vinterstid var ikke det optimale hav å seile på for det genovesiske frakteskipet «San Francisco Xavier». Hvis en navigator greide seg forbi ugjestmilde Rifshorn ved Varde, ventet beryktede Jammerbugt litt lenger nord på den vestjyske kysten. Langt opp på 1900-tallet kunne erfarne seilskuteskipper gi konkrete seilingsråd til yngre styrmenn på moderne fartøy om hvordan man skulle unngå sandbankene sør og vest for Skagen under seilas sør i Nordsjøen til Norge.

I nordvest vind, som tilsynelatende ville være gunstig for å «ligge opp» (dvs. gå klar av Skagens odde,) for den videre seilasen, måtte man baute og stå ut fra kysten vestover, klar fra land, det vil si fjerne seg fra destinasjonen, for ikke at strømmen skulle føre skipet inn i Jammerbukten og fortapelsen – et godt råd for den som ikke hadde maskinkraft, men som var prisgitt vind og havstrømninger.¹⁴

Vinden økte etter hvert til storm tidlig i uken, og sjøen gikk høy. Under slike forhold kan ikke et seilskip «forsere» seg frem, men legge bi for små

seil, med skuta ca. 60 grader fra vindens «øye» uten å avansere. Kaptein Prette revet derfor toppseilet [dvs. seil nummer to, over fokken på fokkemasten]. Kapteinen var mest sannsynlig oppmerksom på at dersom han holdt nordover, ville han ha blitt satt innover mot kysten av de Nord-frisiske øyene, eller danskekysten.

«San Francisco Xaviere» ble dermed drevet av vind, strøm og bølger lenger og lenger inn mot le kyst, det som den gang ble betegnet som et «legervall» – «dødens posisjon». Under slike forhold er det nyttig å vite at å prosessen med å vende et seilskip i høy vind og svær sjø kun kan gjøres ved å «kuvende». Fra å ligge opp mot vind og sjø inn på en side, må skipet dreie unna vinden, så gradvis vende skipet opp mot vinden på motsatt kurs. Dette medfører at skipet blir drevet langt mot le før det igjen ligger med baugen vendt om lag 60 grader på motsatt side.

Sjømennene selv oppsummerte seilassen slik [her gjengitt i en noe forkortet form]:

Erklæring fra styrmannen, skriveren, skipslegen, arbeidslederen for dekksmannskapet (norsk: båss) og tømmermannen om hvilket vær og vinder som rammet det nevnte skipet «San Francisco Xaviere» som nevnte herr Jerome Prette var kaptein for, og hvordan skipet strandet og gikk tapt på denne øya Fanø. Innholdet i denne erklæringen er hentet fra journalen til den nevnte styrmannen, og her er utdraget i sin fulle sannhet:

Søndag 26. oktober seilte vi fra Cuxhaven, med godt vær og østlig vind.

Mandag 27. i nevnte måned blåste det opp til vestlig storm, og luften ble helt mørk. Sjøen gikk høy, og vi ble derfor tvunget til å reve toppseilet og sette kursen mot sør.

Tirsdag 28. måtte vi igjen reve mesanen. Ved dag gry observerte vi at Helgoland lå 11 lieues

[fransk måleenhet for distanse, 1 lieue tilsv. om lag 5,5 kilometer] unna oss i øst-sørøst. Det var sterk storm, vest-nordvest¹⁵.

Onsdag 29. var vinden sterk fra vest-sørvest, og vi satt derfor kursen tilbake nordover. Dybden bare var 22–24 favner.

Torsdag 30. ved dag gry, etter å ha festet mesanseilet og vendt mot sør, skiftet vinden til vest med stormvær, regn og mørke. Bølgene stod så høye at vi så oss nødt til å reve mesanen ettersom vinden var så forferdelig. Vi var da redde for hva som kunne skje med skipet.

Fredag 31. var det samme vær og vind som dagen i forveien. Vi seilte kun med storseilet og var på 23 favner vann, men havnet til slutt på bare 16 favner.

