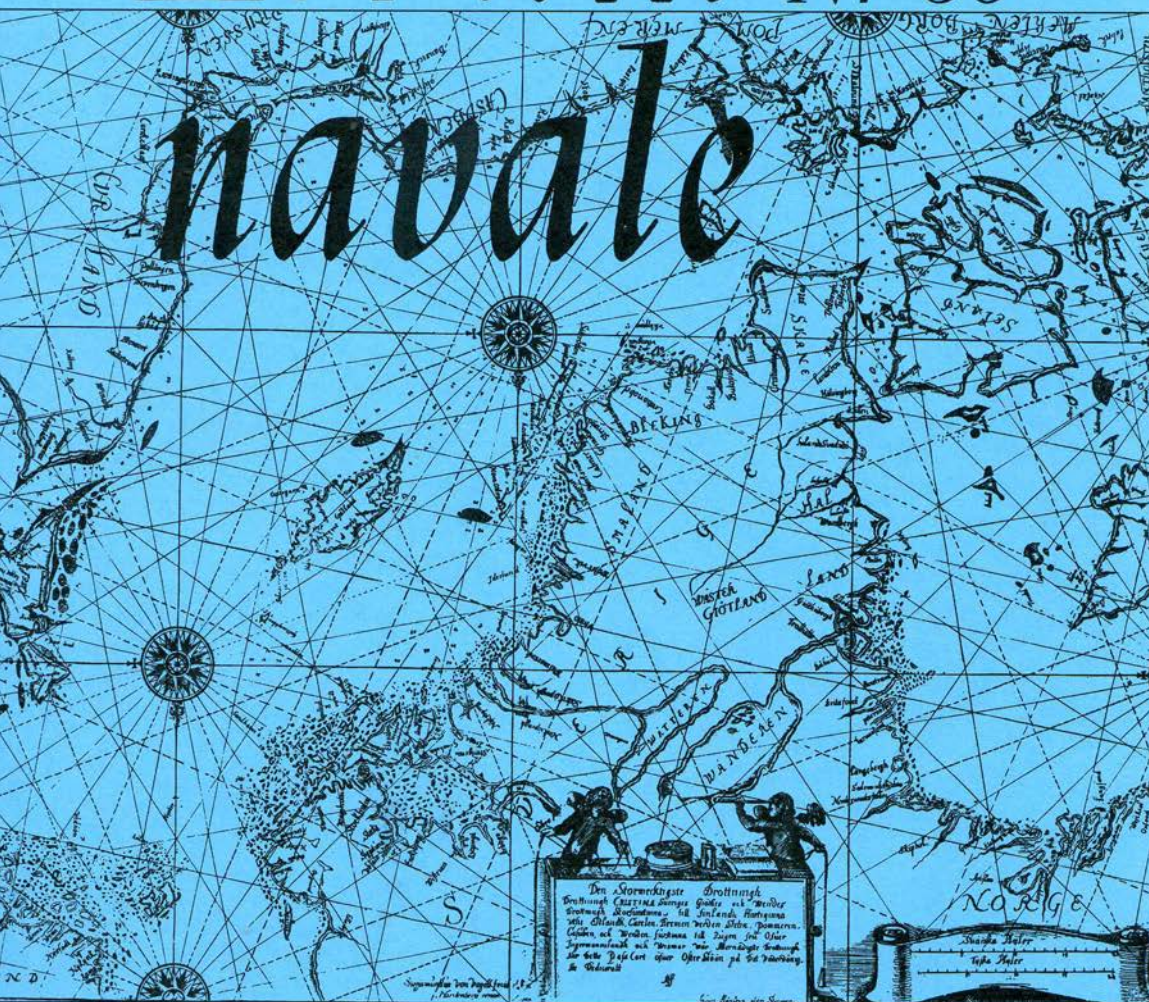


Forum

Nr 60

navale



*Skrifter utgivna av
Sjöhistoriska Samfundet*

Sjöhistoriska Samfundet

- ... har som målsättning att bidra till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former
- ... utger tidskriften *Forum navale* samt dessutom i mån av medel separata skrifter
- ... anordnar sammankomster för medlemmarna med föredrag i sjöhistoriska ämnen

Samfundets adress är Sjöhistoriska Samfundet, c/o Per Clason, Krigsarkivet, 115 88 Stockholm. E-post: per.clason@krigsarkivet.ra.se

Tidigare nummer av *Forum navale* och andra av Samfundet utgivna skrifter kan av Samfundets medlemmar beställas av sekreteraren under ovan angivna adress.

Sjöhistoriska Samfundets postgiro: 15 65 19-1. Årsavgift 200:–

Arbetsutskott: kommendör Sune Birke (ordförande), professor Jan Glete (vice-ordförande), arkivarie Per Clason (sekreterare), fil.mag. Ingvar Sjöblom (skattmästare), docent Leos Müller (redaktör) samt fil.lic. Mats Kero (biträdande redaktör).

Manuskript sändes till redaktionen under adress:

Leos Müller, Sjöhistoriska Samfundet, c/o Södertörns högskola/BEEGS, Box 4101, 141 04, Huddinge. E-post: leos.muller@sh.se

Manuskript bör inlämnas i två exemplar, med dubbelt radavstånd och bred marginal, och mottages tacksamt på diskett varvid använt ordbehandlingsprogram och filnamn anges. Författare får kostnadsfritt tio exemplar av det nummer där deras bidrag varit infört.

Vid ändringar mot manuskript svarar författaren själv för kostnaden.

Forum navale

utgiven med stöd av Sune Örtendahls stiftelse

*Skrifter utgivna av
Sjöhistoriska Samfundet
Nr 60*

Innehåll:

<i>Leos Müller: Förord</i>	5
<i>In Memoriam: Jan Magnus Fahlström</i>	7
<i>Mats Kero: Bredda Samfundets verksamhet!</i>	9
<i>Nils Bruzelius: replik till Inge Tjøstheim.</i>	13
<i>Magnus Perlestam: "Ringa prof av behjärtad soldat" Mod, plikt och heder i en marin krigsrätt vid slutet av 1600-talet</i>	15
<i>Gustaf von Hofsten: HMS Fujiyama – ett av svenska flottans vackraste, men samtidigt mera okända fartyg</i>	82
<i>A.D.M. Forte, Edward M. Furgol and Steve Murdoch: The Burgh of Stade and the Maryland 'Court of Admiralty' of 1672</i>	94
<i>Recensioner</i>	
<i>Lars Wigenius, Skonerten Johan och den dramatiska sista resan. Göteborg. Breakwater Publishing, 2002, 118 sidor, illustrationer, anmäld av Mats Kero</i>	114
<i>Meddelanden och nytillkommen litteratur</i>	116
<i>Summaries</i>	
<i>Magnus Perlestam: Little evidence of an intrepid soldier: Courage, duty and honour in a naval court at the end of the seventeenth century</i>	118
<i>Gustaf von Hofsten: HMS Fujiyama – although rather unknown, one of the most beautiful ships in the Royal Swedish Navy</i>	121
<i>Sjöhistoriska samfundets medlemsregister</i>	123

Förord

Leos Müller

Ännu ett nummer av *Forum navale* är klart. Numret 60 innehåller en ovanligt rik blandning av artiklar. Det inleds med Lennart Rosells In Memoriam över *Forum navales* redaktör från åren 1955–1963, Jan Magnus Fahström, en produktiv historiker och engagerad journalist. Mats Kero har skrivit ett tankeväckande inlägg om Sjöhistoriska samfundets tillstånd och utvecklingsmöjligheter. Han utgår ifrån att det finns ett stort allmänt intresse för historia, inte minst sjöhistoria, som vi borde kunna utnyttja bättre. Och han lyfter fram ett antal områden som speciellt intressanta ur ett sjöhistoriskt perspektiv. Jag hoppas att hans text skall fungera som inspiration för våra kommande författare. Mats Kero börjar samtidigt, från och med detta nummer, arbeta som *Forum navales* biträdande redaktör. Som tidskriftens läsare har säkert märkt är Mats en engagerad historiker och en driven skribent. Jag hoppas på ett varaktigt och djupt samarbete för *Forum navales* och den svenska sjöfartshistoriens bästa.

Nils Bruzelius bidrag i förra numret kommenterades kritiskt av den norske historikern Inge Tjøstheim. Nu får Bruzelius möjlighet att bemöta Tjøstheims invändningar och med det avslutar vi debatten.

De tre huvudartiklarna behandlar vitt skilda teman. Först visar Magnus Perlestam i sin omfattande artikel om ett marinrättsligt fall från slutet av 1600-talet hur mod, plikt och heder uppfattades i den svenska flottan. Hans bidrag ansluter sig till det snabbt växande forskningsfältet om tidig modern manlighet. Gustaf von Hofsten, en av författarna bakom boken *Örlogsfartyg*, berättar i sitt bidrag om det vackra men okända skeppet HMS *Fujiyama*. Hans bidrag illustreras med flera högklassiga fartygsbilder.

Många svenska historiker har ägnat sig åt den korta men spännande historien om kolonin Nya Sverige och de första svensk-amerikanska kontakterna. Steve Murdochs, Angelo Fortes och Edward Furgols engelska artikel ger ett

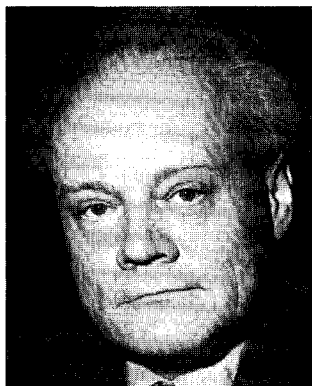
Leos Müller, f. 1962, docent i historia, forskarassistent vid Baltic and East European Graduate School, Södertörns högskola, och *Forum navales* redaktör. Han har skrivit *The Merchant Houses of Stockholm, c. 1640-1800. A Comparative Study of Early-Modern Entrepreneurial Behaviour*. Uppsala 1998 och flertal artiklar med sjöhistoriska och ekonomihistoriska teman. Hans kommande bok *Consuls, Corsairs, and Commerce. The Swedish Consular Service and long-distance shipping 1720-1815* ingår i Samfundets skriftserie.

något oväntat perspektiv på hur dessa relationer kunde se ut på 1670-talet, efter att den svenska kolonin blev engelsk. De skriver om ett kaperifall med det svenskt flaggade skeppet *Burgh of Stade* inblandat.

Vi fortsätter även med recensioner, i detta nummer recenserar Mats Kero Lars Wigenius bok *Skonerten Johan och den dramatiska sista resan* och informerar om några nya böcker av sjöhistoriskt intresse. Som vanligt har de svenska bidragen försetts med omfattande engelska sammanfattningar, för att göra hela numret tillgängligt även för utländska läsare. Jag vill härmed tacka Dr. Alexia Grosjean från Aberdeen som åtagit sig uppgiften att redigera sammanfattningarna. Jag hoppas att samarbetet med henne blir bestående. *Forum Navale* innehåller även Sjöhistoriska samfundets medlemsregister för år 2004.

In Memoriam Jan Magnus Fahlström

av Lennart Rosell



Jan Magnus Fahlström
(1925–2004)

Sjöhistoriska samfundets sekreterare och redaktör för *Forum navale* under åren 1955–63 Jan Magnus Fahlström avled den 21 januari 2004 i en ålder av 78 år. Han blev fil. kand. 1945, fil. lic. 1951.

Fahlström började sitt yrkesverksamma liv som arkivman, först en kort tid på Riksarkivet, sedan på Stockholms stadsarkiv (1946–56). År 1957 anställdes han på *Dagens Nyheter*, där han blev kvar till sin pensionering 1990. I drygt tjugo år var han ledarskribent, därefter ekonomisk kommentator. Fahlström åtnjöt högt anseende som skribent med stor spännvidd i ämnesval med huvudinriktningen ekonomi. Han var bland de första att poängtera vikten av att Sverige tog del i det europeiska samarbetet, främst av ekonomiska skäl. År 1971 gav han ut skriften "Sverige inför EEC" och 1990 "EG:s väg mot EMU".

Fahlström var ekonomisk historiker. År 1952 publicerade han skriften "The history of a Gothenburg house of merchants". Det handelshus det handlar om

Lennart Rosell, f. 1926, f.d. förste arkivarie vid Krigsarkivet, 1963-96 sekreterare i Sjöhistoriska samfundet och redaktör för *Forum navale*.

är det framgångsrika företaget Ekman & Co., grundat 1802. Fahlström har vidare i några uppsatser både före och efter den nämnda boken publicerat arbeten av ekonomisk-historisk natur. Forum navale nr 8 (1947) innehåller en uppsats av Fahlström med rubriken "Till belysning av holländarnas ekonomisk-historiska insats. Några fakta och synpunkter". Fahlström visar sig vara väl insatt i den internationella debatten kring holländarnas roll i världsekonomin. Hans egna reflexioner kring ämnet är skarpsynta. Som ytterligare några exempel på Fahlströms ekonomisk historiska författarskap kan nämnas ett par uppsatser i Historisk tidskrift, den ena med titeln "Några problem rörande 1700- och 1800-talens järnexport" (1954), den andra under rubriken "Lancashiremetoden och den svenska järnhanteringen" (1960). Uppsatserna är inte omfångsrika men de belyser väl Fahlströms förmåga att hantera källkritiska problem.

Kriget mellan Sverige och Danmark 1643–45, som resulterade i den för Sverige framgångsrika freden i Brömsebro, innehåller många dramatiska händelser, såsom sjöslaget vid Femern den 13 oktober 1644. Inom Försvarsstabens krigshistoriska avdelning utarbetades till 300-årsminnet av slaget en minnesskrift, som gavs ut av Sjöhistoriska samfundet. Fahlström medverkade vid skriftens tillkomst. Som ett led i detta arbete utarbetade han en uppsats "Kring den politiska och militära bakgrunden till slaget i Listerdyb den 16 och 25 maj 1644". Uppsatsen trycktes i Sjöhistoriska samfundets skriftserie nr VI (1945). Som bekant lyckades den danska flottan genom framgången i Listerdyb hindra en i Holland inhyrd flottstyrka från att förstärka den svenska flottan. Den återvände i stället hem. Den unge forskaren Fahlström reder i uppsatsen på ett förtjänstfullt sätt ut många av problemen kring den inhyrda flottan, framför allt dess tillkomst.

Jan Magnus Fahlström var en ytterst vänlig person. Han var debattglad och en generös lyssnare.

Breda Samfundets verksamhet!

Mats Kero

Mitt intryck efter att ha deltagit på de senaste årsmötena är att något behöver göras för att föryngra och bredda rekryteringen till Sjöhistoriska Samfundet. Förvisso brottas de flesta ideella organisationer i dag med rekryteringsproblem. Å andra sidan saknas inte exempel på att intresset för maritima traditioner och sjöhistoria är livskraftigt. Nybyggen av segelfartyg som vikingaskeppskopior, ostindiefararen *Götheborg*, Stockholmsbriggen, Tall Ships Race, gymnasieutbildningar med maritim inriktning (delvis förlagda ombord på segelfartyg) är några sådana. Vi har också i Sverige haft en våg av allmänt historieintresse sedan mer än ett decennium och som inte visar några tecken på att mattas av. Jag vill därför med detta inlägg väcka frågan hur Samfundet bättre kan anknyta till det maritima historieintresse som uppenbarligen finns.

För det första måste vi bli bättre på att informera om Samfundets verksamhet. Det är absolut oundgängligt att Samfundet har en hemsida som informerar om dess existens och verksamhet. För det andra måste vi få fler att intressera sig för att skriva om sjöhistoria i bred mening, "att utforska sjöhistorien i alla dess former" – som det heter i Samfundets målsättning. Vi som är aktiva inom Samfundet är en liten skara som i dagens läge knappast har möjlighet uppfylla denna målsättning. Men vi kan på olika sätt ta initiativ till och uppmuntra till forskning och skrivande inom ämnen med sjöhistorisk anknytning. Låt mig här ge några exempel på sådana områden:

1. Inom den västerländska litteraturen är havet och människans förhållande till havet ett ständigt återkommande tema ända från Homeros till William Golding. (En intressant översikt av litterära berättelser om sjöresor finns i Foulkes, 1997.) När detta skrives firas också hundraårsminnet av nobelpristagaren Harry Martinsons födelse. Som bekant hade hans erfarenheter som sjöman en fundamental betydelse för hans författarskap. En analys utifrån social- och sjöhistoriska utgångspunkter av Harry Martinsons sjömanstid och dess

Mats Kero, f. 1953, fil lic. i ekonomisk historia och sjökapten. Har publicerat *Casa de Contratación och spansk navigationsteknik 1508-1606. En fallstudie i teknisk utveckling och tillämpad vetenskap under den moderna tidens början* i Forum navales skriftserie, och i förra numret av Forum navale bidragit med en artikel om spanska sjötermer av fornnordisk ursprung. Mats Kero är *Forum navales* biträdande redaktör.

återspeglning i dennes författarskap vore intressant, både för förståelsen av hans författarskap och sjömanslivets villkor på 1920-talet.

2. Det finns ett betydande antal sjömansminnen från 1800-talet och 1900-talets första årtionden utgivna. Dessa är intressanta ur flera synvinklar. En sådan är som källa till kunskap om hur sjömännen upplevde sina arbetsförhållanden, dvs som källa till de svenska sjömännens socialhistoria. Det finns en utomordentlig etnologisk avhandling av Knut Weibust (1969) om segelsjöfartens sjömän. En liknande avhandling om ång- och motorfartygens sjömän återstår såvitt bekant att skriva. Detta gäller sjöfolkets socialhistoria allmänt och dess samband med teknisk och ekonomisk utveckling.

2. Här finns också aspekter som har en koppling till allmänna samhällsproblem. Ännu för ett par decennier sedan låg hamnkrogar med bordeller på gångavstånd i många europeiska hamnar liksom annorstädes. "Flickan i Havanna" är ju besungen av Evert Taube och en känd svensk författare och f.d. sjöman använder eufemismen "hjälpssystrar" om de som tog hand om kärlekskranka sjömän i Sydamerika på 1950-talet. Hamnprostitutionen är både en del av sjömännens och prostitutionens socialhistoria, som – förhoppningsvis utan att vare sig brännmärka Evert Taube eller ovan nämnde svenske författare – vore värd forskning.

3. Det finns också en annan aspekt som borde undersökas med utgångspunkt från ovan nämnda sjömansminnen. Före televisionens och radions genombrott och innan tidningarna fick massupplagor spelade naturligtvis sjömännen en betydelsefull roll som förmedlare av intryck och kunskaper om främmande länder. Reseskildringars bild av "det främmande" eller "den andre" är ett populärt ämne för akademiska studier. Sjömansminnena förefaller dock vara en icke utnyttjad källa på detta område. Vilka intryck av främmande kulturer, religioner och människor av annan hudfärg ges i dessa? Fartyg har dessutom alltid varit i hög grad mångkulturella arbetsplatser. (Själv minns jag en gammal Grängesbåt på sjuttioalet där vi var dussinet nationaliteter i en besättning om 32 man!) Hur skildras besättningsmän av olika nationaliteter och etniskt ursprung och hur upplevde man samvaron mellan olika nationaliteter på fartygen?

4. Sjöfarten har varit en utpräglad manlig värld och är så i hög grad fortfarande. Under senare decennier har dock kvinnorna gjort sitt intåg inte bara på befattningar i byssa och mässar utan även på däck och i maskin. En undersökning utifrån könsperspektiv av denna omvandling vore välkommet. Ett annat exempel på könsperspektivet har vi beträffande de anhöriga i land. Maria Ny-mans artikel i *Forum Navale* nr 58 belyser förtjänstfullt sjömansänkornas si-

tuation 1750–1800. Jag vill här peka på två områden som är brådskande att få belysta. Det är dels fiskarhustrurnas och dels sjömanshustrurnas situation under andra världskriget. Deras situation var ju närmast att jämföra med soldathustrurnas i krigsförande länder.

5. De svenska krigsseglarna under andra världskriget. Journalisten Terje Fredh har under decennier bedrivit en outtröttlig forskning och dokumentation av ämnet som resulterat i inte mindre än 37 böcker. Intresset från den akademiska forskningen har emellertid varit begränsat. Terje Fredhs forskningsarbete är nu avslutat. Det innebär dock ingalunda att historieskrivningen om den svenska handelssjöfarten under andra världskriget är avslutad. För det första vore en syntes av den forskning som Fredh och andra bedrivit i form av ett modernt standardverk på området önskvärd. För det andra vore de hemvändande krigsseglarnas öde i sig värd en grundlig belysning. Det är ett skamligt kapitel i den svenska efterkrigshistorien. För en bredare allmänhet uppmärksammades frågan av Maciej Zaremba i DN 2003–09–07. Artikelns ingress sammanfattar kärnpunkten: ”Vad är vi skyldiga de döda? Två tusen svenska sjömän dog under kriget. Deras hemland var mest intresserat av deras deklamationer”. Zaremba pekade i sin artikel på ett samhälle som hade behov att förtränga och istället gå upp i det moderna svenska projektet (i vilket sjömän överhuvudtaget nog var främmande fåglar kan tilläggas). En ordentlig analys av behandlingen av de svenska krigsseglarna från det officiella Sverige samt dess eventuella kopplingar till vidare frågor om neutraliteten och det svenska moderna projektet efter kriget vore mycket angeläget.

6. Handelssjöfarts- och rederihistoria i allmänhet. Detta är ett område som är relativt livaktigt utanför de akademiska forskningsinstitutionerna. Olika rederikrönikor utkommer med jämna mellanrum och i sammanhanget finns en särskild förening för fartygshistorisk forskning, Klubb Maritim. Dess tidskrift *Båtologen* innehåller ofta rederikrönikor och sjömansminnen förutom rapporter om olika fartygs skiftande öden. Denna forskning kan bäst jämföras med lokalhistorisk forskning, och syftar sällan till att lyfta fram mera generella aspekter utifrån den omfattande dokumentationen som läggs fram. Materialet är emellertid värdefullt för den som vill försöka skapa sig en mera generaliserad bild av den svenska handelssjöfarten under det gångna seklet. Det gäller sjöfolkets socialhistoria, sambanden mellan teknisk och ekonomisk utveckling och sjöfartens utveckling osv. Här finns en omfattande dokumentation som borde vara av intresse särskilt för ekonomhistoriker, socialhistoriker och etnologer.

7. Nautisk terminologi. I ett par artiklar (Se *Forum Navale* nr 58–59) har

jag visat på att mycket återstår att göra beträffande äldre nordiska sjötermer. En fördjupad analys av specialister på nordiska språk av det existerande källmaterialet, där hänsyn tas till modern marinarkeologisk forskning, torde enligt min mening fortfarande ha en hel att ge för bilden av vikinga- och medeltidens sjöfart.

Ovanstående är bara ett axplock utifrån egna erfarenheter samt spridd och osystematisk läsning. Avslutningsvis vill jag framhålla betydelsen att sprida kunskapen om Samfundets existens och publiceringsmöjligheterna i *Forum Navale* på våra högskolor, även utanför de institutioner Samfundet har verkssamma medlemmar. En konkret åtgärd vore att skicka en informationsbroschyr till olika högskoleinstitutioner. Detta gäller inte bara ämnen som historia och arkeologi; även andra akademiska discipliner som t.ex. litteratur-, språk- och konstvetenskap, etnologi och idéhistoria, vilka kan "bidraga till utforskandet av sjöhistorien [...] i alla dess sammanhang och former".

Referenser

- Foulke, Robert (1997) *The Sea Voyage Narrative*. New York.
 Weibust, Knut (1969) *Deep Sea Sailors. A Study in Maritime Ethnology*. Stockholm.
 Zaremba, Maciej (2003) Vad är vi skyldiga de döda? *Dagens Nyheter* 2003-09-17.