Lørdag 1. november var det fremdeles samme vær og vind. Vi hadde igjen mesanseilet oppe og endret kursen, i og med at den dybden bare var på 14 favner, og kort tid etter hadde vi bare 10 favner. Da vi seilte med vinden fra siden, ble vi tvunget å snu mot vinden, noe som førte til at vi kom inn på enda grunnere vann.

Søndag 2. ved dag gry så vi land, men helt uten å kunne vite hvor vi var på grunn av dårlig vær og sterk vind, som førte til at vi satt kursen mot nord. Vinden var vestlig. Midt på dagen oppdaget vi land foran oss, og vi så for oss at det kunne være Rifshorn. Vi la derfor om til sørlig kurs, men kunne ikke komme videre enn sør-sørøst. Vi ønsket å heise det store mersseilet, men dette var umulig fordi vinden var for sterk, og vi kunne derfor ikke bruke det. Så vi gjorde vårt beste og snudde alltid mot vinden. Vi lyktes imidlertid ikke og loddet 9 favner vann, deretter 6 favner. Til slutt fylte bølgene fartøyet vårt med vann.

Mandag 3. fortsatte stormen. Mye vann hadde trengt inn i skipet. Vi hadde bare 5 favner vann

under oss, med døden i vente. Siden det var umulig å holde ut mer, holdt vi skipsråd for å finne ut av hva som måtte gjøres for å redde våre liv etter Guds vilje. På jakt etter kysten grunnstøtte vi før dagens gryning. Det var høyvann, og vi befant oss utenfor kysten av Fanø. Siden vi hadde mistet skipsjollen, fikk vi etter beste evne laget en plankeflåte, og ved hjelp av denne og et tau kom vi til slutt i land. Bare Gud vet hvordan.

Ovennevnte er hva som ble nedskrevet av bysekretær Georg Stub i Ribe i desember 1690, basert på skipsjournalen som kaptein Geronimo Prette og hans menn hadde klart å berge. Beskrivelser av det første møtet med de fastboende på Fanø finnes ikke i kilden, heller ikke opplysninger om italienernes opphold på Fanø og hjemreisen sydovert.

Derimot gir to dokumenter fra Rigsarkivet (hhv. fra Rentekammeret og Ribe Stiftsamt) i København innblikk i etterspillet på amtsnivå. Rent konkret dreier det seg om purringer og dels klager – sendt fra Hamburg – på amtsforvalter og ridefogd Jens Christensen, som åpenbart også hadde kontrakt som strandforpakter på Fanø.¹⁶

Allerede 1. desember sendte «én Deel af Hamborgs Indwaahnerne» [dvs. mest sannsynlig noen kjøpmenn som hadde eierskap til den tapte lasten] et klagebrev formet som supplikk [el. bønneskrift] til hans kongelige majestet angående det «Geneusche Skib, som ved Udseilingen paa samme Reise schal imellem den 2den oc 3die Novbr være strandet oc foruløcket ved det Øe Land Fanø». Kjøpmennene savnet sitt gods, og kongen savnet en utførlig rapport fra strandforpakter Christensen, som skulle gi en «fuldkommen Underretning» om forliset, og hva som eventuelt kunne ha blitt berget av lasten. Rentekammeret uttrykte det ellers klart – tydelig med stor dose skepsis overfor embedsmannen på Jylland – at amtsforvalter

Christensen måtte rette seg etter loven og «Strandforpagtningens oprettede Contract».

Utover våren 1691 fortsatte klagene å strømme inn fra Hamburg til København om det «omskreffne Gueneiske Skib». Rentekammeret måtte igjen purre på Christensen. Og det er først i dette purrebrevet, sendt fra København 10. mars, at vi over 300 år sener får vite at det virkelig ble berget varer fra «San Francisco Xaviere», men uten detaljer om varetype og mengde. Rentekammeret ønsket dessuten ikke bare opplysninger om hva som var berget, men også om utilstrekkelig bergelønn og hvorvidt det var foretatt innbetaling av toll («af de strandede Vahre fordrende Told»). Rentekammeret skrev videre:

«Aldtsaa haver I strax og uden ringeste Ophold udførlig at relatere, huorledis med samme Skib fra Begyndelsen til Enden er tilgangen, at forstaae, fra dend Tid det er blefuen strandet, huorlænge Folchene hafue holdt ved Skibet, paa huad Maade det hafuer quiterit, naar de hafuer begiert at contrahere om Skibets og Vahrenes Biergning, paa huad Maade og med huad Conditioner. Item om dennem nogen Forhindring er giort, udi noget af alt det som desslige forulyckede Skib, og dermed fahrende Folck, udi Lougen er tilladt, med meere som denne Sag kan tilkomme.»

Rentekammeret ville med andre ord ha en fullstendig og helt oppriktig rapport. Her stopper foreløpig vårt kildesøk i de danske arkivene, men mer kan finnes i Rentekammeret og i andre arkivseksjoner i Rigsarkivet. Også i arkiv i Hamburg, der man så sent som 16. juli fikk bevitnet at en oversettelse av sjøforklaringen til fransk stemte overens med originaldokumenter på dansk og tysk, kan en arkivforsker finne ytterligere kilder. På et eller annet tidspunkt har Rentekammeret skullet meddele kongen om resultatet av undersøkelsene, noe som ville medføre en resolusjon fra kongens side, som foreløpig ikke er oppdaget av artikkelforfatter, som imidlertid stadig følger sporet.

Det rettslige etterspillet

Vel hjemme i Genova sommeren 1692 måtte kaptein Geronimo Prette avgi forklaring overfor *Conservatori del Mare*, som var den uavhengige republikkens sjørett. Det er tydelig at saken var omfattende siden den bevarte rettsteksten inneholder utsagn fra både kaptein Prette, et besetningsmedlem og fra sjøforsikringseksperter Paolo Battista Palmario, som representerte Giuseppe Bojet, som igjen kan ha vært den som hadde forsikret skipet.

Forliset ble behandlet i flere omganger i *Conservatori del Mare*, den innledende runden allerede i februar 1691.

Kaptein Prettes vitnesbyrd, som for det meste samsvarer med hva som ble nedskrevet i Ribe, ble derimot først tatt opp året etter, 20. juni 1692. I kortet forklarte Prette at han hadde seilt fra *Rio d'Amborgo* den 26. oktober 1690 mot Cádiz, og at han forliste ved øya Fanø [«l'isola di Fanoer»] etter ni stormfulle dager og netter. Prette opplyser her at noe av skipets last ble berget, men uten å gå i detaljer.

Simone Carbone fra besetningen, som før øvrig ikke er navngitt i sjøforklaringen på fransk fra Ribe – ble avhørt noen dager etter kaptein Prettes avhør. 26. juni 1692, fremdeles i Genova, bekreftet sjømannen Carbone kapteinens utsagn og la dessuten til at det også var skip fra Hamburg og Nederland som forliste i stormen ved Fanø i november 1690. Etter forliset på Fanø og avhøret i Ribe oppholdt besetningen seg i Hamburg før de seilte videre mot Cádiz. Etter mye strev kom de tilbake til Livorno og Genova. Alt dette ifølge Simone Carbone, som sommeren 1692 var 32 år gammel.

21. juli samme sommer ble «San Francisco Xaviere»s forlis ved Fanø nok en gang tatt opp i *Conservatori del Mare* i Genova. Det var da forsikringsaspektet som ble behandlet.

For vår del stopper også videre innsyn her, siden teksten fra den siste dagen i sjøretten er skrevet på latin, med en håndskrift som er krevende å lese, selv for en skriftkyndig arkivforsker. Det man imidlertid med sikkerhet vet, er kaptein Geronimo Prette kort tid etter la ut på en ny sjøreise nordover, som endte med en nytt forlis i kong Christian den Femtes land, som nevnt ovenfor.

Det er en spennende historie som her er avdekket i ulike arkiv. Dokumenter spredt rundt i Europa settes sammen i en kildemo-saikk som gjenskaper «San Francisco Xaviere»s endelige skjebne ved Fanø, et vestjysk kystsamfunn som med vår internasjonale arkivnnsats også har fått et nytt bidrag til sin egen maritime lokalhistorie. Små kunnskapshull finnes ennå, som den bergede lastens innhold, møtet mellom genovesere og de fastboende på Fanø og om de ilanddrevne sjømennenes lange hjemreise. Det et vårt håp at med ytterligere arkivforskning kan de siste bitene falle på plass og da gi det helhetlige bildet av de forliste genovesiske sjømennenes opphold på Fanø og Jylland vinteren 1690.