Nils Bruzelius replik till Inge Tjøstheim

Inge Tjøstheims kommentarer till min uppsats om den norska flottan ger för mig ett osammanhängande intryck och är därtill behäftad med en del felaktigheter. Jag ska försöka reda ut begreppen.

Först hävdar Tjøstheim att norska flottan alltid varit intresserad av att jaga sovjetiska ubåtar och att den norska marinledningen hade "slaget om Atlanten" i färskt minne. Detta är fel. Norska marinen var före flottplanens tillkomst lika intresserad av att jaga ubåt som den svenska marinen var under 1970-talet, det vill säga inte alls. Det man i Norge kom ihåg var inte "slaget om Atlanten" utan den tyska invasionen i april 1940. Av dessa anledningar ville marinledningen och regeringen i Oslo helst av allt överta två eller tre amerikanska jagare av Fletcherklass. Dessa var utmärkta fartyg i invasionsförsvaret, men med begränsad ubåtsjaktförmåga. Varför Norge inte fick några jagare, när det fanns ett överskott och alla andra länder som ville ha jagare fick så många de ville, återstår för Tjøstheim att besvara.

Sedan försöker Tjøstheim visa att Amiral Burkes koncept med "*finite deterrence*" skulle tala emot teorin om att norska flottans uppgift var att skydda Polarisubåtarna. Tyvärr har han fått meningen med "*finite deterrence*" helt om bakfoten.

Den amerikanske marinchefen Burke hade tidigare, under den så kallade "amiralsrevolten" varit planeringschef i marinstaben. Amiralernas revolt var resultatet av en bitter strid mellan marinen och flygvapnet. En strid som flygvapnet vann. Superhangarfartyget "United States" skrotades i halvfärdigt skick på stapelbädden till förmån för flygvapnets nya bombplan B-36. Burke var under striden (1949) inte amiral, så han gjorde inte revolt men han hyste efter detta nederlag en intensiv motvilja till flygvapnet och till dess ledande generaler. Genom att föra fram ett koncept där Polarisubåtarna en gång för alla skulle garantera den nukleära avskräckningen hävdade Burke att det strategiska bombflyget blivit överflödigt och kunde skrotas omedelbart. Att Burke förespråkade "*finite deterrence*" betydde således inte alls att han trodde att

Nils Bruzelius, kommandör, lämnade den aktiva tjänsten i december 2001. Bakom sig har han en lång och framgångsrik karriär inom den svenska ubåtsflottan. Efter sin pensionering har han påbörjat akademiska studier. I *Forum navale* nr 59 har Bruzelius publicerat en artikel om den norska flottplanen 1960: "Flottan som skulle skydda flanken. Norska flottplanen 1960 och USA:s behov av att skydda Polarisubåtarna i Skagerrak". Detta är hans svar på Inge Tjøstheims kommentar till artikeln.

nästa krig skulle börja med ett utdraget sjöfartskrig på Atlanten, för att sedan sluta med någon form av kärnvapenduell. Burke ville med sitt koncept om den slutgiltiga avskräckningen reducera anslagen till det strategiska bombflyget och därmed ge sina fiender i flygvapnet betalt för gammal ost.

Slutligen hävdar Tjöstheim att Polarisubåtarna inte skulle få plats i Skagerrak då deras "boxar" skulle bestå av "hundreds of miles of ocean" samt att USA med hjälp av Loran-C lagt ut bottenfasta navigationsmarkörer för ubåtarna i Norska havet. Alla dessa påståenden bygger på hörsägen med mycket oklart ursprung.

Den första generationens ubåtar behövde visst inte några stora områden ty de måste ligga still på botten för att kunna avfyra sina robotar. Om USA verkligen lade ut några navigationsmarkörer i norska havet så inte var det för att Polarisubåtarna skulle uppsöka dem. Däremot kunde nog dessa markörer, om de nu fanns, locka till sig en och annan sovjetisk jaktubåt. Det som Tjöstheim måste förklara, eftersom han inte tror på Skagerrak som ubåtsbastion, är varför USA byggde ut ubåtarnas navigationssystem i detta område och varför man dolde denna utbyggnad genom vilseledande information.

Kalla kriget är slut och vi kan nu börja skriva dess historia. Under detta arbete kommer mycket av vad som tidigare varit fördolt att klarläggas. Det gäller alltså att ta till sig av den nya kunskapen och inte klamra sig fast vid gamla och förlegade uppfattningar.

”Ringa prof av behjärtad soldat”¹

Mod, plikt och heder i en marin krigsrätt vid slutet av 1600-talet

Magnus Perlestam

Söndagen den 27 juni år 1697 stävar 53 svenska och danska handelsfartyg in i den engelska kanalen, lastade med gods inköpta i Frankrike. De eskorteras av det svenska örlogsskeppet *Spes* under ledning av kapten Jonas Palmkvist. I kanalen väntar, den svenska kaptenen ovetande, den kombinerade engelsk-holländska örlogsflottan, sammantaget ungefär 100 segel varav cirka 50 är örlogsskepp. De är förvarnade av en dansk skeppare att smuggelgods finns ombord på några av de annalkande handelsskeppen. De första fartygen som konvojen möter är *The Boyne* och *Kapitän*. *The Boyne*s kapten Good kräver att Palmkvist skall rapportera sina förehavande till deras befälhavare, general-amiral Rook. En begäran som är i överensstämmelse med internationell praxis och något som den svenska kaptenen inte kan neka dem. Dimman som tidigare legat tung lättar nu upp och de svenske blir snart varse örlogsflottan, som ligger utspridd i deras färdriktning. Under loppet av kvällen börjar flera av handelsfartygen att utsättas för visitationer. Försök görs från Palmkvist att stävja detta, i svenskarnas ögon, regelvidriga beteende. Bland annat skickar han sin närmaste man, överlöjtnant Karl Mannerfelt över med en bemannad slup till ett av handelsfartygen, med order att stoppa den pågående inspektionen. Skottlossning sker och överlöjtnanten såras i axeln och en brittisk officer avlider. Palmkvist skickar även en protest till den engelska befälhavaren. Den svenska kaptenens åsikt är att han efter uppvisandet av pass och fullmakter skall vara fri att segla vidare. Något slut på granskningen av de svenska och danska handelsfartygen sker emellertid inte och den fortsätter även under hela natten. Dagen därefter passerar *Spes* det engelska amiralsgeneralens fartyg *Britannia*. Det svenska örlogsskeppet avger salut med 16 skott. Det brittiska svaret blir minst av allt en motsvarande hedersbetygelse, istället avlossas ett par muskötsalvor mot det svenska märsseglet som fortfarande är i topp. Den engelska markeringen är tydlig, man kräver att det svenska örlogsskeppet

Magnus Perlestam (f 1964), Malmö. Filosofie doktor i historia, universitetslektor vid Mitthögskolan. Ett pågående forskningsprojekt syftar till att synliggöra och problematisera ideal och värderingar i en militär miljö i Sverige under 1600- och 1700-talet. Har under de senaste åren även undervisat i militärhistoria vid landets militärhögskolor.

skall stryka märsseget och på detta vis markera sin respekt för England. I engelsmännens ögon är de nämligen på engelsk territorium. Kapten Palmkvist vägrar att ge efter för det engelska kravet och en häftig ordväxling tar vid. Tre gånger är en engelsk officer över på *Spes* för att övertala kaptenen till att stryka märsseget, den sista gången med tolk för att inga missförstånd skall ske. Under tiden omringas *Spes* av engelska tredäckare, färdiga att ge eld. Om inte svensken viker hotar man att skjuta skeppet i sank och inte rädda en enda besättningsman. Till slut viker sig den svenska kaptenen för engelsmännens krav och han ger order om märssegets strykande.

Ungefär ett år senare ställs kapten Palmkvist inför Kungliga amiralitetsrätten i Karlskrona, anklagad bland annat för att vid mötet med den förenade engelsk-holländska örlogsflottan, ha skrämt sig att stryka märsseget och på detta sätt svikit sin plikt att upprätthålla Kungl. Maj:ts erforderliga respekt. I anklagelserna ligger explicita beskyllningar om feghet, ärolöshet och bristande plikt känsla. Anklagelser som kaptenen i det kraftigaste värjer sig emot.²

Syfte och frågor

Ovan har jag försökt att fånga händelsen som ledde fram till ett åtal emot kapten Palmkvist så neutralt som möjligt. Syftet med denna artikel är inte heller att få fram vad som egentligen hände vid mötet med örlogsflottan, utan snarare är intentionen att via den rättsliga argumentationen belysa hur flottans personal resonerade i spörsmål om mod, feghet, heder, ärolöshet, plikt och pliktförsummelse. I blickfånget står både ord och handlingar av rättens olika deltagare av hög och låg rang, på båda sidorna av anklagelsepodiet; åklagaren, rättens ledamöter, vittnen och de anklagade. Vilka argument använde exempelvis advokatfiskalen för att påvisa en räddhåga och pliktförsummelse från kaptenen? Hur försvarade sig kaptenen? Hur såg de inkallade vittnena på hans mod, plikt känsla och heder? Hur resonerade de som dömde? Präglades samtalet i domstolen av en konsensus rörande sakinnehållet i ovannämnda begrepp, eller är olika uppfattningar synbara?

Två olika perspektiv

Tittar vi närmare på vad som skrivits inom modern militärhistorisk forskning är båda aspekterna tänkbara, dvs. både konsensus och skillnader i föreställningar om mod, heder och plikt inom den militära gruppen. Flera forskare har betonat att den meniga soldatens drivkrafter att tjänstgöra och i slutändan slåss för kronan under tidigmodern tid sällan motiverades av lojalitet till statsmakten. Generellt sett vågade kronan inte heller lita på honom, vilket fick

konsekvenser för krigsföringen och lagstiftningen, med lagar och straff som skulle avskräcka soldaten från desertering, myteri och andra brott.³ Resonemanget anknyter till ett numera vedertaget tema inom militärhistorisk forskning, att beskriva fältslagen och krigen ur ett underifrån perspektiv. En viktig utgångspunkt är att de meniga och officerarna upplevde kriget olika, att där fanns en motsättning mellan officerarnas vilja att segra ärofullt och de menigas vilja att överleva.⁴ Utifrån detta perspektiv är det svårt att a priori tillskriva de meniga samma ideal som officerarna. Det är istället mer korrekt att utgå ifrån att den menige soldatens drivkrafter för att låta sig rekryteras, tjänstgöra och i slutändan slåss inte var detsamma som för officerskårens och vad de meniga uppfattade som "mod", "plikt", "manlighet", "heder" skilde sig från officerskårens, och sannolikt även statsmaktens. Med denna synvinkel borde det vara fruktbart att leta efter skilda synsätt bland krigsrättens olika deltagare, beträffande sakinnehållet i krigaridealerna.

Det är å andra sidan även tänkbart att man inom den militära miljön kan finna gemensamma värderingar och uppfattningar som delades av både hög och låg. Denna tanke hämtar framförallt sin näring från nordisk rättshistorisk forskning, där fokus ofta ligger på människors dialog med lagen och rättssväsandet.⁵ Detta perspektiv finns även inom militärhistorisk forskning, även om det är betydligt ovanligare. Geoffrey Parker vill förklara de många myterierna bland de spanska trupperna under 1500-talet i det dåvarande Flandern med att soldaterna bland annat själva, ur ett rättvisepatos, krävde uniforma regler.⁶ Rörelsen mot enhetliga regelverk kan med andra ord även komma nerifrån, från den grupp som lagarna ämnade att dirigera. Hårda regler behövde inte heller gå stick i stäv med den menige soldatens uppfattning. Vid den engelska flottan, vid mitten av 1700-talet, utdömdes till exempel väldigt hårda straff för stöldbrott. Den hårda linjen låg i linje med besättningens egen uppfattning, menar den engelska forskaren N.A.M. Rodger, eftersom stölden hotade de ömsesidiga banden av lojalitet och tillit som fanns ombord. Han skriver: "A thief among the ship's company destroyed its mutual bonds of trust and loyalty more swiftly than anything else."⁷

Flera forskare har även påvisat att meniga och officerare, i gemen, markerade sin särställning gentemot civilisten; genom att lyfta fram de tydliga kopplingarna som vanligtvis fanns mellan att vara en "krigare" och en "riktig" karl.⁸ Detta samband, mellan "krigaren" och de manliga idealen, har varit starkt i stor under sett hela vår moderna historia, möjligtvis med undantag av tidigmodern tid, då krigaryrket förlorade i anseende. Något som ofta tillskrivs den pågående sekulariseringen och försvagandet av kopplingen mellan krigar-

ideal och kristendom samt den växande tron på mänskliga framsteg och rationalitet. De brutala religionskrigen under 1500- och 1600-talet påskyndade även denna utveckling. Därtill fann adeln och andra elitskikt i samhället genom handel, kommers och byråkrati andra vägar, ibland snabbare, till en hög status i samhälle.⁹ Ett viktig undantag anges vara Sverige, där yrket fortfarande hade en hög ställning under tidigmodern tid och var att betrakta som den bästa vägen till en snabb karriär.¹⁰ Där finns med andra ord fog för att även leta efter likheter i synsätt inom den militära gruppen, då inte minst i deras markeringar mot det civila samhället. Samtidigt skall man inte göra en alltför strikt distinktion mellan de militära och civila föreställningsvärldarna. I likhet med annan forskning vill jag snarare betrakta den militära gruppen i Sverige under 1600- och 1700-talen som en subkultur, dvs. en kultur med specifika miljömässiga särdrag: uttryckta i högt uttalade krav på disciplin och trohet mot överheten, en yrkesrelaterad emfas på vapen och våldsutövning och en miljö i huvudsak befolkad av unga män, i alla fall i samband med ämbetsutövningen.¹¹ Men samtidigt en kultur som var präglad av tankegods hämtade från en civil miljö, här tänker jag närmast på "hustavlans värld", en åskådning präglad av en ortodox lutheranism med starka hierarkiska drag och patriarkaliska tendenser.¹²

I fokus här står som sagt den marina militära föreställningsvärlden under karolinsk tid. Samtidigt är även arenan; deras arbetssätt och ledamöter föremål för min uppmärksamhet. Detta av flera skäl. För det första är denna kunskap viktig för en vidgad förståelse om vad som sades och hur det sades under rättegången. Rättens attityd till krigarvärderingarna influerades sannolikt av vem som tjänstgjorde däri. Därtill påverkade rättens arbetssätt, exempelvis olika aktörers möjlighet att uttala sig fritt under förhandlingarna, vad som kommer fram om heder, mod och plikt. Kunskap om krigsrättens arbetssätt och dess ledamöter är med andra ord viktiga vid en analys av de föreställningar som kommer till uttryck där. Därutöver är studien av den marina rättsmiljön viktig *i sig*, inte minst med tanke på hur lite som skrivits om dess praxis. Förutom detta hoppas jag även att artikeln kan bredda vår kunskap om konvojeringar och det diplomatiska spelet mellan örlogsskepp av olika nationalitet under tidigmodern tid. Slutligen vill jag även återge en intressant historia, den om kapten Palmkvists olycksdrabbade resa och den därtill hörande rättegången.

Om ett större forskningsprojekt

Denna artikel är att betrakta som en pilotstudie, ett första försök att använda

ett militärt rättsfall för att belysa uppfattningar om heder, mod och plikt. Begränsningen till ett fall, även om detta är väldigt omfattande, gör svaren än så länge tentativa. Intentionen är emellertid att på sikt bredda och fördjupa analysen med fler rättsfall.

Jag riktar framförallt in mitt intresse mot de rättsinstanser där samtal på sannolika grunder var vanligare. Genomgången av ett dussintal olika rättsfall från Justitierevisionens (Generalauditören) arkiv och en pilotstudie av en rättegång på 1710-talet, hämtad därifrån, har övertygat mig om detta källmaterials potential i att besvara frågor om krigarideal.¹³ Som exempel på intressanta rättsfall är de som berör lydnadsbrott, strykande av flagg, övergivande av fästning och förhandling med fienden. Därtill avser jag även att komplettera med andra källor, såsom brev och dagböcker.¹⁴ Med denna större empiriska bas har jag förhoppningsvis goda möjligheter att fastställa likheter och skillnader i uppfattningar i tid och rum, under 1600- och 1700-talet samt mellan flottan och armén.¹⁵ Tillvägagångssättet blir med andra ord i huvudsak kvalitativt, att utifrån ett kulturperspektiv med betoning på krigaridealen, tyda den argumentering som kommer till uttryck i det normativa materialet och det samtal som återfinns mellan rättsens olika aktörer. Kultur är mångfasetterat begrepp. Den definition jag valt att anamma tolkar kultur som ett gemensamt eller kollektivt medvetande, det vill säga: gemensamma kunskaper, värderingar, erfarenheter och sammanhållande tankemönster som ges till uttryck i både ord och handling.¹⁶

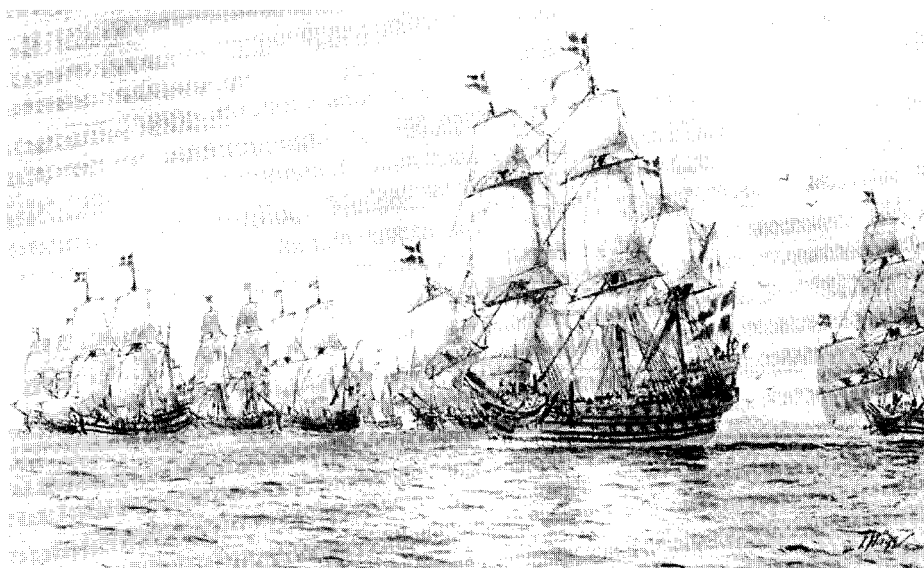
Något om konvojresor

När kapten Palmkvist den 4 oktober 1696 lämnade Karlskrona hamn och begav sig ut på sitt uppdrag att konvojera handelsskepp till och från Frankrike, var detta en tämligen vanlig företeelse i Sverige, något som praktiseras redan under Gustav Vasas tid.¹⁷ Under perioden 1688–1697 skedde dock en markant ökning av dess antal, från två under perioden 1611–1679 till ett fyrtiotal under nämnda år.¹⁸ Den bakomliggande orsaken var det Pfalziska tronföljdskriget, dvs. krigstillståndet mellan Frankrike och det augsburgska förbundet, där bland annat sjömakterna (Holland och England) ingick.¹⁹ En konflikt som delvis bedrevs som ett handelskrig, med kaparverksamhet som en del av vardagen. Under detta krig försökte sjömakterna på olika sätt hämma den handel som neutrala länder, bland annat Sverige och Danmark, hade med Frankrike. För Sveriges del stod stora kommersiella intressen på spel, dels såg den svenska handelsflottan sin chans att expandera på bekostnad av sjömakterna, dels öppnade krigstillståndet vägen för en ökad försäljning av viktiga exportvaror, såsom tjära, järn och trä. Dessutom var Sverige beroen-

de av import av salt ifrån Sydeuropa och man befarade att denna handel allvarligt skulle störas av sjömakternas handelskrig.²⁰ Denna policy från sjömakterna ledde följaktligen till högljudda protester från både Sverige och Danmark, och en intensiv diplomatisk verksamhet förekom under hela kriget för att nå en effektiv uppgörelse, vilket minst sagt var problematiskt med tanke på de motstridiga intressena som fanns.²¹ Där fanns inte heller något effektivt internationellt regelverk som man kunde falla tillbaka på. Ett flertal försök hade förvisso alltsedan senmedeltiden gjorts för att skapa internationella bestämmelser för neutrala länders handel med krigförande, men forfarande var regelverket alltför vagt på många punkter, och källorna för alternativa tolkningar stora. Vad som återstod var bilaterala överenskommelser, men även dessa var oftast oklara och föremål för flera uttolkningar.²² Detta gäller inte minst det senaste vänskaps- och kommersetraktat mellan Sverige och England, slutet år 1661. Det var exempelvis diffust vilka gods som skulle räknas som kontraband och hur passen skulle utformas. Därtill var länderna länge oense om avtalets validitet.²³ Ett stort problem var de många verksamma kaparna under kriget som med det sitt uttalade profittänkande försvårade alla möjligheter att i praxis upprätthålla de regler som man var överens om.²⁴ Kontentan var att svenska handelsfartyg, på väg till eller ifrån Sydeuropa, under hela kriget, löpte en allvarlig risk att kvarhållas, inspekteras och få sina gods konfiskerade.²⁵ Motmedlet från Sveriges sida blev bland annat en intensifierad konvojering. Under kriget ingicks även flera överenskommelser med Danmark om en gemensam väpnad neutralitet, som exempelvis uttrycktes i inbördes stöd vid konvojeringar.²⁶ Att kapten Palmkvists konvoj innehöll danska skepp var ett direkt utslag av denna gemensamma strävan.

Vägen till södra Europas olika hamnar kantades med andra ord av en rad olika faror som krävde beskydd av bestyckade örlogsfartyg. Å andra sidan gav närvaron av skepp tillhörande svenska flottan orsak till andra bekymmer; nog så viktiga för samtiden. Det gällde att med alla medel upprätthålla Kungl. Maj:ts erforderliga respekt vid mötet med främmande skepp och kastell, en respekt som bland annat yttrade sig i korrekt saluterings.²⁷

I de föreskrifter som vanligtvis följde med örlogskaptenen vid varje konvoj reglerades hur han och hans officerare skulle förhålla sig till främmande makt.²⁸ Motsvarande instruktioner utfärdades även inför konvojresan år 1696. Dessa föreskrifter inleddes med femton punkter; anvisningar om kurs, vilka gods som var tillåtna att medföra, vilka handelsskepp som skulle beskyddas, regler för dessa handelsskepp samt förhållningssätt som skulle iakttagas gent-



Örlogskonvojering under trettioåriga kriget, se *Svenska flottans historia. Örlogsflottan i ord och bild från dess grundläggning under Gustav Vasa fram till våra dagar, band 1*, redkommitténs ordförande: Lybecker, Otto, Malmö 1942, s. 424.

emot främmande skepp, både kapare och andra.²⁹ Därutöver följde åtta avsnitt med närmare anvisningar ”angående det Conduite [uppträdande] som de skola bruka till sjöss uti krigoccasionerne eller sjömanskapet, med mera som prövat lända till kungl. Majt tjänst, samt detta nyttige och nödige verkes befordrande”.³⁰ Sin detaljriktighet till trots var kapten Palmkvist handledningar, i likhet med motsvarande instruktioner under 1600-talet, oklara när det gällde deras agerande mot skepp av främmande makt, med direktiv både att visa vänskap och försiktighet och att agera manligt och modigt, något jag ber att få återkomma till.³¹ Inte minst ställdes aspekterna om nationens heder på sin spets vid förbipasserandet av England. Engelsmännen krävde nämligen ett erkännande av deras överhöghet över bland annat den *engelska* kanalen.³² Skepp av utländsk nationalitet skulle därför, i engelsmännen ögon, visa tillbörlig respekt och underdånighet gentemot den engelska flaggan, något som konkret innebar att de bland annat förväntades att stryka flaggan och stormärseglet. Den engelska inställningen sågs som ett problem av Sverige och många andra nationer, med en rad konflikter som följde.³³ För att förhindra dessa meningslösa tvister hade Kungl. Maj:t i Sverige år 1696 bestämt att varken vimpel, eller sannolikt flagga, skulle vara hissad på svenska örlogs-

skepp efter att de passerat Skagen, för att som lydelsen löd ”all strykning skall vara hämmad”.³⁴ Helt klart är att denna regel från Sveriges sida inte eliminerade problemet, eftersom även strykandet av stormärssseglet sågs som en hedersbetygelse och akt av underdånighet, något som inte minst rättegången mot kapten Palmkvist kommer att visa. Föreskriften var även under kritik. Karl XII upplevde rättesnöret som ”föga tilltalande” och ifrågasatte dess existens.³⁵ Nils Gyldenstolpe var av uppfattningen att den ”förfelat sitt syfte och rent av verkat menligt, engelsmännen hade lika fullt påstått segelstrykandet som en gammal rätt av dominio maris, och det EKM:ts örlogsskepp ej fört någon vimpel utan till den ändan att undfly vidlyftigheter avlagt, hava de ej velat respektera dem mera än kofferdiskepp”.³⁶ Citatet antyder att regeln var ett slag i luften.³⁷ Å andra sidan, att döma av resonemang under den studerade rättsprocessen, verkar inte strykningen av märssseglet vara fullt lika hederskränkande som en motsvarande strykning av vimpeln (eller flaggan), något jag ber att få återkomma till.

Där låg med andra ord mycket nationell stolthet och prestige bakom de kraftiga svenska reaktionerna på det engelska kravet på överhöghet över den ”engelska” kanalen. Man anar inte desto mindre även vissa ekonomiska motiv bakom de kraftiga protesterna, förknippade med ovannämnda ekonomiska intressen.

En förutsättning för den svenska handelsexpansionen var att de svenska skeppens neutralitet garanterades och att de handelsmän som valde att frakta sina gods på svenska skepp inte ständigt behövde oroa sig för att skeppen skulle inspekteras och deras gods konfiskeras av de krigförande.³⁸ Det var ur detta perspektiv även viktigt att man från den svenska ledningen tog varje kränkning av den svenska neutraliteten på högsta allvar.

I enlighet med Kungl. stadga av den 29 april 1696 var alla konvojkommandörer och kaptener vid hemkomsten skyldiga att rapportera om sin konvojresa.³⁹ Vikten av att belysa just denna affär, rörande kapten Palmkvist olycksalliga konvojering, framkommer i en skrivelse från Kungl. Maj:t till amiralitetskollegiet, daterad den 6 augusti 1697; Här anbefalldes att vid kapten Palmkvist hemkomst ”anställa en noga undersökning huruledes bemelte Kapten sig så uti recontren med de engelska Örlogsflottan, som eljest på hela Konvojresan har förhållit”.⁴⁰ Detta kom säkert inte som någon överraskning för kaptenen. Av döma av innehållet i Palmkvists brev till Kungl. Maj:t, under vistelsen i Portsmouth, i avvaktan på att handelsskeppen skulle få tillstånd att åka hem, får man även klart intrycket av att han var medveten om den kritik som väntade vid hemkomsten.⁴¹

Konvojresa med Spes

Under fyra rättegångsdagar; från den 30 maj till den 7 juni 1698, ger kapten Palmkvist inför amiralitetsrätten en muntlig redogörelse av konvojresan. På sammantaget 123 sidor ber han ut texten, med en beskrivning av resan dag för dag, från fartygets avfärd från Karlskrona den 4 oktober, den långsamma seglatsen till Frankrike: med detaljrika skildringar av gynnsamma och ogynnsamma vindar, stiltje och storm, förlust av ror, kursriktningar och grundstötningar, avskedande av odugliga styrman, reparationer av skeppet i utländska hamnar, möten med främmande kastell och örlogsskepp, handelsskepp och kapare. Skeppet ankom till Bordeaux den 29 mars. En månad senare påbörjades hemresan med tillskyndande handelsfartyg, via den engelska kanalen, där den engelska och holländska örlogsflottan, som sagt, väntade. Efter strykningen av mässeglet följde *Spes* med den konfiskerade handelsflottan till Plymouth. Dit ankom han den 1 juli 1697 och fick här invänta utslaget av den engelska visitationen och den efterföljande inkquisitionen, samtidigt han på olika sätt försökte assistera handelsskeppen. Därtill inleddes en korrespondens med Kungl. Maj:t om nya anvisningar. Den 28 oktober började kapten Palmkvist hemresan med en något decimerad handelsflotta (ett flertal skepp hade på egen hand redan seglat iväg). Återresan skildras lika noggrant som allt annat, passerandet av Doggersbank den 2 november, ordväxlingen med styrmännen om kursriktning och huruvida man skall segla under natten eller ej. Och slutligen skeppets grundstötning och förlisning utanför Skagen den 5 och 6 november.⁴² Att fartyget förliste på hemresan, och den därtill kopplade nödvändigheten av att utröna skuldfrågan bakom denna, var i parantes sagt en av orsakerna till att akterna om rättfallet växte i volym.⁴³ Här var det inte endast frågan om att skärskåda kaptens Palmkvist agerande. Lika mycket granskades styrmännen, allt i enlighet med de förnyade sjöartiklarna:

Löper någon styrman af stor oaktsamhet och försummelse på Klippa eller Grund, försättandes således Kronans skepp eller Farkoster, miste livet i der av sådant pålöpande en sådan Farkost tager märckelig skada, dock likväl bliver behållen, ersätta skadan, som av slikt hans vållande timade, och springa tre gånger Rån, orkar han ej uppfylla och betala skadan, gånge två gånger under kölen, gör någon Lotsman det, straffas som sagt är: Och efter ett sådant ansvar åligger Styr- och Lotsmän, så måste ingen Officer hindra dem att göra sin tjänst, eller falla dem i Ämbetet, med mindre han ögonskenligen såg Styr- eller Lotsmannen irra och fara vilse, och själv vill på samma sätt som Styr- eller Lotsmannen i all vidrig händelse vara responsabel.⁴⁴

Den andra viktiga orsaken till att rättfallet växte i storlek var det inträffade

mötet med den förenade engelsk-holländska örlogsflottan. Och det är framförallt denna episod som jag använder mig av för att utröna föreställningar om mod, heder och plikt, även om andra händelser under konvojresan kommer att beaktas.

Det var alltså primärt kaptenen och styrmännen som hölls ansvariga för de olyckor som drabbade örlogsskeppet *Spes* under konvojresan. Det skall likafullt betonas att advokatfiskalen var förpliktigad att åtala alla de personer som han finner gjort felaktigheter.⁴⁵ Överlag tar med andra ord rätten ett brett grepp under de inledande förhören, med intresse för hela konvojresan.⁴⁶

Den rättsliga arenan

Det är som sagt genom att lyssna på röster från den rättsliga arenan som jag når samtida resonemang om krigarideal. För min förståelse av det utagerade, är kunskap om rättsmiljön viktig; dess ledamöter, arbetssätt och funktion.

I svensk rättshistorisk forskning har man i en rad arbeten påvisat synbara förändringar av den militära straff- och processrätten under 1600- och 1700-talen. Sverige pekas ut som ett föregångsland, med framväxten av allt större och detaljerade regelverk samt en ökad betoning på uniform och professionell administration och rättsutövning, med inrättandet av en rad juridiska ämbeten; generalauditor, auditor och krigsfiskal samt etablerandet av militära överrätter.⁴⁷ Med Karl XI:s krigsartiklar 1683 och 1685 erkändes även den legala beviseteorins regler om erkännande och vittnen som enda bevis.⁴⁸ Bekännelsen skulle med andra ord karaktäriseras av "eget och frivilligt erkännande".⁴⁹ Den militära processrätten beskrivs under den karolinska perioden som inkvisitorisk, dvs. att domarna var aktiva som förhørsledare.⁵⁰ Medan ovannämnda resultat återspeglar en generell karaktärisering och utveckling, är intrycket ändå att man i huvudsak diskuterar utifrån *arméns* rättsinstanser och rättsregler.⁵¹ Överlag har flottans rättsinstanser och rättsregler undersökts i mindre utsträckning. I Gunnar Mohlins magnum opus *Militär statsmakt och individ, särskilt i Sverige under Gustaf III:s tid. Militär rekrytering, straffrätt och disciplin* får man dock en viss inblick även i flottans rättsväsende och lagstiftning. Som framgår av titeln ligger betoningen på Gustav III:s tid, men författaren gör en hel del omfattande tillbakablickar. Bland annat går han igenom olika straffsatser och straffmedel i Karl XI:s krigsartiklar, både för armén och flottan. Utöver detta diskuterar han även förhållandet mellan faktiskt rättstillämpning och rättsdoktrin.⁵² En insyn i flottans lagstiftning, rättstillämpning och organisation under karolinsk tid ges även i praktverket *Svenska flottans historia. Örlogsflottan i ord*

*och bild från dess grundläggning under Gustav Vasa fram till våra dagar, band 1–2.*⁵³ I *Amiralitetskollegiets historia, band 1–2* finns även en genomgång av kollegiets utövande av jurisdiktion. Framförallt diskuteras debatten om dess kompetensområde.⁵⁴ Margareta Östergren har dessutom i en rad korta artiklar berört flottans rättsliga organisation under 1700-talet; med betoning på dess rättsinstanser, ämbetsmän och lagstiftning.⁵⁵ Det saknas dock än så länge större systematiska undersökningar av flottans rättspraxis. Den enda empiriska granskningen har gjorts av ovannämnda forskare. Det är Stockholms eskader som undersöks. Två år står i fokus, 1737 och 1747. Källmaterialet är en s.k. kriminell straffrulle. Sammanlagt 80 mål har undersökts. Majoriteten av de anklagade var båtsmän. Inga officerare stod som åtalade. De vanligaste anklagelsepunkterna var snatteri och stöld, slagsmål och överfall, försummelse i tjänsten samt olovligt avlägsnande. Det normala straffet var böter och löneförlust, följt av spöslitning samt fängelse på vatten och bröd.⁵⁶

Rättegång i amiralitetshuset

I detta avsnitt ämnar jag framförallt undersöka de rättsliga arenor som kapten Palmkvist ställdes inför; dvs. amiralitetsrätten och generalkrigsrätten, med fokus på deras arbetssätt; vem som yttrade sig och vad man yttrade sig om, samt den inbördes relationen mellan de två instanserna. Därtill vill jag granska ledamöterna: deras sociala bakgrund och hur länge de deltog. Kan jag finna några mönster; i vem som medverkade och de bakomliggande kriterierna bakom valen?

Både amiralitetsrätten och generalkrigsrätten sammanträdde i det nya amiralitetshuset på Kungsgatan i Karlskrona. Huset var inköpt och färdigställt år 1691. Det var ungefär 11 meter brett och någonstans emellan 31–37 meter långt och bestod av två våningar. Sammanträdena hölls på ovanvåningen.⁵⁷ Troligtvis i samma rum även om detta aldrig är uttalat. Det måste i parantes sagt varit en tämligen omfångsrik lokal, stor nog att rymma mellan 30–40 personer. Även väntsalen måste ha varit väl tilltagen, med tanke på de många vittnena som stod och väntade på att förhöras.⁵⁸

I en kunglig förordning som finns i anslutning till de förnyade sjöartiklarna kan vi utläsa några korta regler om rättens ledamöter, som framförallt berör deras antal, rang och i viss mån kriterier vid utväljningen.⁵⁹

Uti denna Amiralitets Rätten skall Vår Överste Amiral, eller Amiral Generalen, när han tillstädes är, eller i hans frånvaro någon av Amiralerna presidera, havandes sig till Assessorer

alla tillstades varande Flaggmännen, Amiralitets Justitiarien, och så många av de äldste Officerarna, (vilka Överste Amiralen, eller Amiral Generalen förordna måste) till ett sådant antal som saken meriterar, i så måtto, att går saken liv, ära eller lem an, då fordras der till tretton personer, Presidenten med inräknat, är det mindre sak, den kan dömas av sju Personer.⁶⁰

Som framgår av denna bestämmelse fordrades antingen sju eller tretton ledamöter, beroende på rättsakens vikt. Vid alla mål där saken angick "liv, ära och lem" krävdes tretton ledamöter; en ordförande och 12 bisittare. Vid mål av "mindre sak", dvs. när målet inte angick "liv, ära och lem", räckte det med sju ledamöter.⁶¹ Någon tydlig skillnad av sammansättningen av personal görs inte mellan de båda. Ordföranden skulle vara amiralgeneral eller översteamiral, beroende vem som var på plats. Om de både samtidigt var frånvarande kunde någon av amiralerna träda in. Även rangen bland bisittarna fick variera beroende på närvaron av officerare. Alla tillgängliga flaggmän skulle infinna sig. Övriga officerare förordnades av ordföranden, om han var amiralgeneral eller översteamiral. De äldsta officerarna skulle här prioriteras. Den lagkunnige amiralitets justitiariens deltagande var självskriven. Det var amiralitetsgevaldigerns uppgift att dagen innan sammanträdet sammankalla de utsedda ledamöterna och det var rätten som bedömde vad som var ett giltigt förfall.⁶²

Rättegången mot kapten Palmkvist gällde helt klart en "större sak", dvs. hans brott kunde ge dödstraff. Ändå var ledamöterna vid amiralitetsrätten under denna process både betydligt färre i antal och av lägre i rang än vad som stipulerades. Normalt sett bestod amiralitetsrätten endast av sju ledamöter. Av sammanlagt 21 tillfällen presiderade en viceamiral endast vid nio. Oftast leddes förhören istället av en schobynacht, med en kommandör och fyra kaptener och den ständigt närvarande justitiarien Anders Westfelt som bisittare. Det hände även vid ett flertal tillfällen att ledamöterna var ännu färre, endast fem eller sex. De som fattades var oftast kaptener men vid ett tillfälle saknas även kommandören. Den 4 juli 1698 presiderade viceamiralen med endast fyra kaptener.⁶³ Men uppenbarligen var även detta förhör giltigt.

En tänkbar orsak till det låga antalet ledamöter och rangen bland dem, kan ha att göra med att de inledande 16 sammanträdena vid amiralitetsrätten mer var att betrakta som inledande förhör, i enlighet med nämnt påbud om förpliktelser vid konvojerings hemkomst. Ännu var ingen heller formellt åtalad. Vid amiralitetsrättens sjuttonde sittning förändrades emellertid rättegångens karaktär, med ett uttalat motiv att åtala kaptenen, något jag ber att få återkomma

till. Någon förändring av ledamöternas antal eller rang är ändå inte skönjbar. Något som förvånar, med tanke på den klara regeln i den kungliga förordningen. En plausibel förklaring skulle kunna vara att man redan från början, i detta mål, betraktade amiralitetsrätten som en förberedande instans, endast med avsikt att förhöra och utreda, medan domen skulle remitteras till en högre instans.

*Amiralitetsrättens ledamöter*⁶⁴

Ordföranden

Som ordförande framträder framförallt två namn; schobynacht Hans Wilhelm Ankarcrantz och viceamiralen Fredrik Evert Taube af Odenkat, som hade den högsta rangen av de ledamöter som finns närvarande vid amiralitetsrättens sammankomster. Dessa både herrar står som ordförande vid sammanlagt 18 överläggningar; Ankarcrantz under de sju första sammankomsterna samt därefter igen vid tre tillfällen medan Taube presiderar vid nio. Under de tre sista överläggningarnas leds amiralitetsrätten av Otto Siöstierna som befordrats till schobynacht samma år.⁶⁵ Yngst i denna skara av män var Otto Siöstierna med sina 45 år. Född i Lübeck trädde han in i svensk tjänst vid 24 års ålder. Dessförinnan hade han varit i både engelsk, holländsk och spansk tjänst. Under sin tjänstgöringstid gjorde han ett flertal konvojresor. Näst äldst var Fredrik Evert Taube af Odenkat, sannolikt 50 år när rättegången inleddes. Exakt när han gick till sjöss är svårt att säga men underlöjtnant blev han år 1670. Även han hade tjänstgjort utomlands vid ett flertal tillfällen. Hans Wilhelm Ankarcrantz var 56 år när rättegången mot Palmkvist inleddes. Han gick till sjöss vid 19 års ålder. Källorna förtäljer inte om även han tjänstgjort utomlands.⁶⁶

Bisittarna

Även bland kommandörerna går det att plocka fram två namn, med högre närvaro än övriga av samma rang. Kommendören Herr Anders Jakobsson Böös deltog vid flest tillfällen, vid sammanlagt 10 sessioner. Som god tvåa kommer Erik Gyldenboij. Dessa två avlöser varandra. Vid ett tillfälle närvarar även Anders Hansson Hising.⁶⁷ Anders Jakobsson Böös exakta ålder är osäker. Vid flottan hade han ändock varit under minst 41 år. Han befordrades till underlöjtnant redan år 1657, till kapten år 1672 och kommandör fyra år senare. Även Erik Gyldenboijs exakta ålder är osäkert. Han inledde sin marina karriär i utländsk tjänst. Han registreras som kapten år 1675. Han tog avsked den 2 september år 1698. Anders Hansson Hising, slutligen, fyllde 47 år 1698.

Anno 1698 d. 30. Maj pått för
 för ned kullagning öfver Kong Amiralitetet i Stockholm när
 värande

Schiffwachten Melb^m & Hans Andersson
 Justitiarien Melb^m & Anders Westfelt
 Commendaren — Anders tuobson
 Capitainen — Peter Liung
 Johan G. Palm
 Peter Sandgård
 Bertel Juel

Under Kong Mäktis sig satt sidi, och
 och Justitiarien som sidi kong
 maj kongen d. 30. maj 1698 till kong
 kongen d. 30. maj 1698 till kong
 kongen d. 30. maj 1698 till kong
 kongen d. 30. maj 1698 till kong
 kongen d. 30. maj 1698 till kong
 kongen d. 30. maj 1698 till kong
 kongen d. 30. maj 1698 till kong

Amiralitetsrättens ledamöter den 30 maj 1698. Justierevisionen, Generalauditören, handlingar i generalauditörsärenden, 1698, den 8 december, s. 1.

Vid 16 års ålder hade han tagit anställning som bösseskytt. Till kapten hade han befordrats år 1675 och till kommendör sju år senare.⁶⁸

Om kontinuiteten är relativt tydlig vad gäller dessa högra befäl är bilden av de närvarande kaptenerna betydligt mer splittrad. Sammantaget figurerar 17 kaptenar vid amiralitetsrättens ting. Av dessa sitter knappt en tredjedel sju eller flera sittningar. Dessa är: Gustaf Buhre, Claes Fleming, Bertil Kock, Johan Rolofsson Palm, Per Andersson Sandgård samt Petter Ljung som är den kapten som har högst närvaro, med sammanlagt tretton sessioner. Övriga elva kaptenar återfinns endast vid ett färre antal möten; Christer Boije af Gennäs, medverkar vid fyra sammanträden, Marcus Wernle, Olof Wernfelt och Johan Kuylenskierna vid tre, Johan Fredrik von Heinen, Anders von der Wijk och Herr Peter Ankarstierna vid två och slutligen Claes Sparre af Söfdeborg, Christopher Mathiesson, Petter Pleij samt Carl Raab vid en.⁶⁹

Valet av rättens ledamöter

Av de sex flaggmän som fanns att tillgå i 1698 års militärstat var endast en närvarande vid amiralitetsrättens förhör. Med tanke på den relativt långa period som amiralitetsrättens sittningar varade, från den 30 maj till den 20 augusti, sluter jag mig till att deras närvaro inte var nödvändig. Däremot utgör de närvarande schobynachterna och kommendörerna en relativt stor andel av de som fanns att tillgå. År 1698 fanns fyra schobynachter och sex kommendörer registrerade.⁷⁰ Något som gör det sannolikt att dessa val mer berodde på vem som faktiskt fanns tillgänglig. Huruvida ordföranden själv fick välja dessa högre befäl är oklart. I kunglig förordning stipulerades, som sagt, endast denna rätt explicit när ordföranden var översteamiral eller generalamiral. Den lägsta graden bland ledamöterna var kapten och denna grupp utgjorde även majoriteten av ledamöterna. Av militärstatens cirka 40 kaptenar år 1698 medverkade nästan hälften vid amiralitetsrättens 21 möten.⁷¹ Den höga andelen kaptenar med korta tjänstgöringstider indikerar nödlösningar, att man fick plocka in vad som fanns att tillgå av befintlig personal. Ett intryck som förstärks av det faktum att det ibland endast fanns fem eller sex ledamöter. Det var uppenbarligen svårt att leva upp till den kungliga bestämmelsen, både i avseende på stipulerat antal ledamöter, rang och kriterier vid val. Vid en närmare studie av amiralitetsrättens 21 överläggningar framkommer inte desto mindre ett intressant mönster när en ny ordföranden tillträder; något som framgår av nedanstående tabell:

Tabell. Amiralitetsrättens ledamöter

Datum	Ordförande	Bisittare							Antal Förändringar
30 maj	Ankarcrantz	Jakobsson	Ljung	Palm	Sandgård	Kock	7		
31 maj	Ankarcrantz	Jakobsson	Ljung	Palm	Sandgård	Kock	7	0	
1 juni	Ankarcrantz	Jakobsson	Ljung	Palm	Sandgård	Kock	7	0	
3 juni	Ankarcrantz	Jakobsson	Ljung	Palm	Sandgård	Kock	7	0	
7 juni	Ankarcrantz	Jakobsson		Palm	Sandgård	Kock	6	1	
9 juni	Ankarcrantz	Jakobsson	Boije	Palm	Sandgård	Kock	7	1	
10 juni	Ankarcrantz	Jakobsson	Boije	Palm	Sandgård	Kock	7	0	
21 juni	Taube	Gyldenboij	Ljung	Buhre	Fleming	Kock	7	5	
23 juni	Taube		Ljung	Buhre	Fleming	Kock	6	0	
27 juni	Taube		Ljung	Buhre	Fleming		5	2	
28 juni	Taube	Gyldenboij	Ljung	Buhre	Fleming	Boije	7	1	
30 juni	Taube	Gyldenboij	Ljung	Buhre	Fleming	Boije	7	0	
4 juli	Taube	Gyldenboij		Buhre	Fleming		5	2	
5 juli	Taube	Gyldenboij		Buhre	Fleming		5	2	
7 juli	Taube	Vernfelt	Wijk	Pleij	Fleming		6	3	
12 juli	Taube	Gyldenboij	Ljung	Buhre	Fleming		6	2	
23 juli	Ankarcrantz	Jakobsson	Ljung	Sparre	Matthiasson	Wernfelt	7	5	
30 juli	Ankarcrantz	Jakobsson	Ljung	Buhre	Kock	Wernfelt	7	2	
6 aug.	Ankarcrantz	Gyldenboij	Ljung	Buhre	Palm	Ankarstierna	7	3	
17 aug.	Siöstierna	Hising	Vijk	Wernle	Kuylenstierna	Raab	7	5	
20 aug	Siöstierna	Ankarstierna	Heinen	Wernle	Kuylenstierna	Palm	7	0	

Notera att justitiarien är borttagen, eftersom han alltid är densamme. Han är dock inberäknad vid sammanräkningen av antalet ledamöter. Källa: Palmkvist, s. 1, 26–27, 53, 82–83, 107, 123, 154, 188–189, 212, 233–234, 265–266, 298, 331, 364–365, 402–403, 448, 457, 460–461, 463, 465 och 466.

Som synes sker de stora förändringarna av bisittarna varje gång det tillkom en ny ordförande. När exempelvis Ankarcrantz tog över ordförandeklubban den 23 juli uppstod en nästan ett hel ny uppsättning bisittare, endast kapten Peter Ljung och självklart justitiarien kvarstod. Det är troligt att den nya ordförande låg bakom denna förändring, dvs. att han hade möjlighet att påverka vem som han ville ha som bisittare. Andan i den kungliga stadgan kan på detta sätt ha efterlevts, även om det som sagt rörde sig om en ordförande av betydligt lägre rang än vad som föreskrevs.