Summary

The shipwreck of the “San Francisco Xaviere” on Fanø in 1690

On a stormy November day in 1690 the Genovese merchant ship the San Francisco Xaviere captained by Geronimo Prette was shipwrecked on the island of Fanø off the west coast of Jutland. The ship was lost, but the entire crew survived in dramatic circumstances. This maritime accident is also the only known Italian shipwreck in Denmark on record.

The article is amongst other things, based on a source found in Genoa and interpreted by the Italian freelance investigator Sofia Gullino. The work was commissioned by the

Norwegian archival researcher, publisher and author Torbjørn Ødegaard. In 2024 and 2025 he published the first volumes of a mini trilogy of another Genovese shipwreck: The hunt for “The small child Jesus and St. Anthony of Padua”. A Spanish/Genovese treasure ship, which sank off the island of Kvitøy on the night of November the 5th 1692” (published by Stavanger Maritime Museum). This shipwreck is incidentally the only known Italian shipwreck in Norway from the post-medieval period.

An unusual parallel phenomenon connecting these two shipwrecks is that of Geronimo Prette from Genoa, who captained both the “San Francisco Xaviere” at Fanø island and “The small child Jesus and St. Anthony of Padua” at Kvitøy island. The pattern leading up to the two shipwrecks was quite similar: Captain Prette tried to navigate away from the coast in strong onshore winds and incredibly managed to salvage the crew and bring them to shore.

Safely home in Genoa in the summer of 1692, captain Geronimo Prette gave evidence to the Conservatori del Mare, who acted as the independent sea court of the republic. It's clear that the case was quite extensive, as the preserved case records include witness statements from both captain Prette, a crew member and a statement from a sea insurance expert Paolo Battista Palmario, who represented Giuseppe Bojet; who might have been the original insurer of the ship. The shipwreck case was mentioned on a number of occasions in Conservatori del Mare, with the initial rounds already taking place in February 1691.

This is an exciting story, which has been unfolded utilizing a number of different archives. Documents spread throughout

Europe have been pieced together to form a mosaic, which recreates the fate of the “San Francisco Xaviere” at Fanø island and shows how a coastal community in western Jutland enriched its maritime history with the aid of international archives. There are still gaps in our knowledge, such as the contents of the salvaged cargo, the encounter between the Genovese sailors and Fanø's inhabitants and the long homeward journey of the shipwrecked crew.

Noter

1. Med Danmark menes her det danske kjernelandet slik nasjonen i dag fremstår territorielt – uten Norge, Vesterhavsoyene og Hertugdømmene.
2. Heretter kun «Det lidet barn Jesus».
3. Overlevende etter et venetiansk skipsforlis reddet seg i land på Røst i Lofoten i 1432, der de ble værende vinteren over. I to manuskripter ble oppholdet i Norge beskrevet. Beskrivelsene ble trykket i Italia i 1550. Se: Helge A Wold, *I paradises første krets* (Oslo 1991). Det var italienerne om bord i det tyskflaggende «SS Fidelitas», som ble senket i Norge i 1944, med flere omkomne italienere. Skipet var bygget i Glasgow og hadde seilt under italiensk flagg i noen få år før det ble tatt i arrest av Nazi-Tyskland. Skipet kan ikke regnes som italiensk, men på grunn av besetningen, som bestod av en gruppe italienerne, nevnes skipet her helt kort (se: https://en.wikipedia.org/wiki/SS_Fidelitas, lest 29.11.24).
4. Kildeinnsamlingene er realisert med støtte fra privatpersonene Atle Midthassel (Stavanger) og forretningsadvokaten og våpenkjenneren Niels Arthur Andersen (København), i tillegg til Museum Vest og Stavanger Maritime Museum.
5. Inv. nr. 7086.
6. Ødegaard 2024:50f.