I nämnda bestämmelse dikteras även att de äldsta officerarna skulle prioriteras. Även denna regel har man sannolikt försökt att efterleva. Några ledamöter var förvisso tämligen nya i sin egenskap av kaptener, som exempelvis Fredrik von Heinen, som befordrades till artillerikapten samma år som rättsgången, eller Christopher Mathiesson som hade avancerat till skeppskapten ungefär tre månader innan hans tjänstgöring som ledamot.⁷² Varken von Hei-

nen eller Mathiasson gjorde emellertid några längre sessioner som ledamöter, utan snarare var det frågan om tillfälliga inbrott och detta var det normala; män som relativt nyligen blivit kaptener gjorde bara några temporära inbrott.⁷³ Det är betecknande att de kaptener som tjänstgjorde vid sex eller fler sittningar bestod av erfarna kaptener, personer som burit denna grad i mer än 20 år.⁷⁴

Därtill var kontinuitet sannolikt även något som eftersträvades. Peter Ljungs långa och återkommande sittningar under flera ordförandeskap, är sannolikt ett uttryck för denna intention. Fördelarna var tämligen uppenbara, i den ackumulerade erfarenheten av rättsfallet. Ljung var därtill en gammal sjöbuse som erhöll titeln av amiralitetskapten redan år 1678. Hur han själv ställde sig till de långa och många sittningarna är oklart, om de gav värdefulla meriter eller endast var en betungade och karriärmässigt otacksam plikt, detta är en fråga jag får återkomma till. I tidigare forskning har man snarare noterat bördan av ämbetet än dess eventuella meritering. I den kungliga handledningens åttonde punkt finns även ett tydligt hot formulerat om frånvaro från tjänstgöring utan laga förfall:

[...] den således kallade icke tidigt kommer tillstädes, plikta för var timme han utan laga förfall sig försummar, en Mark Silvermynt, men bliver han alldeles ute, böter 5 daler, försummar sig Presidenten själv, böta 10 daler, allt Silvermynt, efter som om någon laga förfall hade, så bör han det igenom sin utskickade till Rätten (som hans förfall skärskåda kunna) tillkänna giva, eller plikta som sagt är.⁷⁵

Vänskap, ovänskap och släktskap är även parametrar som kunde förhindra deltagande vid rättens sammankomster. Överlag betonas vikten av att följa domareden vid sessionens inledning, allt i enlighet med kungliga föreskrifter. Där uppstod dock inga situationer vid amiralitetsrätten som ger en inblick i hur allvarligt rätten tog på denna föreskrift. Jag får anledning att återkomma till frågan när jag studerar generalkrigsrätten.

Förhör och rättegång

Sammanlagt sammanträder amiralitetsrätten som sagt 21 gånger innan generalkrigsrätten tar vid; detta under en period av knappt tre månader, från den 30 maj till den 20 augusti. I genomsnitt blir detta sju förhör i månaden, men framförallt duggade förhören tätt i början av perioden; med muntliga utfrågningar av kapten Palmkvist, befäl och manskap. Vanligtvis ligger förhören en till tre dagar efter varandra. Undantaget är den långa väntetiden mellan den 10 och 21 juni.⁷⁶ Orsaken till detta uppehåll är oklart, men den kan eventuellt hänga samman med

det kungliga bröllopet mellan konungens syster Hedvig Sofia och hertig Fredrik av Holstein-Gottorp, som gick av stapeln på Karlbergs slott den 12 juni 1698.⁷⁷ Vid slutet av förhørsprocessen ökade även tidsrymden mellan förhören till ungefär en vecka, något som hänger samman med att de muntliga förhören i stor utsträckning ersattes med skriftliga inlagor, bestående framförallt av skrifter från Palmkvist och åklagaren Erik Stjärnkvist men även en hel del vittnesmål från kaptens kollegor som framförallt Palmkvist åberopar. De muntliga förhör som finns under denna senare del begränsar sig till utfrågningar med syfte att verifiera och förklara skrivna inlagor.⁷⁸

En tydlig förändring av rättens arbetssätt gör sig med andra ord gällande vid den 17:e sammankomsten, den 23 juli 1698.⁷⁹ Låt mig därför inleda med en presentation av 16 första sittningarna, som utspelades mellan den 30 maj och 12 juli.⁸⁰ Syftet är, som sagt, att närmare granska hur rätten arbetade; vem som utfrågas, varför de utfrågas och hur själva utfrågningen såg ut; dvs. hur mycket utrymme som den förhörde fick att fritt lägga ut texten. Det är med andra ord rättegångens form, ej dess sakinhåll som här står i fokus. Av praktiska skäl har jag likafullt valt att återge detta med utgångspunkt från förhören om mötet med örlogsflottan.

Muntliga berättelser och förhör

Listan på förhörda är lång; sammanlagt utfrågas 68 personer; både befäl och meniga från skeppet *Spes*. Till ansvars för skeppets agerande vid mötet med örlogsflottan stod, som sagt, primärt kapten Palmkvist, även om han inte direkt åtalades förrän den 23 juli. Det är därför inte så konstigt att hans berättelse om händelseutvecklingen intar en central plats under förhören.⁸¹ Mötet med örlogsflottan, som utspann sig under loppet av två dagar, fyller 23 sidor, ca. en femtedel av hela hans långa skildring om konvojresan. Det kan i det närmare beskrivas som ett försvarstal, flera av de punkter som sedermera skulle ingå i hans svaromål mot åklagarens anklagelser framskymtar redan här.⁸² Jag har därför anledning till att återkomma till denna inledande berättelse från kapten Palmkvist senare. Palmkvists berättelse är till formen tämligen fri. Endast två gånger avbryts han med direkta frågor från någon av rättens medlemmar. När så sker är det advokatfiskalen Erik Stjärnborg och justitiarien som frågar honom om de övriga officerarnas beteende vid mötet med engelsk-holländska örlogsflottan.⁸³

En central roll i förhören intas av Jonas Palmkvist närmaste man, överlöjtnant Karl Mannerfelt. Hans position under rättegången är på många sätt intressant. I likhet med kaptenen får han ge sin berättelse om konvojresan tämli-

gen fritt utan direkta frågor. Till skillnad från övriga befäl och meniga som uppträder inför amiralitetsrätten svär han inte någon vittnesed.⁸⁴ För att förstå den bakomliggande orsaken till detta är det nödvändigt att på nytt citera en sjöartikel, närmare bestämt den 197:e:

Alle officerare och Kaptener skola i Folkets närvaro hålla, och låta hålla sina Löjtnanter uti behörigt anseende och ära, på det de så mycket större hörsamhet och lydnad hos deras underhavande måtte åtnjuta, meddelandes dem vederbörlige Ordres om antågande och förhållande emot Fienden [...] *varandes och Löjtnanternas plikt, att hövligen påminna sina Kaptenner och Överofficerare, att om de skulle märka, att något hos dem av undfångne Orders fullgörande blev försummat, vilket dem till det bästa uttytt, och såsom ett stycke av deras plikt bör upptagas och verkställas* [författarens kursivering].⁸⁵

Som framgår av ovannämnda artikel kunde även löjtnanterna ombord hållas ansvariga, om de inte i tillräckligt stor utsträckning påmint sin kapten om hans plikt. Att överlöjtnant Mannerfelt inte avlade någon vittnesed har att göra med att advokatfiskalen redan på ett tidigt stadium av rättegången såg honom som delansvarig för den inträffade strykningen. Kapten Palmkvist hävdade exempelvis att överlöjtnant Mannerfelt rådgjort med honom om strykningen och till och med påmint honom om denna. Anklagelser som Mannerfelt i sin tur ivrigt bestrider, något jag ber att få återkomma till.⁸⁶ Det är inte desto mindre uppenbart att löjtnant Mannerfelt vid de inledande förhören såg sig själv som ett nyckelvittne i en rättegång där framförallt kapten Palmkvist stod som ansvarig. Och när åtalet mot honom så småningom läggs fram kommer detta sannolikt som en chock och protesterna från löjtnanten är många. Bland annat opponerar han sig emot att han som åtalad inte fått närvara vid de många vittnesförhören. En rättighet som står inskriven i reglerna om laga process, rannsaking och dom.⁸⁷ Rätten bemöter kritiken från honom, med den i ett tidigare sammanhang, nämnda skyldigheten de har, att först rannsaka och sedan åtala alla som gjort felaktigheter.

Det andra huvudvittnet var underlöjtnant Ambjörn Sjöman. Även han bar i lagens ögon på ett ansvar.⁸⁸ Av berättelserna från kapten Palmkvist och löjtnant Mannerfelt och de därefter iscensatta konfrontationerna dem mellan, framkommer det dock, i rättens ögon, att Sjöman ej har ansvar för strykningen, detta dels för att han befann sig på sin post (under däck) när strykningen skedde, dels för att han visade sig synnerligen missbelåten med det inträffade.⁸⁹ Såsom befriad från misstanken om delansvar ser rätten därefter inget hinder att Sjöman förhörs som ett ederligt vittne. Även han får redogör för händelseutvecklingen tämligen fritt.⁹⁰ Under de fortsatte förhören av persona-



Överlöjtnant Mannerfelt, se *Mannerfeltska släktboken, del 1*, Borås 1938, s. 6.

len ombord på *Spes* ter sig emellertid framställningarna alltmer som regelrätta förhör, med iscensatta konfrontationer när oegentligheter uppstår.⁹¹

Frågorna till vittnena är många; vad som föranledde mötet med örlogsflot-

tan i den engelska kanalen, vem som gjorde vad under händelseförloppet, hur de själva uppfattade faran för att engelsmännen skulle ge eld, de egna chanserna att göra motstånd och hur de såg på strykningen av märsseglet. Frågorna är i mångt och mycket till för att bedöma kaptenens agerande vid mötet med den främmande örlogsflottan, huruvida hans beteende präglades av förvirring, rädsla eller eftertänksamhet.⁹²

Förhör av de menige

Den största gruppen av vittnen är meniga. Sammantaget utfrågas 51 personer; fördelade på 24 volontärer, 17 vintervaktsbåtsmän samt 10 kofferdibåtsmän.⁹³ Här saknas oftast tillstymmelsen till egna fria berättelser. Under två sammankomster, hållna den 5 juli och 7 juli, förhör amiralitetsrätten två timmermän och nästan samtliga av de meniga som var kallade att vittna. Först inkallades de kompanivis och framför rättens medlemmar och de åtalade förmanas de att ”bekänna sanningen och taga sig till vara för mened”. Därefter avlägger de vittnescen.⁹⁴ Själva utfrågningen sker likafullt individuellt och överlag ställs samma frågor som tidigare nämnts; med betoningen på kaptens karaktär: hans mod, flit och pliktkänsla, under resan i allmänhet och vid strykningen av märsseglet i synnerhet. Hur långa arbetsdagarna var i rätten under dessa två dagar förtäljs tyvärr inte. Under de två första dagarna, den 30 och 31 maj står det att man bryter upp klockan tolv.⁹⁵ Utgår man ifrån att dessa tider även beaktades i senare sammanhang har dessa förhör avverkats i väldigt hög takt. Att det hela gick snabbt berodde mestadels på att männen, enligt rättens uppfattning, överlag inte kunde tillföra någon ny viktig information, framförallt beroende på att de varit placerade någonstans där de inte kunde uppfatta vad som diskuterades. Samtalen mellan Palmkvist och den engelska officeren var dessutom på engelska, ett språk som få meniga behärskade. När ny information framkom beaktades denna ändå lika mycket som någon annans, och rätten var inte sen att även här skapa olika konfrontationer. Vintervaktsbåtsmannen Nils Nilsson Elons, från kapten Ankarfiells kompani, vittnesuppgifter skapade exempelvis anledning till en konfrontation mellan honom, överlöjtnant Mannerfelt och kapten Palmkvist. Denna konversation fyller sju sidor, till skillnad från den normala halva sidan per menig.⁹⁶ Men de menigas kunskaper om vad som inträffade vid mötet med den engelsk-holländska örlogsflottan var, som sagt, normalt sett väldigt begränsad. Och detta var sannolikt den primära orsaken till att rätten inte fortsatte förhören av de meniga. Det låg med andra ord troligen inte något medvetet val bakom valet av de utfrågade båtsmännen utan rätten hade sannolikt fortsatt utfrågningen av nya båtsmän om dessa förhör hade känts motiverade.⁹⁷

Vittnen under ed

Med undantag av kapten Palmkvist, överlöjtnant Mannerfelt och båtsman Frisk (en person jag återkommer till) uttalade sig de övriga som ederliga vittnen, dvs. primärt för att falsifiera eller verifiera uppgifter, inte för att stå till svars för ett eget agerande⁹⁸ Ett ederligt vittne blev man efter att man svurit vittneseden, som löd på följande sätt:

[...] jag N.N lovar och svär vid Gud och hans heliga evangelium, att jag i denna sak som jag till vittne erkänd är, skall vittna och sant säga uti allt det jag der om frågat varder, och vet hänt och sant vara, så att jag för ingen vän eller ovänskap skull, eller för någon annan mågsämja, frändsämja, svågerskap, gåvor, skänker, hat eller avund, nytta eller skada skull, eller vad det vara kan, skall fördölja eller förtiga, något som till sakens och sanningens upplysning tjäna kan, utan allt det mig här om veterligt är, rederligen och på mitt samvete bekänna och uppenbara, så sant mig Gud hjälpe till liv och själ.⁹⁹

Vid rättsmål där den åtalades "liv och ära" stod på spel betonades dessutom att denna ed skulle sväras över bibeln "med en hand på bok", med både åtalaren och den åtalade närvarande. Om man under denna rättegång svor över bibeln framkommer ej. Däremot är det uppenbart att Palmkvist och fiskalen hade rätt att uttala sig om alla vittnens eventuella jäv. En rättighet som fanns formulerad i en kunglig förordning på följande sätt:

När igenom vittnen Laga bevisning ske skall, så bör de först av den som dem sig påberopar, angivas, och av Domaren förekalas, och när de der framställt äro, icke förkastas, eller ogillas, så framt de äro skälige och efter Lag giltige, nämligen ej Biltogsmän [landsförvisade], icke bannlyste, icke ärelöse, icke menedige, icke vildoge [partiska] eller avunds Vittnen, icke skyldemän [släktingar], eller husfolk, ej heller sådan som enom bevisligen tillvises för vänskap eller vinst något säga eller förtiga, icke Övermagar [minderåriga], icke heller de som bära Vittnen i sin egen sak, icke okände eller villfrämmande, om vilkas rederlighet ingen haver någon säker kunskap, ty okändom Mannom giver man icke lätteligen vitsord, ej heller de vittnen som efter den sägen och berättelse de af andra hört/sitt vittnesmål avlägga vilja.¹⁰⁰

Det är likafullt väldigt sällan som kaptenen eller advokatfiskalen använde sig av denna rättighet. Det händer endast vid ett tillfälle, i samband med förhören av båtsman Per Larsson Frisk, en person som kanske snarare borde tituleras "Sjuk", i alla fall med tanke på vad kaptenen ansåg om honom: "emedan han först ej skall vara fullkomlig vid sina sinnen eller hava sitt sunda förstånd, och att han därhos på åtskilliga ställen gjort sådan berättelser som är falske och osanne"¹⁰¹ Därtill hävdar kaptenen att denna Frisk "talt oanständigt" om honom.¹⁰² Den omedelbara reaktion från rättens sida var att låta båtsmannen ta

avträde.¹⁰³ Vid nästkommande rättegångsdag, den 12 juli, diskuterades saken vidare. Det vittnar om rättens noggrannhet, att man tog sig tid att kalla upp hans kompanichef. Frisk beskrivs av honom som en duglig man, men som till sitt sinne är något "turbulent" och i stort sett en man som man inte fullt ut kan lita på, ett yttrande som med andra ord bestyrker Palmkvists tidigare uttalande. Därtill finner rätten att Frisk även i ett tidigare sammanhang har gjort sig skyldig till icke trovärdiga uttalanden. Det står med andra ord klart att ett yttrande från denna man inte är fullt är att lita på. Detta till trots, beslutar man sig för att förhöra honom och ger honom i stort sett samma frågebatteri som till övriga båtsmän, med den viktiga distinktionen att han blir avhörd utan att först avlägga vittnesed. Detta med hänvisning till att "domaren ej skall tillställa någon oskäligen vittnesbörd efter att der åter plägar ske falske eder"¹⁰⁴ Endast denna man förhörs innevarande dag.¹⁰⁵ Den enda orsaken till rättens beslut att fråga ut honom, trots att han funnits vara otillbörlig, är troligtvis rättens noggrannhet. Vilken rättslig betydelse ett ej ederligt vittne kunde ha, är emellertid ingenting som man varken diskuterar eller förefaller fullt införstådd med. I praktiken verkar rätten ta Per Frisks uttalanden på lika stort allvar som de övriga utfrågade

Generalkrigsrätten

"Och som denna saken prövades av den vikt att som vid en Generalkrigsrätt bör avgöras, alltså blev den samma till en Generalkrigsrätt remitterat till att avdömas".¹⁰⁶

Varför rätten vid varje sittnings inledning kallas "generalkrigsrätt" är i parantes sagt oklart, men sannolikt har uttrycket hämtats ifrån arméns statuter.¹⁰⁷ Beteckningen är dock på intet vis allenarådande. Ledamöterna beskriver sig själv som "kungliga rätten" och Kungl. Maj:t använder benämningen "amiralitetsrätt" för de båda instanserna.¹⁰⁸

Saken "prövades av den vikt" lyder formuleringen i citatet ovan, och sannolikt syftar man här på brottets allvarliga karaktär; med en straffpåföljd, om den åtalade fanns skyldig, med förlust av liv, ära och egendom. Vid dessa rättegångar fanns normalt sett tretton ledamöter, jämfört med tidigare sju. Och till skillnad från tidigare amiralitetsrätter var ledamöternas grader betydligt högre. Högst i rang var generalkrigsrättens ordförande, den alltid närvarande amiralgeneralen Hans Wachtmeister af Johannishus.¹⁰⁹ Under den inledande överläggningen, den 26 augusti, satt två amiraler vid hans sida; Erik Otto Siöblad och Cornelius Ankarstierna. Därtill infann sig även tre viceamiraler: Werner von Rosenfelt, Petter Rosenholm samt Fredrik Evert Taube af Oden-

kat, två schobynachter; Hans Vilhelm Anckarcrantz samt Otto Siöstierna samt kommandörerna Jonas Gyllenadler och Erik Gyldenboij. Endast två kaptener finns på plats; Peter Ankarstierna och Johan Rolofsson Palm.¹¹⁰

Med tanke på den korta tidsrymden mellan generalkrigsrättens första och andra sittning, endast en dag, är kontinuiteten i namn inte speciellt förvånande. Av de högre befälen saknas dock amiral Siöblad som är anmäld som "opasslig", en frånvaro som jag ber att få återkomma till senare. Rättens ledamöter är dock fortfarande tretton, eftersom kapten Claes Fleming tillkommit.¹¹¹ Vad som är intressant i sammanhanget är att Claes Fleming "endast" är kapten. Sannolikt skall suppleantens låga grad förklaras med den brådska som fanns i att finna en ersättare för den insjuknade amiralen, i kombination med svårigheten att få fram fler högre officerare. Trenden är även att ledamöternas rang sjunker vid generalkrigsrättens senare sessioner. Vid dess tredje överläggning, som är ungefär tre månader senare, närvarar fyra kaptener.¹¹² Detta indikerar att föreskriftens yrkan på rätt antal ledamöter var viktigare än kravet på rang. Samtidigt visar det sig vid generalkrigsrättens ting den 23 november år 1698, efter det att kapten Palmkvist dömts och åklagaren formellt åtalade hans närmaste man överlöjtnant Mannerfelt, att generalkrigsrätten även kunde fatta viktiga beslut med endast nio ledamöter, om situationen så krävde. Belägenheten uppstod när tre av rättens ledamöter; amiral Cornelius Ankarstierna samt kaptenerna Peter Ankarstierna och Nils Ström måste lämna rättsalen på grund av svågenskap mot den åtalade.¹¹³ En händelse om även belyser det allvar rätten tog på domarregeln, som stipulerade vikten av att förhindra jäv.

Generalkrigsrättens kunskaper om fallet erhöles skriftligen, dels från den relation (berättelse) som justitiarien sammanställt om rättegången, dels utifrån inlagor som försvar och åklagare växlat. Dessa upplästes "ord för ord" inför rättens ledamöter. Det är likafullt osäkert huruvida detta var normal praxis, för justitiarien framlägger detta uttryckligen som ett förslag för att vinna tid.¹¹⁴ Efter detta inkallades de båda parterna med frågan om de har något att lägga till.¹¹⁵ Först därefter läste rätten upp åtalspunkterna och kaptensens försvar, och först därpå vidtog diskussion och dom.¹¹⁶ Avsikten var således att generalkrigsrätten skulle ta vid när alla argument var framlagda och det som återstod var att utdöma ett straff. Det är med andra ord naturligt att vi här finner argumentation om brottets karaktär samt resonemang om vilka lagrum och uppfattningar man skulle döma utifrån. I praktiken hände det likafullt att nya argument och försvarspunkter tillkom, något som inträffade vid generalkrigsrättens tredje sammankomst, den 12 november, när kapten Palmkvist bad rätten om få inkomma med en ny skrivelse.¹¹⁷ Härvid protesterade fiskalen,

som hävdade att detta var emot processen eftersom frågorna både skriftligen och muntligen redan var utagerade ”utan saken nu genast vinna ett rättvist utslag.”¹¹⁸ Kapten å sin sida hävdade, med emfas, att han hade rätt att framföra alla bevis, särskilt som detta mål angick hans liv och välfärd. Rätten gick på kaptenens linje, och beslutade ”att som denna saken angår liv då icke mer än billigt är att man den anklagade vid det yttersta bör höra”.¹¹⁹

På så vis fortsatte argumenteringen mellan Palmkvist och advokatfiskalen vid generalkrigsrätten. Det finns med andra ord all anledning till att understryka kontinuiteten mellan de två rättsinstanserna, med betoning på den senare fasen av amiralitetsrättens sammanträden. Detta gäller inte endast i frågor om det praktiska arbetet. Platsen var fortfarande det Kungliga amiralitetshuset i Karlskrona och en hel del av aktörerna vid amiralitetsrättens överläggningar återses även i denna högre instans. Med tanke på att där endast fanns en advokatfiskal och en justitiarie är närvaron av dessa två herrar inte speciellt förvånade. Inte heller är det överraskande, med tanke på den begränsade mängden högre befäl, att hitta ett flertal av dessa vid de båda instanserna. Viceamiral Fredrik Evert Taube af Odenkat och schobynacht Hans Vilhelm Anckarcrantz, som båda tjänstgjort som ordförande vid amiralitetsrätten, påträffas i samtliga fyra sammanträden hållna av generalkrigsrätten. Schobynacht Otto Siöstierna som presiderade amiralitetsrätten vid dess sista sammanträden återfinns vid generalkrigsrättens två första sittningar.