7. Avisen *Amsterdamse Courant* 1. juli 1690: «Cadix den 3 Iuny. Den 31 [dvs. 31. mai siden notisen ble nedskrevet i Cádiz 3. juni] vertrocken van hier na Hamburg de schepen St. Fransiscus, Cap: Preto, en de Ladder Jacobs, [Cap.] Pieter Symonsz.» (Kilden ble funnet etter søk i databasen www.delpher.nl, med kaptein Prettes navn som søkeord i ulike former.)
8. Avisteksten (fra www.delpher.nl) i sin helhet: «t Genouees Schip, gevoert door Capiteyn Preto en vor 3 Weecken van d'Elve na Cadiz geseylt, was omtrent Ripe aen de Jutske Kust gestrant, hoewel men deffels Goederen hoopte te salveren.»
9. Archivio di Stato di Genova: *Conservatori del Mare*, 107. Blant annet unummerert dokument: «Testimonianza del capitano Geronimo Preve» (om kapteinens alder).
10. Oversatt fra fransk til norsk av Thomas Moine. Fra latin til italiensk av Sofia Gullino.
11. Utdraget fra skipsjournalen har en tilleggstekst på latin: «Et vitne i Hamburg bekrefter 16. juli 1691 at denne teksten stemmer overens med originalen på dansk og tysk, og at den er oversatt til fransk på best mulige måte.»
12. Archivio di Stato di Genova: *Conservatori del Mare*, 107. Samtidig kopi av sjøforklaringen, skrevet på fransk, tatt opp av bysekretæren i Ribe, Georg Stub, 27. desember 1690. Av dokumentet framgår det at oversettelsen til fransk mest sannsynlig ble utført i Hamburg 16. juli 1691. Det kan ha vært ytterlige sjømenn om bord. Hvem disse var, framkommer ikke i den uvanlig korte sjøforklaringen på fransk. Ingen opplysninger i kilden tilsier at det var omkomne ved forliset.
13. Rom seilas er seiling med vinden inn aktenfor tvers, det vil si den kommer inn aktenfra (bakfra), men ikke rett aktenfra, som er lens (Store Norske Leksikon: www.snl.no).
14. Meddelt av tidligere navigatør og hydrograf Atle Midthassel. Rådene han fikk fra sin morfar dekket farvannet omtrent fra Hanstholm og Thyborøn vest for Limfjorden og opp til Hirtshals lenger nord.
15. Tallet 11 *lieues* må her være feil. En fransk *lieue* er 5,56 km i marin sammenheng (se: <https://snl.no/Eldre> og fremmede lengdeenheter, lest 29.11.24). 11 *lieues* skulle da bli 61 kilometer, tilsvarende 33 nautiske mil. Høyeste punkt på Helgoland er 61 meter. Med en øyehøyde av seks meter om bord, vil man først se Helgoland på en avstand av 21 nautiske mil. Det er altså helt usannsynlig å kunne se Helgoland på en avstand av 33 nautiske mil på grunn av jordkrumningen. Været tirsdag 28. oktober, med sterk storm, reduserte sikten. Det er derfor mest sannsynlig at Helgoland ble observert på adskillig kortere avstand, kanskje mellom fem og ti nautiske mil. Da lå skipet i en tilsvarende lang avstand vest-nordvest for Helgoland. For ikke å drive mot Helgoland, ble kursen igjen lagt om på nord. Vinden hadde da dreid tilbake til vest-sørvest (anmerkning av tidligere navigatør Atle Midthassel).
16. *Rentekammeret Danske Afdeling*. Århus og Ribe stifters renteskriverkontor. Kopibog H 1689–1691. Fol 440 (til Jens Christensen, 3. februar 1691). *Ribe Stiftsamts arkiv* (fra rentekammeret til Jens Christensen, 10. mars 1691). Takk til Poul Erik Olsen for kildeforiming.

Torbjørn Ødegaard

Researcher, non-fiction writer, publisher
Kystforlaget/SINAS
Skiveien 7, 1672 Kråkerøy, Norge
kystforlaget@gmail.com