Motsvarande kontinuitet är svårare att ana vad gäller de lägre graderna. Kommandörerna Anders Hansson Hising och Erik Gyldenboij medverkade vid en respektive två sittningar. Av de sex kaptener som närvarade vid generalkrigsrättens fyra sittningar återfinns fyra vid amiralitetsrättens tidigare ting; Peter Ankarstierna, Johan Rolofsson Palm, Claes Fleming samt Christopher Mathieson.¹²⁰ Av dessa fyra har dock endast två (Johan Rolofsson Palm och Claes Fleming) närvarat vid ett större antal sittningar vid amiralitetsrätten. Så sannolikt påverkades rekryteringen även här i mångt och mycket av den aktuella tillgången på officerare. Men det skulle ändå inte vara förvånande om man eftersträvade en kontinuitet mellan de två rättsinstanserna. Vinsterna var uppenbara, något som följande ordväxling belyser. Meningsutbytet är hämtad ifrån en senare generalkrigsrätt, när överlöjtnant Karl Mannerfelt står anklagad för att ha varit delansvarig vid strykningen av märsseglet. Vi kommer in i handlingen när överlöjtnanten hävdade att han aldrig uttryckt sig på det sättet som var nedskrivet:

Här vid intalade herr justiarien och frågade att som löjtnanten ovanför sade, att han intet vet huruledes de orden som advokatfiskalen påstår honom hava tillstått nämligen att han frågat

om de skulle skjuta eller sätta på märsseglet, kommit i protokollet, på vad sätt Löjtnanten det vill förklara, vad han med de orden menar, emedan sådant emot Kungl.

Rätten ej en ringa förgriplighet är, i det han insinuerar uti Kungl. Rättens protokoll annat vara infört än som revera [verkligen] passerat och talt är, och uppläste herr justiarie i di det där över hållne protokollet, samt remonstrerade honom utav vad tillfälle han sådant tillstått och de orden är uti protokollet komne, då herr viceamiralen Taube tillika med de andra krigsrättens ledamöter som då varit tillstädes även tillstod Löjtnanten sådana ord hava fällt och tillstått, och tyckte mycket illa vara att löjtnanten sådana otillbörlige tillvitelser söker Kungl. Rätten att påledda.¹²¹

Advokatfiskalen anklagar

I fokus av anklagelserna emot kapten Palmkvist står, som sagt, hans beteende vid mötet med den förenade engelsk-holländska örlogsflottan, i den Engelska kanalen, den 27 och 28 juni år 1697. Anklagelsepunkterna är flera och berör hans agerande under de båda dagarna:

Kaptenen skall självant ha följt med det engelska örlogsskeppet *The Boyne* (som var ett av de två engelska örlogsskepp som han mötte vid inseglingen i den engelska kanalen) till örlogsflottan. Kaptenen skall ha tillåtit de medföljande handelsfartygen att visiteras av engelsmännen. Därtill har han ej förhindrat att deras pass och nycklar rekvirerades. Palmkvist har därutöver gett vika för den engelska amiralens order att stanna kvar över natten. Dagen efter har kaptenen saluterat den engelska amiralsflaggan med 16 skott utan att först fråga vad han själv skulle få tillbaka i salut, dvs. hur den engelska amiralgeneralen skulle besvara hedersbetygelsen. Därefter har han alltför snabbt gett vika för amiral Rooks påtryckningar att stryka märsseglet, detta utan som åklagaren formulerar det, ”avvakta en större extremitet av någon fientlig attack”.¹²² Dessa punkter vittnar samtliga, hävdar advokatfiskalen, om en allmän undfallenhet hos kapten Palmkvist, både i hans egenskap som konvojchef och befälhavare över ett svenskt örlogsfartyg.

Vad gäller kaptenens ansvar för konvojen finner advokatfiskalen stöd för sin argumentering i de instruktioner som utfärdades av Kungl. Maj:t inför konvojresan, närmare bestämt dess åttonde punkt.¹²³ Enligt denna var kaptenen förpliktigad att försvara underliggande konvojskepp vid alla våldsamma attacker. Föreskriften lyder i sin helhet:

Där några kommissfarare eller kapare som de kallas, vill göra de skeppen som under konvoj är något hinder eller skada, så bör konvojaren varken det eller någon visitation av dem tillåta, och i fall han eller dem icke dess mindre bliver av dem platsade [vållandes hinder] och våldsamlingen angripna, då skall han sig och dem behörigen försvara och all våldsamhet avvärja.¹²⁴

Som synes står det explicit ”kommissfarare eller kapare” men advokatfiskalen för fram åsikten att avsnittet även är relevant vid mötet med en örlogsflotta.

Efter replikskifte med Palmkvist tillkommer även delar av den sjätte punkten i nämnda föreskrift som ett argument för att kaptenen handlat emot sin plikt. Eftersom avsnittet även återfinns i kaptenens försvar, citeras den här i sin helhet:

[...] råkar kaptenen någorstades tillhopa med många få eller ett skepp, ifrån vad nation det helst vara må, skall han, alldenstund kungl. Majt med ingen annat än god förtroende söker sig icke hålla annorlunda än med all vänskap emot var och en bete, och så laga att han till intet vidrighet, någon orsak giver, varandes kungl. Majt jämväl tillfreds, att var någon krigsflotta det av honom tillbörligen begär, han fullmakt uppvisa och agent betyga må, vilka skepp under konvoj och förvar tagna äro. *Men i det övriga skall han på ett mannerligt sätt undanböja, att han eller hans följe icke må besökas och rannsakas, utan så såsom han är till en försäkring för allt underslef utskickad, så måste man honom sådant tillbetro, och sin kosa obehindrat och obesvärat, jämte alle underhavande skepp och farkoster fullfölja låta* [min kursivering].¹²⁵

Det är den senare delen av instruktionen som advokatfiskalen tar fast på. Något ”mannerligt undanböjande” har inte skett enligt åklagaren. Exakt hur detta ”mannerliga uppträdande” skulle utageras uttalas emellertid aldrig explicit. Av hans uttalanden att döma förväntade han sig likafullt flera *trotsiga* handlingar från kapten Palmkvist sida, som klarare skulle signalerat hans vilja att bestrida de engelska kraven. Det var snarare avsaknaden av dessa uppstudsiga handlingar, än det faktum att han slutligen lät handelsflottan visiteras, som är kärnan i advokatfiskalens anklagelse.¹²⁶ Genom att alltför snabbt tillmötesgå de engelska kraven hade kaptenen visat sig undergiven.

Det är på motsvarande sätt betecknande att anklagelserna från advokatfiskalen som berör strykningen av märssseglet, talas i termer av att kaptenen *alltför snabbt* strök märssseglet. Det vill säga, det var inte det faktum att han slutligen strök märssseglet som var huvudpoängen i anklagelsen, utan snarare att han gjort det för tidigt; ”utan att avvakta all extremitet av någon fientlig attack”. Ett yttrande som i det närmaste har innebörden av att kaptenen, *i det yttersta*, borde ha avvaktat en strykning av märssseglet. I sak föreslår advokatfiskalen närmast att kaptenen borde ha tagit ett par skott från de omkringliggande engelska örlogsskeppen innan han ens övervägde att stryka märssseglet.¹²⁷

Det rör sig med andra ord framförallt om symboliska handlingar, i form av *trotsiga markeringar*, som primärt inte hade till funktion att rädda konvoj-

skeppen från visitation eller det svenska örlogsskeppet från att stryka märseglet, utan snarare syftade till att bibehålla nationens och Kungl. Maj:t heder.

Det skall inte desto mindre betonas att modiga handlingar av trots framförallt förväntades av kaptenen när väl det oundvikliga skett, när mötet med örlogsflottan var ett faktum. En anklagelse som advokatfiskalen för fram är nämligen att kaptenen genom okunnighet och slarv försatt dem i denna konflikt.¹²⁸ Det är uppenbart att varken advokatfiskalen eller rättens ledamöter uppfattade det som fegt att undvika en strid, om man här riskerade att skada konungens och nations heder och anseende. Vid varje uppkommen strid stod nämligen ytterst hela stormaktens Sveriges internationella rykte på spel. Lyssna exempelvis på följande yttrande av advokatfiskalen, när frågan om ett tydligare motstånd från kapten Palmkvist diskuteras.

[...] till vilken ändå herr kapten och mycket väl införstå, sådant att förekomma gjort behörig anstalt till fäktande di hade det varit fast önskeligare och för den berömdvärde svenska nation reputerligare, att herr kapten uti sin en gång fattade resolution till att igenom tappert och mannerligt fäktande slikt oanständighet förekomma, och kungl. Majt höga respekt att defendera, hade kontinuerat, än att befälla det märseglet skulle strukas.¹²⁹

Det är uppenbart att denna syn påverkade fiskalens bedömning av det inträffade. Palmkvist hade negligerat sin plikt att försvara hans Kungl. Maj:t höga respekt och nationens heder. Därtill hade kaptenen åsidosatt sin skyldighet som "svensk". Åberopandet av en "svenskhets", genomsyrad av mod och manlighet, är överlag en levande metafor i den karolinska föreställningsvärlden.¹³⁰

Anklagelserna om bristande plikt känsla kopplas vidare samman med explicita beskyllningar om räddhåga, eller som advokatfiskalen uttrycker det:

[...] men utgången har nogsamt betygat det Herr Kapten hava vist ett mycket ringa prov av en behjärtad soldat, till att med en så våldsamlig händelse göra någon resistance och braveur, helst som herr kapten innan den engelska slupen tre gånger kom tillbaka ombords på amiral General skeppet så plötsligen och utan att avvakta en större extremitet av någon fientlig attack uppå blotta ogrundade Raisonementer som har kapten intagit, har låtit skrämja sig till märseglet strykande; och som herr kaptenen i detta mål sig oförsvarligen Comporterat haver, tvärtemot sin underdånige ederliga plikt och kongl. Majt: klara sjö Artiklar uti ett så beskaffat mål, di kan Herr kapten ej undgå det straff, som ett så oanständigt och nesligt begånget faktum meriterar.¹³¹

I åklagarens ögon var räddhågan *förklaringen* till kaptenens bristande respekt emot Kungl. Maj:t och fosterlandets heder. Mod och plikt var på detta vis intimt sammanknutna. Lojaliteten mot Kungl. Maj:t var soldatens främsta plikt och upprätthållande av denna plikt krävde mod. Kapten Palmkvist plikt känsla emot

kung och fosterland manifesterades med andra ord i ett modigt beteende.¹³² När nu kaptenen brast i denna plikt låg anklagelserna om räddhåga nära tillhands

Åklagarens snara koppling mellan pliktförsummelse och räddhåga förutsatte likafullt att kaptenen var medveten om sin plikt. I sjöartiklarna gör man även en klar distinktion mellan lydnadsbrott som skedde av okunnighet och de som skedde överlagt.¹³³ Att advokatfiskalen på olika sätt under rättegången försöker leda i bevis att Palmkvist var väl informerad om sin plikt ligger därför i linje med vad som sagts ovan.

Frågan är likväl om han uppfattade sin plikt på samma sätt som advokatfiskalen och om han bröt mot den av räddhåga. Det är på tiden att kapten Palmkvist får göra sin stämma hörd.

Kapten Palmkvists försvar

Det är som synes en rad skilda anklagelser som levererades av advokatfiskalen, oftast med den gemensamma innebörden att de avspeglade en allmän undergivenhet från Palmkvists sida, orsakad av rädsla. Kaptenen å andra sidan värjer sig från alla anklagelser. Att undersöka hur han gör detta och vilka argument han använder i sitt försvar är syftet med detta kapitel.

Om vi börjar med den något annorlunda anklagelsen, att han genom slarv åstadkommit denna konfrontation med örlogsflottan, urskuldar sig kaptenen med dåligt väder som förhindrade möjligheten att upptäcka flottan i tid. Dessutom var den kraftigt utspridd. Och när den väl var upptäckt var det för sent att väja, hävdar han, utan att ”göra orsak till all vidrighet” och bryta mot all sjökutym och egna föreskrifter. Den artikel han framförallt lyfter fram till sitt försvar är nämnda instruktionens sjätte avsnitt, med betoningen på dess första meningar, som förespråkar all vänskaplighet och tillmötesgående mot alla vänligt sinnade örlogsflottor.¹³⁴ Samtidigt hävdar han med enfass att han även gjort allt för att efterleva förordningens senare del, dels genom *formella protester* till den engelska amiralgeneralen, dels med *aktiv handling* försökt förhindra denna rannsaking. Han pekar exempelvis på att han skickade överlöjtnant Mannerfelt med slup till ett av handelsskeppen, i ett försök att stoppa en pågående visitation, där en skottväxling även skedde. Efter skottväxlingen skickades överlöjtnanten över till amiralgeneral Rook ”med besvär över des Esalupers otillbörliga förhållande” och en begäran att få fortsätta deras resa.¹³⁵ I detta sammanhang kan även nämnas hans framhårdande att han aldrig släppt upp några meniga engelsmän ombord på skeppet, utan endast officerare som han av olika skäl måste tala med.¹³⁶ Han är därtill ytterst mån om att poängtera att hans resurser att bestrida rannsakingen varit ytterst knapphändiga. Med

endast ett fartyg, med en tillhörande slup, stod han sig slätt mot den engelska amiralens mångfaldiga resurser att inspektera.

Det är även i linje med föreskriftens lydelse, dess första punkt, som han stannade kvar över natten; ”kunnandes och intet gåå allena ifrån flottan, efter dess instruktioner 1 & befaller honom intet skola söndra sig ifrån dem som under hans konvoj är”.¹³⁷ Det var även av praktiska skäl omöjligt att göra någonting annat, eftersom amiral Rook hade samlat konvojens alla skeppare ombord på sitt flaggskepp *Brittania*.¹³⁸ Samtidigt, och i linje med vad som tidigare sagts, menar kaptenen emellertid att han även denna natt gjort allt i sin makt att försvara sina underhavande handelsskepp:

[...] allt för den skull var jag förorsakad att bliva kvar över natten, att vänta till min flotta skulle bliva depecherat, då jag den ej annat resistens göra kunde än att sända min slup ut samma natt att rekognosera, om någon gjorde mina underhavande skepp något vidare förfång med gods ifrån tagande eller eljest.¹³⁹

Kapten Palmkvists försvar emot anklagelsen att han saluterade den engelska amiralflaggan med 16 skott utan att veta hur många skott som han skulle få tillbaka kopplas även an till ovannämnda läsning av föreskriften; att i hans plikt låg att visa all vänskaplighet. Därtill hänvisar han till internationell sjökutym. Kaptenens försvar återges av justitiarien på följande sätt: Om kaptenen inte hade inlett hedersbetygelsen,

[...] så hade han förgripit sig emot dess instruktionens 6 & som befaller all vänskap bete, och ingen orsak till någon vidrigt giva, vilket hade skett, der han icke givit den civiliten vist emot en så hög anförare som en slik commenderade en så stor och mäktig sjömakt, som slikt att göra över hela världen brukligt är, utan att först proponera om några ceremonier, och således en sådan amiral General över slik förfrågan finns sig offenderat, och der av någon vidrighet bliva förorsakat.¹⁴⁰

Vid ovannämnda läsning synliggörs både likheter och skillnader mellan advokatfiskalens och kaptenens argumentering. Likheten är att båda hämtar argument från nämnda kungliga handledningar. Deras tolkning av denna text skiljer sig emellertid. Därtill hämtar även kaptenen skäl från internationell kutym. I fiskalens ögon var kaptenens plikt tydligt kopplad till upprätthållandet av Kungl. Maj:t och nationens heder. Kaptenen å sin sida anför en mer komplex syn, dels såg han som sin plikt att rädda handelsfartygen, dels kände han sig förpliktigad att handla i överensstämmelse med internationell praxis och i samarbete med vänskapligt sinnade nationer. I kaptenens plädering, att han följt medhavda föreskrifter och internationell kutym finns även ett implicit försvar

emot anklagelsen om feghet. Genom att visa hur han beaktade internationell kutym och gällande anvisningar vill han markera det rationella i hans agerande.

Att stryka märsseglet

Kaptenens försvar är att där inte finns någon explicit anvisning eller artikel som reglerade hur han skulle förhålla sig emot en hel örlogsflotta.¹⁴¹ I parentes sagt finns där ett flertal vittnen som uppgav att detta även var kaptenens ståndpunkt vid överläggningen med den engelska förhandlaren. Lyssna exempelvis på konstapel Joakim Utfalls återberättelse av samtalet mellan kaptenen och engelsmannen, när löjtnanten för tredje gången kom ombord för att övertala Palmkvist att stryka: Då kaptenen svarade honom:

[...] att han inga order hade till stryka, var till de engelska sade, var är contrairorderna, att han vid sådant tillfälle absolut intet skulle stryka, då kaptenen åter svarade att han inga order hade till stryka och intet stryker han heller, var med de rodde tillbaka, havandes kapten medan de var ombord haft instruktionen i sin hand och gått något avsides ifrån dem, samt slagit sig för bröstet sägandes, Gud vet vad jag skall göra, jag kan intet finna mig häruti".¹⁴²

Palmkvist anför vidare att han skulle agerat helt annorlunda om han haft tydliga order att inte stryka. Då han aldrig gett upp "så länge skeppet kunnat flyta och någon man varit i livet".¹⁴³ I avsaknaden av tydliga expressorder är han tvingad att göra en tolkning av sina medföljande regler, och denna uttydning ser annorlunda ut än advokatfiskalens. Kaptenen gör exempelvis en tydligare distinktion, än åklagaren, vad gäller artikel åtta i nämnda anvisningar, mellan föreskrivit beteende gentemot kapare och kommissfarare och hela örlogsflottor. Till sitt försvar anför han även passager i det första avsnittet, i de medföljande föreskrifterna, med syftet att handleda kaptenen och övriga officerare, "angående det conduite som de skola bruka till sjöss uti krigsoccasionerne eller sjömanskapet, med mera som prövat lända till Kungl. Maj:t tjänst"¹⁴⁴. Ur dessa passager utläser kaptenen en viss handlingsfrihet att agera, i situationer när inget specifikt var formulerat:

[...] brukandes det för övrigt Conduiti soldat- och sjömanskap, samt sin ed likmättigt uti fäktandet enär så påtränger tappert och manligen sig förhållandes, *att han alltid må bringa sig och sitt medfölje väl och säkert igenom*, [min kursivering] såsom kungl. Majt och allt sådant jämte annat mera som så uttryckligen uti pennan ej kan författas till hans dexteritet [skicklighet] och försiktighet lämnas och anförtror på det sättet att utföra och förrätta som han tänker att det skall kunna lända honom till beröm och behörig befordring.¹⁴⁵

"Att han alltid må bringa sig och sitt medfölje väl och säkert igenom" är en

viktig formulering i kaptenens försvar; att hans skyldighet som konvojchef primärt var mot det örlogsskepp som han kommenderade och de handelsfartyg han eskorterade. Skulle han ha följt advokatfiskalens råd och väntat med att stryka märsseglet tills han fått en salva av engelsmännen hade konsekvenserna för hans skepp och flotta blivit katastrofala:

[...] ville jag för den skull önska, att jag haft någon Reson som kunde persuadera mig till att avvakta någon vidare Extremitet, som jag och väl var förtänkt på, men när jag begynte tänka, bider jag till Amiral General Rook begynner skjuta, så måste jag till att maintainera min aller nådigaste konung höga respekt, *så framt jag icke ville visa mig en pultron skjuta igen*, [min kursivering] och hade jag begynt att skjuta igen, så hade där ingen annan utkomst på min sida varit att förvänta, än att ju allt igenom sådant fäktande skolat bliva ruinerat, ty fannt jag bäst cimpliciter bliva mig vid det förstånd jag är min instruktion kunnat fatta, och till att considera möjligheten, och om amiral General Rook skolat ge med hela bredsidan så hade ett lag eller salva varit nog till att sänka kungl. Majt skepp och manskap och då skulle de hava begynt att plundra och till pris göra hela min coppiardeflotta, då det senare blivit värre än det förra, i ty nu största delen, kommit till rätta, där då allt skolat blivit borta, och då kanske ifall jag blivit salverat, kommit vara på mitt ansvar, i ty då många skolat sagt mig vara orsaker till deras välfärds förlorande, i det jag utan express order tvärsemot all krigsbruk i världen, vist så stor malconduiti, att jag med ett enkelt skepp skulle giva mig aktion med så stor övermakt, som var och en av förstånd förut kunnat ser med ringa resistens ingen ting kunnat uträttas.¹⁴⁶

Palmkvists resonemang är följande; hade han vägrat att stryka märsseglet hade en strid mot de omkringliggande engelska skeppen varit oundviklig på grund av att han nu måste besvara elden, för att inte framstå som feg och inte svika sin plikt att upprätthålla Maj:t heder.

Det är intressant att här notera en skillnad i vad som manifesterade ett modigt beteende. Ur advokatfiskalen synvinkel uttrycktes ett modigt beteende, när engelsmännen krävde märsseglets strykande, med en konsekvent vägran och ett uthärdande av en engelsk salva. Som jag tidigare nämnt anklagades kaptenen för att i *förtid* strukit märsseglet. Det ligger här underförstått att förebråelserna emot Palmkvist skulle blivit betydligt lindrigare, och kanske inte ens uttalad i form av räddhåga och pliktförsummelse, om han uthärdat denna salva och sedan strukit. Kaptenen, å andra sidan, hävdar att det fega låg i att inte *besvara* elden. Bakom denna skiljaktighet ligger sannolikt en divergens i synen på kaptenens primära uppgift. I advokatfiskalen ögon var han i första rummet en representant för stormakten Sverige. Alla hans handlingar kom därför att betraktas utifrån detta, det vill säga om han lyckades upprätthålla konungens och nations heder eller ej. Kaptenen å andra sidan gjorde en tydligare distinktion mellan sin roll som konvojchef och sin roll som soldat. Plik-

ten som konvojchef var som sagt primärt att konservera handelsfartygen och det egna fartyget, och ej utsätta dessa ekonomiska värden för onödiga risker. Vid en beskjutning av ett annat örlogsskepp verkar dock premisserna ha ändrats. I fokus ställdes nu hans roll som krigare och det nesliga i att inte anta en utmaning och att ge upp en strid utan motstånd.

Ett annat vanligt förekommande argument från kaptenens sida, för att han inte inlät sig i strid, var att betona den numerära ojämlikheten mellan kombattanterna. De svenske hade endast ett skepp. Mot dem stod den engelsk-holländska örlogsflottan med ungefär 50 örlogsskepp, därutöver fregatter och mindre skepp, sammantaget cirka 100 segel.

Spes, som endast var bestyckad med 46 kanoner, var vid konfrontationen omringad av ett antal tredäckare. Dessutom var besättningen ombord på det svenska skeppet försvagat, med 60 man döda och 30 sjuka efter den långa konvojresan. Endast 100 man var friska nog att göra tjänst.¹⁴⁷

Striden hade med andra ord lett till örlogsskeppets *Spes* ruin och en konfiskering av handelsflottan. Kronans egendom stod på spel och kaptenen betonade sin plikt att bibehålla denna. Även omsorgen om besättningen ombord på *Spes* framskymtar i vissa passager. Inte endast skeppet skulle nämligen gå under om engelsmännen börjat skjuta, utan även manskapet: ”var av han [kapten Palmkvist] beslöt Konungens vilja ej vara så, att han som kapten vetandes och viljandes skulle låta ruinera kungens skepp och manskap”.¹⁴⁸ En av de viktigaste orsakerna till de positiva vitsorden om kaptenen bland de meniga, vilket jag återkommer till senare, var även hans omvårdnad om dem.

Utöver de nämnda anvisningarna var inhämtade erfarenheter under hans långa tjänstgöring till sjöss och inte minst hans år i utrikes tjänst, en viktig källa vid tolkningen av hans plikt.¹⁴⁹ Hans försvar inbegriper internationella jämförelser, beskrivningar av incidenter mellan skepp som han själv upplevt; där mindre flottor strukit flagg eller märsseglet för större, med avsikten att undvika onödig blodspillan, och där reaktionen hemmavid blev både beröm och befordran. Hans berättelse om ett möte mellan skepp från Holland och Frankrike är värd att återges:

[...] då jag och ibland andre recontrer anno 1687 själv har varit på en expedition ifrån Holland av 8 örlogsskepp som vore utskickade under kommando som chef av dåvarande vice Amiral Philip von Allmonde [Phillip van Almonde], och nu är första Amiralen av Holland, till att kryssa på der Turkiska pirater, som ej voro med Holland i Fred begripen, vilken expedition jag ifrån begynnelsen till änder bevistade uppå ett skepp kallat Enhorn, under kommando av en dåvarande kapten Johan Huus bemeld, nu förtiden Schobynacht, varest sig tilldrog den 9 Augusti samma år att vice amiral Allmond ej hade hos sig mer än det ena skep-

pet som jag för med, medels de övriga hans skepp vore bortkommendera på deras detacherade Rutter, och just då recontrerade viceamiralen Allmonde, uti Naus eller sundet Gibraltar, med sine tvenne skepp, som ej förde mer än 50 stycken Canon vardera, 4 franska örlogsskepp, var av ett av 72, de andra av 60, och de resterande tvenne 50 stycken vardera förde, och kommenderas en chef av en kapten eller kommandör som allenast förde en vimpel, varrest expeditionen också var till att kryssa på de turkiska pirater, då bemeldad franske kommandör, skönt de vore bägge på en främmande kust och farvatten, pretenderade det vice amiral Allmonde honom först salutera skulle, och där jämte stryka sin vice amiral flagga, till vilken pretention vice amiral Allmonde enständigt nekade, och särdeles till flaggstrykningen, beropande sig även väl på det, att han av dess herrar och mästare inga sådan order hade, att på några främmande kust salutera och stryka för något franskt örlogsskepp, och ej heller vore sådant i traktaterna mellan Holland och Frankrike foraccorderat, den franska kommandören hållt allt enständigare fort ... med sin pretension, och bragte vice amiral Allmonde äntligen så vida, att han väl som han var ett republike skepp först salutera ville, men till att stryka sin viceamiral flagga ville han alldeles inte Consentera, med vilket den franska kommandören ej ville vara tillfreds utan låter säga, viceamiral Allmonde det han med makt ville bringa honom både till att salutera och stryka sin flagg för konungens skepp av Frankrike, och gör strax därpå Seyn [tecken] för sina franska skepp att rangera och göra allt klart till fäktande ... öppnade de franska skeppen alla sina portar på en gång, och sammankledes styckena till bords höllo. Sänder så franska kommandören 3 gånger escalupen till vice amiral Allmonde, och låter säga, om han ännu inte ville consentera till hans pretension, med saluterande och flaggstrykande, ville han strax Employera sin force, och tvinga honom med sin konungs vapen till samma devours bevisande, då viceamiral Allmonde även ej gärna denna sin point cedera ville, utan gick av och an på halvdäcket, vred sina händer, och önskade sig hava så många av skepp hos sig, att han något när kunde vore de franske vuxen, då han ville emot dem om samma dispyt fäkta, *Men som han sig alltför svag fannt och ej Conduite, och fast mindre soldat och sjömannskap därutinnan visa kunde, att han för en disput av point de honeur skulle fäkta emot sådan övermakt, som han förut kunde se sig, ej allena övervunnen och ruinerat, utan ock för honom omöjligt att kunna maintenir och försvara* [min kursivering], det han i lika måtto hellre än gärna hade påstått, måste alltså till att avböja den franska alltför stora force, concentrera till att ej allena först salutera, utan ock att därjämte stryka sin viceamiral flagga, under han med 13 skott saluterade, och blev av franska kommandören besvarad med 11.¹⁵⁰

Utan tvekan vill kapten Palmkvist att hans eget möte med den förenade engelsk-holländska örlogsflottan skall betraktas i ljuset av denna historia, där den holländska befälhavaren inför en strid som inte kunde vinnas, lät plikten emot skepp och besättning gå före landets och sin egen heder. Om den holländska viceamiralen erhöll beröm och befordran för sitt agerande under detta möte, som kaptenen hävdar och ingen dementerar, borde han, som hade betydligt sämre odds, frias från allt åtal, så lyder det underförstådda resonemanget.

De symboliska handlingar av trots som åklagaren efterlyser och betecknar

som beteenden av plikttrohet, mod och mandom, uppfattas med andra ord av kaptenen i mångt och mycket som meningslösa och farliga gester, som i dess förlängning inneburit örlogsskeppets och konvojens undergång. Därmed inte sagt att kaptenen i sitt försvar inte även pläderar för att han varit mån om att bevara kungens och nations heder, dock med andra medel än de som förestavades av advokatfiskalen och alltid underordnad sin primära plikt, att skydda konungens egendom. Denna omtanke om konungens och nations heder uttrycktes i protester mot det engelska kravet att ett kungligt svenskt örlogsfartyg skulle stryka märsseglet vid mötet med ett engelskt örlogsfartyg i den engelska kanalen, med argumentet från den svenska kaptenens sida att där inte fanns något avtal mellan de två länderna som uttryckligen gav England denna rätt. Palmkvist betonar här både att hans skepp är kungligt och att det är svenskt.¹⁵¹ Att ett kungligt skepp internationellt sett hade en högre status än ett republikanskt har redan illustrerats i berättelsen ovan. Och uppenbarligen var detta även något som republikanerna (i alla fall holländarna) själv accepterade.¹⁵²

I nedanstående citat framgår även hur viktigt det var att ens konung var krönt. Palmkvist återger här följande ordväxling mellan Mannerfelt och Rook, efter det att överlöjtnanten sänds över till den engelska amiralen för att klaga över deras uppträdande och meddela honom att de kommer att informera den svenska konungen om det inträffade: "Därtill bemelde Amiral General Rook svarat ... I haver ingen konung emedan Eder konung är död, var till löjtnanten sade sig svarat, Vi haver Gudi lov en annan igen, och General Rook åter där emot skolat sagt, han är intet krönter".¹⁵³

Som argument för att han försökt bevara konungens och nations heder inför kaptenen att han i det längsta vägrat att stryka. Därtill hade han inbjudit den engelska befälhavaren till en envig, skepp emot skepp.¹⁵⁴ Att kaptenen på fullt allvar föreslagit en dylik uppgörelse är även omvittnat av enstaka befäl och meniga.¹⁵⁵ Ur ett perspektiv framstår denna förfrågan som tämligen otidsenlig, som uttryck för ett riddarideal och knappast i paritet med dåtida krigsföring.¹⁵⁶ Uppenbarligen valde den engelska amiralgeneralen även att helt nonchalera denna appropå. Man kan också fråga sig huruvida Palmkvist själv någonsin trodde att engelsmännen skulle acceptera hans erbjudande? Ur kaptenens horisont var likafullt förslaget högeligen rationell eftersom han i princip ingenting hade att förlora på det. Hade engelsmännen gått med på hans begäran fanns där en reell möjlighet för honom att ta sig segrande ur knipan. Striden var med andra ord inte länge meningslös. Oavsett engelsmännens respons hade kaptenen med inviten dock gjort en stark markering av sin vilja att slåss och försvara nationens och konungens heder. En markering av mod och

beslutsamhet riktad till den engelska ledningen men kanske framförallt med avsändare till Kungl. Maj:t och till ledamöterna vid en framtida rättegång. Rätten tog även denna invit till strid från kapten Palmkvist på fullaste allvar och ett flertal vittnen utfrågas även på denna punkt.¹⁵⁷ Vid bedömningen av kaptenens brott i det kungliga rådet anför även Karl XII som en förmildrande omständighet att han just kommit med detta förslag.¹⁵⁸

Sin trovärdighet som modig och hedersam officer försöker han vidare cementera genom berättelser om olika bragder från konvojresan; hur han alltid varit beredd till att fäkta när han ställdes inför främmande skepp, att han lagt stor tonvikt på Kungl. Maj:ts heder genom att alltid avkräva tillbörlig salut och vid de tillfällen som detta inte erhållits med våld tvingat fram ett sådant, eller inkommit med kraftiga protester och pressat fram ursäkter och till och med avskedanden. Hur han därtill under flera svåra stormar uppvisat mod, beslutsamhet och uppfinningsrikedom och rent utav räddat skeppet från undergång. Händelser som sammantaget skulle ge en positiv bild av hans karaktär och därmed göra hans påståenden om sina motiv och bevekelsegrunder vid mötet med örlogsflottan trovärdigare.¹⁵⁹

Kaptenen anför vidare till sitt försvar att han överlade strykningen av mårseglet med övriga officerare, framförallt sina två löjtnanter; överlöjtnant Karl Mannerfelt och underlöjtnant Ambjörn Sjöman.¹⁶⁰ Detta skall sannolikt inte förstås som att kaptenen ville skylla ifrån sig, något som för övrigt hade varit tämligen meningslöst. Kaptenen bar alltid på det primära ansvaret ombord (med undantag av lotsningen, se tidigare). Snarare skall detta tolkas som ett led i hans argumentering, att hans beslut var rationellt fattade, efter genomläsning av regler och i samtal med andra, och ej byggd på rädsla.

Generalkrigsrätten argumenterar

Generalkrigsrättens åsikter står här i blickfånget, närmare bestämt de uppfattningar som de intog gentemot kaptenens och åklagarens olika argument. På vilka rättsliga och andra grunder stödde rätten sitt eget resonemang? Hur diskuterade de i frågor om mod, plikt och heder?

Om anklagelsen att kaptenen frivilligt gått med skeppet *the Boyne* till örlogsflottan, tar rätten framförallt fasta på att advokatfiskalen inte framför något bevis emot Palmkvist. Under rättegången diskuteras vidare det skriftligt intyg som författats av kaptenen och skrivits under av hans underställda befäl. I denna attest intygas att han inte följde med ovannämnda fartyg till det engelska flaggskeppet, utan att förstnämnda skepp stannade kvar på sin post som brandvakt. Ett meningsutbyte uppstår huruvida detta dokument överhuvudta-

get skall beaktas. Det är amiral Siöblad som är tveksam. Han för fram uppfattningen att ett intyg av kaptenen, underskrivet av underhavande befäl bör ifrågasättas på grund av risken för jäv. Justitiarien är av en annan uppfattning, och flera skäl anförs: vittnesorden är ederligt verifierade, där finns inga andra vittnen att tillgå och det är frågan om normal praxis:

[...] havandes alltid vid alle rannsakingar angående Kungl. Maj:t skepp och farkoster varit practicabelt att deras vittnesmål som varit uppå den kommenderade, blivit attenderat.¹⁶¹

En praxis som därtill blivit godkänd av Kungl. Maj:t. Här hänvisas dels till Kungl. Maj:t brev den 19 april 1696 om laga undersökning och rannsaking om konvojresor, dels till ett av Kungl. Maj:t tillåtet förfarande under en tidigare rättegång (mot löjtnant Klöfverskjöld, ett rättsfall jag diskuterar mer utförligt senare) där man beaktat dokument som hans kollegor ederligt intygat. Om officerare kan ederligt vittna emot någon så bör man ta lika stor hänsyn till underställda officerare vittnar för någon, är den uppfattning som förs fram av Anders Westfelt. Till syvende och sist är detta dokument inte viktigt, hävdar han, eftersom att advokatfiskalen, som sagt, inte för fram några bevis. Kaptenen går därför fri på denna punkt.¹⁶²

Inte heller advokatfiskalens anklagelse, att kapten Palmkvist genom slarv och okunnighet försatt skeppet i denna situation beaktas. Rätten går här helt på kaptenens linje, att omständigheter utom hans kontroll hade gjort mötet oundvikligt; den förenade engelsk-holländska flottan var allt för utspridd för upptäckt, den låg rätt i hans kurs och den kunde omöjligen undvikas. Dessutom låg nämnda flotta och väntade på honom. Mer undersförstått anammas även försvarets resonemang om internationell kutym, att när man träffar på flottor av denna storlek så bör man avlägga rapport till den officer som för befälet.¹⁶³

Anklagelsen att kapten inte gjort tillräckligt väl ifrån sig när de engelska skeppen började visitera hans underhavande kofferdiskepp, avfärdas även. Rätten bedömer att han ”gjort sin största flit till att avbryta det samma, men han varit allt för svag för att förhindra sådant, emot en hel örlogsflotta”.¹⁶⁴ Det förefaller här inte vara någon större debatt, inga lagar eller förordningar som beaktas, utan snarare bygger rätten på en rimlighetsbedömning och sannolikt egna upplevelser.¹⁶⁵

Den framförda anklagelsen att Palmkvist saluterat det engelska amiralskeppet med 16 skott, utan att först undersöka hur många skott han skulle få tillbaka, tillbakavisas även den:

[...] emedan det i hela världen är brukligt att ett främmande skepp när det rekontrerar en örlogsflotta, då bör salutera Generalsflaggan, och den som en chef kommenderar, vilket nu vid detta tillfälle, om kaptenen som fiskalen påstår lagt sig till att kapitulera med honom om skotten, haft raison nog, helst som kaptenen även var på de engelska egna kuster, att finna sig offenderat.¹⁶⁶

Här hänvisas till internationell praxis, där salut emot generalamiral flaggan var en självklarhet. Den engelska amiralgeneralen skulle haft all rätt att bli förolämpad om den svenske kaptenen inte hade saluterat först. Därtill avslöjar formulering ”helst som kaptenen även var på de engelska egna kuster” att ledamöterna i alla fall delvis erkände det engelska kravet om överhögrätt över den ”engelska” kanalen.¹⁶⁷

Medan ovannämnda anklagelsepunkter klarades av tämligen snabbt, under loppet av en dag och i sidor räknat endast gav fem sidor text, ledde samtalet om kapten Palmkvist beteende i samband med strykningen av mässeglet till en betydligt mer utdragen diskussion.¹⁶⁸ Den slutgiltiga domen föll först den 23 november, dvs. två sammankomster och tre månader efter det att överläggningen inletts. Orsakerna till detta är flera: Det rådde inom domstolen en viss osäkerhet om vilket lagrum man skall döma utifrån och hur mycket av kapten Palmkvist försvar som skulle beaktas. Rätten tillät vidare, som jag tidigare nämnt, att kapten Palmkvist inkom med nya försvarsskrifter. Därutöver var Kungl. Maj:t involverad i debatten, med ett flertal skrivelser mellan respektive myndigheter.¹⁶⁹

Låt mig inledningsvis upprepa advokatfiskalens klagan:

[...] att kapten vid det att den Engelska Amiralgeneralen pretenderat det han skulle stryka på mässeglet, vist ett mycket ringa prof av en behjärtat soldat till att vid en så våldsamlig händelse göra någon resistans och bravur, helt som han innan den engelska chalupen tredje gången kom tillbaka ombord på amiral general skeppet, utan till att avvakta en större extremitet av någon fientlig attack, har låtit sig skrämra sig till mässeglet strykande.¹⁷⁰

Generalkrigsrättens ordförande, Hans Wachmeister, håller i princip med kapten Palmkvist, att de medföljande föreskrifterna inte gav explicita anvisningar om vad som skulle göras vid mötet med en hel örlogsflotta. Samtidigt betonar han emellertid att Palmkvist var väl medveten om Kungl. Maj:t hållning i dessa frågor och vikten av att bibehålla dess höga respekt. Denna strävan, betonar Wachmeister, borde genomsyra varje svensk: ”också vida det hos var och en undersåte bör vara lika som medfött att följa efter yttersta krafter och förmåga maintainera sin konungs höga respekt.”¹⁷¹ Därför borde kaptenen ha väntat med att stryka efter det att engelsmännen givit honom en bred-



Hans Wachtmeister af Johannishus – ett karaktärsfullt porträtt av amiralgeneralen, se Wendt, Einar. *Amiralitetskollegiets historia, band 1, 1634–1695*, Stockholm 1950, s. 23.

sida, eller åtminstone börjat skjuta på honom. Först då hade det varit ”anständigt” att stryka, menar Wachtmeister, eftersom kaptenen då vid det laget redan varit övermannad, och på grund av engelsmännen skjutande varit tvingad att stryka.¹⁷²

Detta uttalande av Wachtmeister om ett medfött beteende är intressant och påminner om inställningen till mod och plikt som även framkommer i de karolinska dagböckerna, och som jag tidigare även funnit i advokatfiskalens uttalanden.¹⁷³ Det var en hållning som fastslog att svensken per se skulle vara modig och pliktuppfylld.

Ur Wachtmeisters synvinkel var pliktens eventuella utformning i olika regelverk därför av underordnad roll. Vad som var mer betydelsefullt var att en anda av plikt känsla emot konung och nation genomsyrade varje svensk.

Justitiarien invände emellertid att regelverkets utformning nu var av vikt eftersom ett straff skulle utdömas. De sjöartiklar som han föreslog var den 93:e i kombination med den 28:e.¹⁷⁴ De båda sjöartiklarna lyder:

När våra skepp, ett eller flera varda utsände på kunskap att svepa, eller eljest hela flottan går till sjöss, då skola alla Kommendörer, såsom Överste Amiralerna, Amiralgeneralerna, Amiralerna, och alla Flaggemän samt Kaptenerna rätta sig efter den av oss, eller den Vi der till befullmäktigat hava, medgivne instruktion, och sig samma instruktion likmättigt förhålla, både uti hamnar, seglande och emot fienden, den det försummar, så att vi der av skada tage, straffas som saken är till, och uti 28 punkten om befallnings efterlevande sagt är.¹⁷⁵

Den näst skole alla både befäl och Gemena, vara vår Överste Amiral, General Amiral, eller den Vi till Anförare för Flottans förordnades varde, hörige och lydige, uti alt det som han eller de, dem till vår eller Vårt Rikes tjänst, Gagn eller Nyttja bjuda och befalla kan: Sätter sig någon, cho det vara må, högre eller Lägre, officerare eller Gemen, vetandes och viljandes uppsåtligen emot hans befallning och Commando, straffas till livet, men sker det av försummelse, ovetenhet eller eljest utan uppsåt, list och arghet, är det officerare, suspenderas sex Månader ifrån Tjänsten, och dess Löningen gives till Amiralitets Krigsmans Kassan; Är det gemen, straffas som saken är till, med bragdande under kölen, häkte eller annan villkorligt straff, som missgärningen och omständigheterna funnes vara till.¹⁷⁶

Det är tydligt att Anders Westfelt, vid sitt val av artiklar, gör gällande att strykandet av märsseglet, i grunden är ett lydnadsbrott. Lydnad och vördnaden för överordnad var här i praktiken liktydigt med efterlevnaden av de föreskrifter som utfärdats av Kungl. Maj:t inför örlogsskeppets *Spes* konvojresa. Westfelts uppfattning var att kaptenen bröt mot sina instruktioner eftersom där inte fanns någon passage som explicit sa att han fick stryka märsseglet. Westfelts uppfattning var därför att kaptenen skulle dömas för att han med vilje gått utanför anvisningarna, ett brott som stipulerade ett dödsstraff, om inte hans gärning kunde betraktas som en försummelse som skett av okunnighet. Straffet var här betydligt mildare; suspendering i sex månader från sin tjänst utan lön.

Utöver dessa försök att hitta en lämplig sjöartikel att döma utifrån framkastas även tidigare domar som tänkbara vägledare. Det var viceamiral Rosenfeldt som under generalkrigsrätten inledande sammankomst, den 26 augusti, gav uttryck för uppfattningen att den tidigare domen emot löjtnant Klöfverskjöld skulle kunna vägleda rätten: ”att så framt kongl. Rätten finner kaptenen hava även som löjtnanten Klöfverskjöld givit och hanterat, så läror man och intet kunna strida ifrån lika straff”.¹⁷⁷ Nämnade löjtnant hade blivit dömd till döden på grund av sitt agerande vid en strid emot två engelska örlogsskepp. En kort beskrivning av denna händelse kan vara på plats:

Det hela utspelades den 10 augusti 1695. Konvojskeppet *Wachtmeister* med kapten Erik Ribbing mötte fyra engelska skepp. Den engelska befälhavaren krävde att det svenska fartyget skall stryka märsseglet. Den svenska kaptenen vägrade och efter det att förhandlingarna strandat följde en kort eldstrid, där kapten Ribbing sårades dödligt. Kaptenen bars ned under däck där han sedermera avled. Dessförinnan gav han emellertid order om att skeppet skulle stryka flagg. Vid hemkomsten ställdes hans närmaste man, löjtnant Klöverskjöld, inför rätten och dömdes till att förlora liv, ära och gods, i enlighet med den 154:e sjöartikeln som lyder:

Den officerare högre eller Lägre, som något af Våre sig anförtrorde Örlogsskepp övergiver eller låter komma i fiendens händer, så länge han det på någon Människligt eller möjligt sätt försvara och hålla kan, straffas av liv ära och gods, gångandes Executationen över Godset som den 28 punkten förmäler.¹⁷⁸

Justitiarien vänder sig dock mot denna jämförelse, av flera skäl. För det första hade Klöfverskjöld endast blivit attackerad av två skepp medan Palmkvist sett sig omringad av hela den kombinerade engelsk-holländska örlogsfloktan. För det andra hade flaggan strukits på örlogsskeppet *Wachtmeister*

medan *Spes* enligt kungliga order inte bar någon flagga, utan kapten Palmkvist hade endast strukit mässeglet.¹⁷⁹ För det tredje gavs *Wachtmeister* i fiendens händer. Detta inträffade aldrig med *Spes*. För det fjärde hade engelska soldater, både meniga och officerare, varit ombord på skeppet *Wachtmeister*. Palmkvist hade däremot förbjudit engelska båtsmän att komma ombord: "samt låtit dem avhålla när de det tillbudit".¹⁸⁰ Vad som å andra sidan låg kapten Palmkvist i fatet var hans kunskap om föreskrifterna och att han uttryckligen befallde att mässeglets skulle strykas. Löjtnant Klöfverskjöld å andra sidan hade intet vetat något om kaptenens anvisningar: "och således under aktionen om bemelde instruktions rätta förstånd ej kunde hava några skrupler, om han emot den samma peccerade [handlade orätt] eller ej".¹⁸¹ Löjtnanten blev inte heller, fortsatte justitiarien, dömd för att handlat emot sina instruktioner eller för flaggstrykningen, eftersom han intet sett föreskrifterna och eftersom flaggan utan hans vetskap var struken, utan för att han inte intog sin position på bryggan och fortsatte, enligt sin sårade kaptens order, att fäkta.¹⁸² Istället hade löjtnanten uppträtt obeslutsamt: "hava han lupt hit och dit på och under däck" samt dessutom uppsökt den sårade kaptenen och frågat om det inte var bäst att ge sig.¹⁸³ Hade han fortsatt striden hade det svenska skeppet aldrig erövrats, menar Westfelt vidare.¹⁸⁴

Kungl. Maj:t och generalkrigsrätten

Det första brevet från Kungl. Maj:t uppmärksammas av generalkrigsrätten vid deras första möte, den 26 augusti, av amiral Siöblad som tämligen sent under överläggningen låter meddela att där inkommit ett brev från Kungl. Maj:t till kungliga kollegiet. Brevet inhämtades och upplästes.¹⁸⁵ I brevet anbefalldes att: "att över detta factum [om kaptenens strykningen av mässeglet] skall anställas en vederhörig undersökning, så och expremieras att kaptenen skulle hava avväntat en större extremitet, och simpliciler [enkelt] följt dess medgivna instruktion, samt avväntat det yttersta"¹⁸⁶

Det var uppenbart att Kungl. Maj:t gick på advokatfiskalens linje, och anbefallde en dödsdom emot kaptenen. Deras uppfattning i ärendet måste givetvis beaktas och det fanns en påtaglig oro inom generalkrigsrätten att fälla ett utslag som stred mot deras intentioner. Rättens reaktion på brevet lät inte heller vänta på sig: "finnandes kungl. Rätten i di betänklighet något vidare här vid röra, och stadnade, samtliga kungl. Rättens ledamöter utan något vidare voterande i det slut, att man borde hans kungl. Majt i underdånighet föredraga detta besvärs innehåll, och förfråga huru man sig därvid förhålla skulle".¹⁸⁷ Detta väckte å andra sidan oro hos Anders Westfelt, som var den person som

tilldelades uppgiften att författa denna relation. Han vill inte göra bort sig och irritera Kungl. Maj:t med onödiga frågor.¹⁸⁸ En fruktan som i parantes sagt inte var helt ogrundad.¹⁸⁹

Enligt Westfelt var en dylik förfrågan även tämligen onödig om generalkrigsrätten ämnade att hålla sig till brevets innehåll. Då var det klart att kapten Palmkvist måste dömas till döden.¹⁹⁰ Men var däremot uppfattningen inom domstolen att man ville överväga de skäl som kaptenen framlagt samt beakta de ederliga vittnesutlagorna under rannsakingen, då var situationen en annan. Då borde man döma utifrån den 93:e och 28:e sjöartikeln. Ledamöterna instämde och beslut fattades att justitiarien skulle skriva ihop en relation till Kungl. Maj:t, där ovannämnda sjöartiklar skulle appliceras på domen emot kapten Palmkvist. Det samlade intrycket var med andra ord att de tagit intryck av de argument och förmildrande omständigheter som talade till fördel för kapten Palmkvist.

Dagen därpå, samlades generalkrigsrätten åter. Westfelts relation till Kungl. Maj:t var skriven, den upplästes och skulle nu godkännas och därefter skickas iväg. Denna formalitet rubbades emellertid av amiral Siöblad som anmält sig sjuk. Eftersom man behövde hans godkännande och underskrift gjorde man sig beredd att skicka iväg ett sändebud, men amiralen förekom dem. En kammardräng inkom med ett förseglat brev från amiralen som lästes upp högt inför rätten.¹⁹¹ Häri ger amiralen uttryck för sitt starka fördömande av kaptenens agerande vid mötet med örlogsflottan. Han avslutar med orden att Kungl. Maj:t måste fälla den slutgiltiga domen. Däremot andas han inte ett ord om den skrivelse som man under gårdagens överläggning gemensamt beslut att författa.¹⁹² Siöblads egentliga intensioner med detta brev förbryllade och man beslöt därför att skicka iväg ett par ledamöter till hans sjuksäng och få en förklaring. Amiralens svar var att det hela rörde sig om ett missförstånd, att han inte uppfattat att man redan fattat ett beslut i frågan.¹⁹³ Huru som helst, efter samtal med de utskickade ledamöterna då han även fick tillfälle att läsa igenom justitiariens brev, skrev slutligen även han under, likväl med det förbehållet att advokatfiskalens klagan skulle framkomma tydligare i dess inledning. Skrivelsen skickas iväg den 6 september.¹⁹⁴

Missförstånd eller en medveten strategi från Siöblads sida? Kanske han fruktade att Kungl. Maj:t skulle reagera negativt på skrivelsen, då generalkrigsrätten förde fram en annan tolkning än de? Där finns dock inga konkreta bevis på att Siöblads egen förklaring inte stämmer, inte heller någon misstanke från de övriga ledamöterna att det skulle röra sig en strategi från hans sida. Det finns överlag inga starka argument som talar för att Siöblad skulle varit mer försiktig i sin relation till Kungl. Maj:t än övriga ledamöter.¹⁹⁵ Snarare



Amiral Erik Otto Siöblad, se Wendt, Einar, *Amiralitetskollegiets historia, band 1, 1634–1695*, Stockholm 1950, s. 315.

beskrivs hans som en person med reda och kraft, inte minst i sin roll som generalguvernör i Blekinge och senare Göteborg.¹⁹⁶

Svaret från Stockholm inkom till amiralitetskollegiet sex veckor senare, den 22 oktober. Irritationen emot rättens handhavande av affären är tydligt uttalad: ”der af med största missnöje, huruledes bemedlad amiralitetsrätt, emot bättre vetande, och det som tillförne i samma mål af dem är dömdt,

hava sig fördristat uppå detta Palmkvists grova förseende, att sätta en sådan färg".¹⁹⁷ I Birger Wedbergs bok med titeln *Karl XII på Justitietronen* får man en inblick i det föreliggande samtalet hos Kongl. Maj:t. Samtliga ledamöter var ense om att Palmkvist inte gjort sitt yttersta. Karl XII anför att kaptenen "hade bort vänta till dess allt blivit sönderskjutit och själva skeppet i sank med, men nu har han låtit skrämma sig med ett ord". Karl Piper tillägger: "det läror tilläventyrs intet så hårt gullit om han allenast haft courage att utstå ett omslag; och i fall skeppet hade blivit skjutit i sank, så hade han ändå kunnat salvera sig; ty det vore slupar vid handen". Konungen igen: "intet haver han vid detta tillfälle visat sig modig, utan genast skrämma sig och ej vågat den ringaste aktion". En viss skillnad i emfas av hur mycket motstånd från Palmkvist som var nödvändigt kan utläsas. I Pipers uttalande är det mer frågan om att Palmkvist borde utstått en salva innan han gav sig. Om skeppet då var i sank var det ändå stora chanser för besättningen och honom själv att överleva. Konungen å andra sidan yttrar explicit att skeppet borde ha sönderskjutits och satts i sank. Stränghet i domen var nödvändig, hävdade även rådet, framförallt med tanke på internationell prestige. Revisionssekreterare Henrik Heerdhielm tillade att han hört engelska resonemang, att om Kungl. Maj:t släppte den åtalade ostraffad, skulle detta ses som ett prejudikat att svenska örlogsskepp i framtiden alltid borde stryka segel i den "engelska" kanalen.¹⁹⁸

Sannolikt i väntan på detta svar från Kungl. Majt dröjde nästa generalkrigsrätt till den 12 november. Under denna session sammanfattades brevet från Kungl. Maj:t på följande sätt:

Hans Kungl. Majt finner att kapten Palmkvist ej som en rättskaffens officerare burit sig åt vid detta de engelska anfall, mindre fullgjort dess havda instruktion, utan oförsvarligen handlat emot den samma, di befaller mer högstbemelde Hans Kungl. Majt att kungl. Rätten skall anse detta försedda av en sådan beskaffenhet och i den måtten avdöma saken samt publicera domen, skolandes icke dess tu mindre densamma sändandes till hans kungl. Majts vidare genomseende innan någon exekution sker.¹⁹⁹

Det skall i parantes tilläggas att det uttalade missnöjet från Kungl. Majt föranledde att ett ytterligare brev från generalkrigsrätten skickades iväg till Stockholm, med intentionen att "underdånigt referera vad som föranlett Kungl. Rätten med en slik underdånig relation hos hans kungl. Majt att inkomma".²⁰⁰ I brevet betonas att den tidigare relationen var en förfrågan till Kungl. Majt, tillkommen för att inte bryta mot de riktlinjer som fanns stipulerade i sjöartiklarnas inledning och som förestavade domarnas skyldighet att

avvakta en förklaring från högre ort om där inte fanns någon direkt sjöartikel som man kunde följa.²⁰¹ Passagen lyder:

I synnerhet böra domare sig till vara taga, att de uti dömande noga lämpa dessa Artiklar och Ordningar efter deras rätta mening och förstånd, var till sin sak, brott och missgärning, som funna förekomma, icke skridandes der ifrån och till något arbitrerande [gottfinnande], vid straff af vår Kongl. Onåde, och efter som sakernas med deras omständigheter eljest förtjäna, emedan om någon sådan sak förefalla skulle, som af vikt voro, och i fel af någon expresse Lag, utan arbitrio ej avgöras och slutas kunde, då böra Domarna med sakens berättelse, och deras underdånige betänkande underdånigt hos Oss inkomna, och alla der till hörige och nödige omständigheter införa, avvaktandes sedan der uppå Vår vidare Förklaring, för än de till fullkomligt slut i saken skrida.²⁰²

Den 23 november faller domen vid generalkrigsrätten. Hans Wachtmeister yttrade sig först. Hans uttalande är starkt influerat av Kungl. Maj:t:s entyda vilja. Det fanns därmed inget utrymme att ta hänsyn till kaptenens försvar; att han var omringad av en hel örlogsflotta, de internationella jämförelser som anföras och som klart påvisar hur en så stor sjönation som Holland hanterade dylika incidenter och som enligt Wachtmeister gav anledning till förståelse till varför kaptenen agerade som han gjorde. Allt detta klingar svagt mot direktiven från Kungl. Maj:t.²⁰³ Lyssna exempelvis på detta något uppgivna inlägg av Wachtmeister:

Varpå saken företogs, då hans hög bemelde excellens först intalade, att dessa av kaptenen i dessa insinuerade deduktion andragne exempel [syftar på internationella jämförelser] synes fuller vara sådane, som hava kunnat föranlåta kaptenen att fatta den resolution som han gjort i synnerhet när han utur sin instruktion ej kunnat finna, huru han sig vid ett slikt tillfälle nämligen i recontren med en hel örlogsflotta skulle förhålla, men som hans Kung. Majt nu mere sitt ankomne nådigt brev förmäler att kapten handlat tvärtemot sin instruktion, och därhos i nåder anbefallne att saken skall anses av en sådan beskaffenhet, och i den måttom avdömas, di måtte man förbliva vid högbemelde Hans Kungl. Majt nådige brev innehåll, kunnandes Kungl. Rättens således ej reflektera på det som kaptenen i denna sin deduktion anförte.²⁰⁴

Näste man som yttrade sig var viceamiral Taube. Även han lade ut texten om de internationella jämförelser som kapten Palmkvist anförte, och där han bekräftar denna berättelse. Även schobynacht Ankarkrans belägger händelsen. Det framkommer emellertid aldrig explicit vad de två männen egentligen avser med sina inlägg, om de endast vill verifiera vad kapten Palmkvist förmedlat eller om de indirekt även vill uttrycka sin sympati för Palmkvists agerande. I slutändan instämmer de dock med Hans Wachtmeisters anförande, Palmkvists ursäker ekar svagt emot det kungliga påbudet.²⁰⁵ Och därefter inleds en diskussion om vilken sjöartikel som man skall döma utifrån.

Man börjar med att avfärda artikel 154 eftersom denna handlar om de som gett upp skepp till fienden.²⁰⁶ Man når därefter en överenskommelse, i likhet med tidigare resonemang, att man skall bruka den 93:e artikeln i kombination med den 28:e. Till skillnad från tidigare vill man nu likafullt skärpa straffet, och döma kapten Palmkvist till döden. Motiveringen är följande:

[...] efter han brutit emot sin kungl. Majt instruktion och låtit sätta på märsseglet, vilket i bemeldta instruktion ej finnes, och således ej brukat bättre Conduiti att i akt taga hans kungl. Majt höghet, varför kaptenen i följe av bemelde artikels innehåll skall efter den 28 sjöartikeln miste liv sitt.²⁰⁷

Nu menar man alltså att kapten Palmkvist medvetet brutit emot nämnda handledningar, därav dödsstraffet. Domen mottogs med ogillande av Kungl. Maj:t och i ett brev, avsänt den 8 december, formulerades missnöjet. Domslutet upplevdes som ”onöjaktig” och klara paralleller dras till ett tidigare rättsfall, mot kapten Per Olsson. Denna jämförelse gör en kort beskrivning av denna händelse motiverad.

Vid mitten av december år 1695, på väg ut ur den engelska kanalen, mötte kapten Per Olsson, befälhavare ombord på det svenska örlogsfartyget *Livland*, två engelska skepp som krävde att de strök märsseglet. När den svenska kapten vägrade inleddes en kort eldstrid. Efter några bredsidor var det svenska skeppet illa tilltygat, därtill hade ett antal besättningsmän stupat och ett flertal sårats. Kapten Olsson beslöt nu att ge sig och både märsseglet och flaggan ströks. Väl hemkommen ställdes han inför amiralitetsrätten som emellertid friade honom. Fiskalen som drev målet sökte prövning i rådet. Av processuella skäl tog det drygt två år innan saken framlades. När så skedde kom dock domen att ändras. Olsson dömdes nu efter den 154:e sjöartikeln, till förlust av liv, ära och gods. Denna ändring och skärpning som gick emot gängse kutym, motiverades med den tidigare fällande domen mot löjtnant Klöfverskjöld. Därtill upplevde Karl XII det som allvarligt att Olssons aktion, som endast sågs som halvhjärtad, kunnat bevittnas av den samlade engelska flottan. Dessutom hade kapten Olsson strukit både flaggan och märsseglet. Därtill erinrades att Olsson alltid kunde få nåd.²⁰⁸

Det kungliga rådets uppfattning är att även Palmkvist borde ha dömts till förlust av liv, ära och egendom, detta med utgångspunkt från den 154:e sjöartikeln, helst som kapten Palmkvist förbrytelse upplevs som mycket allvarligare än Olssons:

[...] att han [Palmkvist] ej ens avväntat något skott ifrån de engelske, men Per Olsson der-

emot varit benägen i verklig Action, och således haft någon pretext af ett rätt tvång, men den förra [Palmkvist] kan icke ens en sådan ursäkt som han och förebringa [...]²⁰⁹

Någon revidering av domen ser dock inte Kungl. Maj:t som nödvändig.²¹⁰ I nämnda bok av Birger Wedberg får man även en inblick i den överläggning som föregick ovannämnda brev. Vissa meningsskiljaktigheter inom rådet kan här utläsas. Det är intressant att den hårdaste linjen inte förs av konungen själv, som istället vid ett flertal tillfällen för fram olika former av ursäkter beträffande kapten Palmkvists agerande, utan av Piper. När Gyldenstople exempelvis påminde att Kungl. Maj:t sällan gärna skärper någon dom, svarade Piper att så faktiskt skett i målet mot kapten Olsson. Karl XII anför vidare som en förmildrande omständighet att kapten Palmkvists bröder: "äro mycket sorgsne om honom och hava bägge underdånigt supplicerat om nåd". Vad gäller själva striden, menar Karl XII att Kapten Palmkvist kunde ha visat betydligt mer mod och att han i likhet med Per Olsson borde gett engelsmännen en bredsida innan han strök märseglet. Konungens åsikt är att Olsson visat mer mod än Palmkvist. Men konungen tillägger samtidigt att Palmkvist hade en hel örlogsflottan mot sig, och inte som Olsson endast två örlogsskepp.

Gyldenstople tillägger att det inte endast var frågan om den engelska flottan utan den förenade engelska och holländska, på över 100 segel. Det var med andra ord helt omöjligt för Palmkvist att göra motstånd. Piper invänder likväl att aktionen hade varit desto mer berömlig, dvs. att inleda en strid på dessa premisser. Detta är intressant nog precis vad konungen själv uttalade i samband med diskussion om kapten Olsson. Konungen verkar inte desto mindre ha fört fram en annan och mildare åsikt här. Konungen nämner även, som sagt, som en förmildrande ursäkt att Kapten Palmkvist utmanade den engelska amiralgeneralen på en envig, skepp emot skepp.

Vid den votering som följde röstade dock samtliga för att amiralitetsrättens dom skulle bestå, emellertid med den av Piper initierade anmärkningen att rätten borde ha dömt efter den 154:e sjöartikeln och att de:

[...] borde allvarsamt och omständigheten för ögonen ställas att denna gärning angår KM:ts höghet och obeskränkta rätt uti sjön, den ingen potentats pretentioner till någon del är undergiven och bör vid alla tillfällen med liv och blod försvaras.²¹¹

Vittnen uttalar sig

Fram till nu har jag i huvudsak diskuterat huvudaktörernas syn på kapten Palmkvists agerande vid mötet med örlogsflottan. Men det går att uppbringa

fler röster; direkta och indirekta utsagor från de många vittnena som belyser kaptens mod, plikt och hederskänsla. Uppgifter som ibland även ger oss små ledtrådar i vad de själva såg som ett hedersamt, modigt och plikttroget beteende. Vad som kan utläsas av vittnenas egna uppfattningar beror dock i mångt och mycket på deras möjligheter att själv fritt få utforma sina egen berättelser. Och här finns som sagt stora skillnader mellan de förhörda. Min avsikt är inte att diskutera varje förhörd person var för sig, utan snarare vill jag fånga en helhet, hur de sammantaget såg på kaptenens agerande, vid mötet med örlogsflottan men också vid andra svåra stunder under resan. Samtidigt är jag även öppen för eventuella skillnader i uppfattningar bland vittnena. En inledande distinktion har gjorts mellan meniga och befäl, utifrån perspektivet om förmodade differenser som jag redogjorde för i artikelns inledning.

Befälen vittnar

Det är värt att notera att inga av de befälspersoner som uttalade sig inför amiralitetsrätten påstod att kaptenen i något sammanhang varit rädd. Snarare intygar de samtliga att kaptenen alltid varit ”oförsagd och frimodig”, med vittnesuppgifter från en rad händelser under konvojresan: hur kaptenen alltid varit beredd att slåss, hans handlingskraftiga beteende under de svåra stormar som drabbade skeppet under resan. Hur han exempelvis egenhändigt lagade rodret och på detta sätt räddade skeppet från undergång eller hur han snabbt ingrepp och bestraffade volontär Volter när han började gråta ”och jämra sig” under en svår storm.²¹²

Inte heller kapten Palmkvist beslut att stryka märsseglet tolkas av hans underordnade befäl som ett utslag av rädsla. Beslutet ledde inte desto mindre till en del upprörda och negativa kommentarer.²¹³ Den sannolikt mest uppretade var underlöjtnant Ambjörn Sjöman. Under förhören med överlöjtnant Mannerfelt framkommer följande ordväxling mellan honom och underlöjtnanten:

[...] och någon till därefter [efter att de båda löjtnanterna gått sina respektive poster] underlöjtnanten kommit till honom och sagt vad är här till göra, då han svarat, att den där karlen vill att vi skall stryka, men Sjöman sagt, det må man aldrig göra och stryka tusen djävlar för honom.²¹⁴

Samtidigt menar underlöjtnanten, i likhet med övriga utfrågade befäl, att kapten inte hade en chans, därtill var besättningen för underbemannad och motståndet för överlägset. Inte heller han vill förklara kaptenens agerande med att han var rädd, när han får denna explicita fråga av rätten. Snarare betonas samma rationella argument som Palmkvist själv anför, att där inte fanns

någon tydlig anvisning hur man skulle hantera situationen. Lyssna exempelvis på ordväxlingen mellan rätten och underlöjtnant Sjöman:

[...] här vid frågade Kungl. Rätten hur många man de för tiden hade döda och huru många sjuka? Svarade att de hade emot 60 man döda och ungefär 30 sjuka, jemväl och några av besättningen blivit borta, så att de allenast hade 100 man ungefär som kunnat göra effektiv tjänst. Vidare frågades om de väl av dessa Engelska som omkring dem lågo kunnat mottaga en salva, och därpå giva behörigt svar, eller ock om Kaptenen här vid hans något försagd eller viste någon räddhåga hos sig? Kan intet veta huru det kunnat gå, utan torde hände att de när de hade något lag kunnat vara nog förläger [maktlösa], var kapten dock ingalunda varit rädder, utan vist sig så vid detta tillfälle som alltid eljest helt frimodig, så att löjtnanten ingen annan orsak efter till strykning, än att han av sin instruktion ej kunde finna huru han sig vid detta tillfälle förhålla skulle.²¹⁵

Den dokumenterade upprördheten från Sjöman och negativa uttalanden från andra befäl har med andra ord inte sin grund i en känsla av att de skulle kunnat klara sig ur knipan utan att stryka mässeglet, eller för den delen att de skulle kunna ha vunnit en eventuellt eldstrid eller i alla fall kunnat tillfoga en anseelig skada bland engelsmännen innan de tvingades ge upp. Upprördheten och de negativa uttalandena bottnar snarare i en skamkänsla, i den vanheder som här drabbade Kungl. Maj:t och nationen, och indirekt även dem själva som kronans tjänare.

Parallellt med denna känsla av ärekränkning fanns säkert även en rädsla att associeras med vad som hänt. Denna risk för åtalad fanns uttalad i den 197:e sjöartikeln (se s. 33) som stipulerade att även löjtnanterna kunde hållas ansvariga, om de inte i tillräckligt hög grad påminde kaptenen om hans plikt. Någon explicit rättighet att vägra lyda en order, om kapten envisas, gavs likafullt ej.²¹⁶

Rätten lägger även ned stor kraft vid att förhöra sig om vem som kaptenen överlagt med innan beslutet togs om strykningen.²¹⁷ Det är intressant att domstolen inte endast frågar de båda löjtnanterna, utan även styrman Johan Kastensson Ek.²¹⁸ Uppenbarligen ser inte rätten, som ovannämnda artikel stipulerar, endast löjtnanterna som presumtivt delansvariga, utan även styrmannen. Och faktiskt bar även meniga män, i generalkrigsrättens ögon, på ett ansvar. Något som framkommer när rätten diskuterar vintervaktsbåtsmannens Sven Lindahl ansvar för strykningen.²¹⁹ Denna båtsman var den person som hade utfört själva arbetet att stryka mässeglet.²²⁰ När Mannerfelt yrkar på att denna man skall befrias från allt åtal ger rätten honom följande svar:

[...] av vilken libell löjtnanten begärde kommunikation tillståndes sig hava befallt vintervakt båtsmannen av kaptenen von Nummers kompani Sven Lindahl sätta på mässeglet,

men det efter sin då varande kommandörs befallning, anhållandes och att bemälda Lindahl måtte bliva frikallad för vidare tilltalan, efter som han hava honom det befallt, och sig påtaga därför att svara, då honom av Kungl. Rätten blev svarat, att som var bör svara för sin gärning, så kan honom hans begäran uti detta mål ej beviljas, så framt icke under den aktionen finnes denna intet vara däruti skyldig, utan allt för härvoro av löjtnantens kommando.²²¹

Någon ansvarsfrihet per se gavs uppenbarligen ej till någon, inte ens till meniga män. Först när det stod alldeles klart att allt berodde på löjtnantens kommando kunde denna meniga man frikallas från vidare åtal.

Överlag är de både löjtnanterna och styrmannen ovilliga att medge att de var involverade i ett åsiktsutbyte med kaptenen om strykningen. Utfrågningen av underlöjtnant Ambjörn Sjöman kan illustrera befälens attityd:

[...] härvid frågade herr justariern om icke kaptenen discurerat med honom och de andra officerare om strykningen, och vist dem sin instruktion, samt där om med dem överlagt? Var till Löjtnanten svarade att han intet vet där av, emedan han var merendels var vid sin post under däcket varpå kaptenen sedan kungl. Rätten dessa bägge här över konfronterade intalade att löjtnanten Sjöman lär väl kunna draga sig till minnes att han så väl med honom som med Mannerfelt discuterat för än det blivit resolverat att stryka, och förhållit dem 1) det utur hans instruktion ej kunde finnas huru han sig vid sådan tillfälle skulle förhålla 2) hur ogörligt det var att fäkta mot en hel flotta och 3) att kofferdiflottan där igenom så väl som de själva skulle ruineras, och löjtnanten Sjöman där vid även sagt, Gud vet huru man sig här vida skall förhålla, och är det mycket illa att sådant uti instruktionen ej är infört, och att ordena är så mörke. Löjtnanten Sjöman svarade sig intet kunna minnas en sådan diskurs vara hållen, men kan likväl på sin själs salighet varken neka eller jaka sådant kaptenen och dem emellan vara passerat.²²²

Sjöman och Ek frias från vidare åtal. Detta medan fiskalen redan den 23 juli begär att överlöjtnanten Karl Mannerfelt skall åtalas för delaktighet i strykningen. Inte minst spelar här överlöjtnantens närhet till kaptenen under själva händelsen roll. Advokatfiskalen är av den uppfattningen att Mannerfelt samtalat med kaptenen om strykningen och ej avrått utan snarare uppmanat honom till att stryka.²²³ Mannerfelt försvarar sig i sin tur med att han var underställd kaptenen och därmed förpliktad att lyda (och ej ifrågasätta) honom.²²⁴

De meniga vittnar

Sammantaget förhörs 51 meniga. Deras beskrivningar av det inträffade är oftast tyvärr tämligen korthuggna. Samtliga meniga ger likafullt, i likhet med befälen, en positiv bild av kaptenens mod och flit under hela konvojresan. Ett

ofta återkommande tema vid lovorden av kaptenen är hans uttalade pliktkänsla emot besättningen, uttryckt i omtanke och i en vilja att uppmuntra dem. Något som inte minst betonas när de utfrågas om kapstens beteende vid mötet med nämnda örlogsflotta. Ett flertal vittnen avslutar även utfrågningen med önskemålet att åter få fara med en sådan kapten.²²⁵ Lyssna exempelvis på volontär Karl Michelsson Kastanjes, av kapten Lejonstråles regemente, svar på rättens fråga om kaptenen någonsin, under konvojeringen i allmänhet eller när de strök märssiglet i synnerhet, visat sig försagd eller rädd?

Svarade att kapten vid alla tillfällen har alltid vist sig bekymmersam om deras välfärd och om dem uti alle farligheter encourgerat och hållit vid god mod, såsom ock då det sattes på märssiglet inte vist sig något modfallen, utan då som alltid tillförne av lika humör havandes orsak honom därför att betacka, och om vill med en sådan officer gärna hava, och han uti ingen måtto har sig över honom att besvära.²²⁶

I ett flertal vittnesuppgifter från meniga intygas att kaptenen hållit dem vid gott mod genom uppmuntrade ord och gärningar samt agerat föredömligt.

Vad som sedan de meniga uppfattade som "uppmuntrande ord" är emellertid svårt att veta. Att det var viktigt att hålla korum efter en svårt storm, var en uppfattning som kaptenen säkert delade med de meniga.²²⁷ Överlöjtnant Mannerfelts vädjan till besättningen, i samband med strykningen, att "som rederliga svenske män stå varande bi" kopplar an till en vanlig retorik under perioden.²²⁸ Det är ändå vanskligt att säkert uttala sig om dessa ord väckte anklang hos gemene man. På motsvarande sätt är svårt att veta vilka känslor de gemene hade gentemot nedanstående incident. Helt klart uppfattade ett antal befäl episoden som väldigt positiv och till kaptenens fördel.²²⁹

[...] havande kaptenen vid det tillfälle med alle man haft så mycket till göra så de någon sin kunnat, och funnit ibland folket en volontär Tomas Volter benämnd vilken då han sett dem i en slik fara begynt att gråta och jämra sig, det kaptenen till all lycka självt strax varse blivit, innan han kunde förmärka benämnda volontären hava brackt flera av manskapet till slik klenmodighet, varför Kaptenen och honom lät till sig i kajutan inkalla, samt honom för dess klenmodighet med sin egen huggare vederbörligen avstraffade till att förekomma och hämma vidare klenmodighet bland manskapet, havandes folket sedan ock så snart de sådant förnummit istället att bliva försagda vist stör flit och Courage.²³⁰

Tyvärr finns där ingen information om vad volontär Tomas Volter jämrade sig om, men uppenbarligen har hans jämmer och gråt tolkats som att det var frambringat "av klenmodighet". En term som i det närmaste kan översättas till feghet. Därtill framkommer vidare hur viktigt kapten fann det att stoppa grå-

ten innan den spreds vidare, genom att bestraffa och isolera mannen. Som jag tidigare sagt uttalade sig flera befäl positivt om hur kaptenen hanterade denna situation. Isoleringen och den snabba bestraffningen av volontär Volter ger intrycket av att kaptenen och övriga befäl allvarligt befarade att Volters jämmar och gråt snabbt skulle smitta över på övriga besättningsmedlemmar och störa deras arbetsförmåga och mod. Volters gråt upplevdes m.a.o. sannolikt som ett allvarligt hot emot den inre disciplinen och skeppets säkerhet. Ett snabbt ingripande var nödtvunget på grund av att skeppet befann sig i en allvarlig situation. Huruvida de gemene upplevde denna snabba isolering och bestraffning av Volter är som sagt svårare att uttala sig om. Där finns inga explicita yttranden från några gemene. Det skulle dock inte vara helt osannolikt att även de uppfattade hans beteende som högst opassande. Detta av flera skäl. Till att börja med är det möjligt att Volter när han grät och jämrade sig inte utförde sina arbetsuppgifter vilket givetvis hans kollegor kan ha funnit allvarligt, inte minst på grund av skeppets utsatta position. För det andra är det fullt möjligt att hans kollegor delade kaptenens och befälens rädsla att gråten och jämmern skulle spridas, och därmed hota disciplinen och skeppets säkerhet.²³¹ Utöver detta är det även tänkbart att befäl och meniga i gemen upplevde det som högt opassande för en militär att gråta, kanske överhuvudtaget, men sannolikt allra minst när han utsattes för fara och smärta. Information hämtad ifrån ett rättsfall från Stockholm år 1716 ger även intrycket av att civilister delade denna uppfattning. Något som kan utläses ur nedanstående rättsfall:

Handelsmannen Söderman blev på en krog oense med fältväbel Lund. Lund hävdar inför rätta att Söderman givit honom sex örfilar, därtill rivit sönder hans livsrock. Handelsmannen försvarar sig med att Lund grät när han blev slagen, och tillägger att: "en sådan karl borde intet vara i kungens tjänst utan borde ha örfilar". Målet slutar med att Söderman får böta för tre slag, men behövde ej ersätta Lunds kläder.²³² Handelsmannens betoning på att det rörde sig om en militär och att en sådan inte borde gråta när han fick örfilar antyder att där fanns en förväntan på den militära gruppen, att de kanske i högre utsträckning än andra grupper i samhället, skulle efterleva dåtidens högst ställda ideal om självbehärskning, i alla fall i situationer av smärta och fara. Kontentan av det ovan sagda är att vid debatten om manlig gråt under svenskt stormaktstid är det viktigt att göra distinktioner mellan olika yrkesgrupper och sannolikt även beträffande den bakomliggande orsakerna till gråten, innan man drar slutsatser om vad som ansågs manligt förklenande eller ej.

En annan tillämpad strategi, för att bibehålla manskapets mod, föregick i det tysta, utan manskapets vetskap. Strategin var att inte ge dem information

som kunde vara demoraliserande. Följande svar ger underlöjtnant Joakim Utfall (konstapel under resan) på rättens fråga om kaptenen någonsin visat sig rädd när de tappade rodret i samband med en kraftig storm.

Svarade, att kapten vid detta tillfälle var lika frimodig som alltid tillförende och var löjtnant Utfall den förste som gav kaptenen tillkänna att rodret var bortmist då kaptenen sagt, tig, tig men stilla det skall väl bli gott utav, på det folket icke måge få veta därav, och således bliva modfallen²³³

Hur denna strategi i sin tur upplevdes av de gemene är givetvis svårt att säkert veta, där finns inga uttalanden från de gemena som pekar åt det ena eller andra hållet. Men det skulle förmodligen vara fel att förvänta sig någon irritation eller frustration från deras sida. Detta tänkesätt är sannolikt alltför modernt. De var troligtvis allt för vana vid sin underordnade roll och sin begränsade kunskapshorisont för att de överhuvudtaget skulle ifrågasätta officerens rätt att undanhålla kunskap ifrån dem.

Några avslutande ord

Av advokatfiskalens många anklagelser emot kapten Palmkvists beteende vid mötet med den förenade engelsk-holländska örlogsflottan var den om strykningen av märsseglet den klart allvarligaste. I fiskalens ögon hade kaptenen svikit sin plikt och visat sig rädd. Den förpliktelse som han syftade på var den skyldighet som kaptenen, som officer, hade gentemot nation och konung, att i alla situationer försvara dess heder. Denna heder krävde uppoffringar och mod, något som i kaptenens fall skulle ha manifesterats genom att till det yttersta vägra att stryka märsseglet. I sak menar advokatfiskalen att Palmkvist åtminstone borde tagit ett par skott eller en breddside från engelsmännen innan han strök. Vad som menas med "till det yttersta." varierar annars mellan olika personer som yttrar sig i frågan. Konungen uttalar exempelvis explicit att skeppet borde ha sönderskjutits och satt i sank innan en strykning skulle kunnat accepterats.

Den bakomliggande orsaken till kaptenens pliktförsummelse var feghet, hävdar advokatfiskalen vidare. Det är intressant att han aldrig leder detta i bevis, snarare motbevisas han gång på gång. Överhuvudtaget finns där inget vittne som uppger att Palmkvists har agerat fegt, varken i samband med strykningen eller under konvojresan i överlag. Rättare sagt intygar alla det motsatta, att kaptenen alltid uppträtt modigt. Detta till trots kvarstår denna koppling, mellan kaptenens pliktförsummelse och hans räddhåga, explicit både i argumenteringen från advokatfiskalen och Kungl. Maj:t. Detta framhärdande be-

lyser den tydliga koppling som uppenbarligen fanns mellan plikt och mod. Ett plikttroget beteende från kaptenens sida kunde ur överhetens synvinkel endast manifesteras i ett modigt. Plikt och mod gick på detta sätt hand i hand. Svek man på ena punkten sviktade man även på den andra. Denna koppling förutsatte likafullt att personen ifråga kände till sin plikt, det vill säga bröt mot den medvetet. Därav den vikt som fiskalen lägger på att bevisa att han hade instruktioner som gav kaptenen klara anvisningar på denna punkt. Kunskapen fanns där med andra ord, hävdar åklagaren, men Palmkvists nerver höll inte måttet, eller för att uttrycka sig med dåtidens språkbruk, kaptenen visade "ringa prof av behjärtad soldat".

Kapten Palmkvist försvar skall självklart ses i ljuset av de anklagelser som förs fram gentemot honom, här närmaste bestämt anklagelserna om räddhåga och pliktförsummelse. Medan advokatfiskalen och Kungl. Maj:t betraktar kapten Palmkvist och örlogsskeppet *Spes* som brickor i ett större spel, där Sveriges heder och internationella prestige, stod i fokus, var kapten Palmkvists pliktbegrepp mer jordnära; med större emfas på de ekonomiska värden som riskerades och det meningslösa att ta kamp mot en hel örlogsflotta, eftersom örlogsskeppet då skulle förstöras och handelsskeppen konfiskeras.

Mot anklagelserna om räddhåga argumenterar kaptenen dels med utgångspunkt från att hans beslut var rationellt, tagna efter samtal med sina två löjtnanter och byggda på en tolkning av medhavda instruktioner, tydningar eftersom inga explicita expressorder fanns hur han skulle förhålla sig. Det var med andra ord förnuftigt att stryka, om utgångspunkten var kaptenens egen definition av sin plikt. Palmkvist hävdar givetvis aldrig att det var modigt att stryka märsseglet, och så gör självklart ingen annan heller, varken officer eller menig. Ett flertal officerare uttrycker istället det nesliga och skamliga i att stryka. De meniga uttalar sig överhuvudtaget aldrig i frågan. Kaptenens budskap är att han lät sin plikt emot skepp, gods och besättning vara överordnad den plikt han hade emot nationens, konungens och sin egen heder. Därmed inte sagt att inom ramarna för denna överordnade skyldighet även försökte försvara konungens och nationens heder, detta genom formella protester emot engelsmännens beteende, en inledande vägran att följa deras anvisningar och kanske det mest spektakulära; hans förslag om envig, skepp emot skepp. Dessutom poängterar kaptenen sitt mod under konvojresan i allmänhet.

Inom generalkrigsrätten har man en något ambivalent inställning till Palmkvists agerande, å ena sidan är man väl medveten om Kungl. Maj:t hållning i denna fråga och vikten av att försvara konungens och nations heder. Å andra sidan är man benägen att till sig en del av de försvarspunkter som kaptenen

anför; den numerära ojämnligheten, den internationella jämförelsen, där en betydligt större underdånighet än den kapten Palmkvist visade ledde till befordran och beröm på grund av de ekonomiska och mänskliga värden som därmed räddades. Att generalkrigsrätten slutligen utdömer dödsstraff har framförallt att göra med inblandningen från Kungl. Maj:t och den stränghet som där påfordrades. Domen från generalkrigsrätten blev dödsstraff. Någon verkställighet skedde emellertid ej, eftersom Kungl. Maj:t i slutändan benådade kapten Palmkvist. Hans avsked från flottan bestod dock, och mig veterligen försvann han för gott ur flottans rullar. Kapten Palmkvist dog tre år senare, 35 år gammal.²³⁴

Käll- och litteraturförteckning

Otryckta källor

Riksarkivet

Justitierevisionen, Generalauditören, handlingar i generalauditörsärenden, 1698, den 8 december.

Justitierevisionen, Generalauditören, handlingar i generalauditörsärenden, 1699, den 22 februari.

Kungligt brev, Amiralitetskollegium, kansliet, 1698, den 22 oktober.

Kungligt brev, Amiralitetskollegium, kansliet, 1698, den 8 december.

Tryckta källor

Ekbohrn, C.M., *Förklaringar över 100 000 främmande ord och namn m.m. i svenska språket, senare delen, L-Ö*, Stockholm 1948.

Dahlgren, F. A., *Glossarium öfver föråldrade eller ovanliga ord och talesätt i Svenska språket från och med 1500-talets andra årtionde*, Lund 1973.

Ordbok över svenska språket, Utgiven av svenska akademien, band 4, 6, 7, 9, 14, 19, 20, 25 & 32, Lund 1916, 1925, 1928, 1937, 1952, 1954, 1969 & 1997–99.

Schmedeman, Johan, *Kongl. stadgar, förordningar, bref och resolutioner ifrån år 1528 in til 1701. Angående justitiae och executions-ärender...*, Stockholm 1706.

Söderwall, K. F., *Ordbok öfver svenska medeltids-språket, Andra bandet*, Lund 1900–18.

Litteratur

Ahonen, Voitto, "Domen över soldat Michael Blixt i Tavastehus våren 1733", *Historisk tidskrift för Finland*, 1988.

Amiralitetskollegiets historia, band 2, Redaktionskommitténs ordförande: Jedeur-Palmgren, Gunnar, Lagerman, Sigurd & Grandin, Gunnar, Malmö 1974.

Andersson, Hans & Perlestam, Magnus "Sodomiter inför rätta. Sexuellt avvikande inför militär domstol i början av 1700-talet" *Karolinska förbundets årsbok*, 2001.

Andersson, Hans & Perlestam, Magnus, "Omanliga militärer. Genusaspekter på en militär

rättskultur 1680–1920”, *opublicerad forskningsplan, insänd till riksbankens jubileumsfond, Jubileumsdonationen*, 2000.

Anners, Erik, *Den karolinska militära straffrätten och Peter den stores krigsartiklar*, Uppsala 1961.

Aronsson, Peter, ”Hustavlans värld – folklig mentalitet eller överhetens utopi?”, i *Västsvensk fromhet. Jämförande studier av västsvensk religiositet under fyra sekler*, Göteborg 1993.

Bjurling, Oscar, ”Stockholms och Sveriges sjöfart åren 1680–1692”, *Forum navale*, 1972.

Bjälkenborn, Niclas, ”Löpa två gånger gatlopp...” *Brottsligheten vid Narvas garnisonsregemente 1695–1697. En detaljstudie av ett karolinskt värvat regementes domböcker*, opublicerad magisteruppsats, Växjö högskola 1998.

Bohlin, Gunnar, *Militär statsmakt och individ. Särskilt i Sverige under Gustaf III:s tid. Militär rekrytering, straffrätt och disciplin*, Uppsala 1917.

Bringéus, Nils-Arvid, *Människan som kulturvarelse*, Stockholm 1990.

Ekegård, Einar, *Studier i svensk handelspolitik under den tidigare frihetstiden*, Uppsala 1924.

Ekenstam, Claes, ”En historia om manlig gråt”, i *Rädd att falla. Studier i manlighet*, red. Ekenstam, Claes, Frykman, Jonas, Johansson, Thomas, Kousmanen, Jari, Ljunggren, Jens & Nilsson, Arne, Stockholm 1998.

Ekenstam, Claes, ”Rädd att falla: gråtens och mansbildens sammanflätade historia”, i *Manligt och omanligt i ett historiskt perspektiv*, red. Berggren, Anne Marie, Uppsala 1999.

Elmroth, Ingvar, *För kung och fosterland. Studier i den svenska adelns demografi och offentliga funktioner, 1600–1900*, Lund 1981.

Englund, Peter, *Poltava. Berättelsen om en armés undergång*, Stockholm 1988.

Fulton, Thomas Wemyss, *The Sovereignty of the Sea*, Edinburgh & London 1911.

Grönfors, Kurt, ”Ur det svenska militära rättegångsväsendets historia”, *serie II, Rättshistoriska studier, band 1*, Lund 1951.

Göransson, Göran, *Virtus Militaris, Officersideal i Sverige 1560–1718*, Lund 1990.

Hannerz, Ulf, *Över gränsen. Studier i dagens socialantropologi*, Lund 1983.

Hansen, Victor David, *The Western Way of War. Infantry Battle in Classical Greece*, New York 1989.

Holmberg, Ernst, ”Konvojexpeditioner under Karl XI:s regeringstid”, *Tidskrift i Sjöväsendet*, Karlskrona 1929.

Holmbäck, Åke *Historisk tidskrift*, 1918 [recension].

Jarrick, Arne & Söderberg, Johan, *Odygd och vanära. Folk och brott i gamla Stockholm*, Stockholm 1998.

Karlskrona 300 år. En återblick i ord och bild 1679–1862, red. Hillbom, Rune, Karlskrona 1978.

Keegan, John, *The Face of battle. A Study of Agincourt, Waterloo and the Somme*, London 1995 [utgavs första gången år 1976].

Kultur och medvetande, red. Hannerz, Ulf, Liljeström, Rita & Löfgren, Orvar, Stockholm 1982. *Mannerfältets släktboken, del 1*, Borås 1918.

McCarthy, Barry, ”Warrior Values. A socio-historical survey”, i *Male Violence*, red. Archer, John, London 1994.

Modéer, Kjell Åke, *Generalauditörer och militiefiskaler i Skåneland 1658–1756. Två militärrättsliga ämbeten och deras innehavare*, Malmö 1968.

Modéer, Kjell Åke, ”Karolinernas jurister. Det militära rättsväsendets aktörer under det karolinska enväldet”, *Karolinska förbundets årsbok*, 1992.

Modéer, Kjell Åke, ”Militär rättegång i Sverige under frihetstidens början”, *Serie II, Rättshistoriska studier, band 4*, Lund 1974.

http://members.tripod.com/Bengt_Nilsson/

Nordin, Jonas, *Ett fattigt men fritt folk. Nationell och politisk självbild i Sverige från sen stormaktstid till slutet av frihetstiden*, Stockholm 2000.

Nygren, Rolf, *Subordination och enskild integritet. Studier kring ett militärt rättskomplex*, Stockholm 1981.

Oakley, Stewart Philip, *William III and the Northern Crowns During the Nine Years War 1689–1697*, New York & London 1987.

Parker, Geoffrey, *Spain and the Netherlands 1559–1659, Ten Studies*, London 1979.

People meet the Law. Control and conflict-handling in the courts. The Nordic countries in the post-Reformation and pre-industrial period, red. Österberg, Eva & Sogner, Sölvi, Lund och Oslo 2000.

Perlestam, Magnus, "fienden hade dock intet det hiertat att attackera mig. Den karolinske krigarens syn på ett modigt beteende", i *Män och manligheter från vikingar till Kalle Anka*, red. Welinder, S., Stockholm 2003. (A)

Perlestam, Magnus, "Jag lovar och svär. Ett plikttroget beteende i de förnyade sjöartiklarna år 1685", *Militärhistorisk tidskrift* 2003. (B)

Pleijel, Hilding, *Hustavlans värld. Kyrkligt folkliv i äldre tiders Sverige*, Stockholm 1970.

Pursche, Werner, "Stockholms handelssjöfart och de engelska kaperierna 1652–1654", i *Studier och handlingar rörande Stockholms historia, band III*, red. Staf, Nils, Stockholm 1966.

Rodger, N.A.M., *The Wooden World. An Anatomy of the Georgian Navy*, London 1988.

Rothenberg, Gunther E., *The Art of Warfare in the Age of Napoleon*, Staplehurst 1997.

Prestwich, Michael, *Armies and Warfare in the Middle Ages. The English Experience*, New Haven & London 1996.

Resic, Sanimir, *American Warriors in Vietnam. Warrior Values and the Myth of the War Experience During the Vietnam War, 1965–1973*, Lund 1999.

Sörensen, Tomas, *Det blänkande eländet. En bok om kronprinsens husarer i sekelskiftets Malmö*, Lund 1997.

Svenska flottans historia. Örlogsflottan i ord och bild från dess grundläggning under Gustav Vasa fram till våra dagar, band 1–2, redkommitténs ordförande: Lybecker, Otto, Malmö 1942 & 1943.

Wedberg, Birger, *Karl XII på Justitietrönen*, Stockholm 1944.

Wendt, Einar, *Amiralitetskollegiets historia, band 1, 1634–1695*, Stockholm 1950.

Wilson, Peter, "Warfare in the Old Regime 1648–1789", i *European Warfare 1453–1815. Problems in focus*, red. Jeremy Black, Hampshire & London 1999.

Östergren, Margareta, "Några anteckningar om rättsväsendet vid örlogsflottan i början av 1700-talet", *Forum navale*, 1976.

Östergren, Margareta, "Rättsskipningens organisation vid Stockholms eskader under 1700-talet", *Forum navale*, 1979.

Östergren, Margareta, "År 1783 vid Stockholms eskader", *Forum navale*, 1983.

Noter

¹ Se *Justitierevisionen. Generalauditören, handlingar i generalauditörsärenden*, 1698, den 8 december, s. 543. Rättsfallet kallas hädanefter "Palmkvist". Denna artikel har skrivits med stöd av Ebbe Kocks stiftelse och Delegationen för militärhistorisk forskning. Citat ur och referat av krigsartiklar och rättsfall återges konsekvent med ett lätt moderniserat språk.

² Se vidare Palmkvist, se exempelvis justitiare Anders Westfelts berättelse i inledning av rättsdokumentet (onummerade sidor). Kortfattade beskrivningar av denna konvojering och rättsprocess kan även läsas i *Mannerfeltsska släktboken* 1918, s. 5–6, Holmberg 1929, s. 263–264, Wedberg 1944, s. 138–140. Se även pågående forskning om von Psilander, av Bengt Nilsson (hemsida).

³ Se vidare Keegan 1995, Rothenberg 1997, Wilson 1999, s. 77–78, se även Perlestam 2003, s. 50–52 (A). För en kort genomgång av förintelsestraffrätten och avskräckningsstraffrätten, se förslagsvis Rolf Nygren 1981, s. 30–34. Det är däremot en annan fråga hur ofta och generellt man i praxis använde sig av denna hårda lagstiftning. Rodger skriver att den engelska ledningen ofta sig igenom fingrarna när personal olovligt avvek ifrån skeppen, se vidare Rodger 1988, s. 188–204.

⁴ Se vidare Keegan 1995 [först publicerad år 1976]. Ett flertal forskare har därefter inspirerats av Keegans approach, se förslagsvis Hansen 1989.

⁵ Se *People meet the Law*, Lund och Oslo 2000.

⁶ Parker 1979. Jag vill här tacka Hans Andersson (Stockholm) för att han tipsat mig om denna bok.

⁷ Rodger 1988, s. 227.

⁸ Se McCarthy 1994, Resic 1999, s. 8–26, Se även Sörensens kulturanalys av ett husarregemente under sent 1800- och tidigt 1900-tal, Sörensen 1997.

⁹ Se McCarthy 1994, Resic 1999, s. 8–26.

¹⁰ Resic 1999, s. 20, se även Elmroth 1981, s. 201–205. För en beskrivning av den svenska adelns uppfattning om officersrollen under åren 1560–1718, se Göransson 1990.

¹¹ För en diskussion om soldatmiljön som en subkultur, se exempelvis Sörensen 1997, s. 14–15 och där anförd litteratur. Därmed inte sagt att soldatens miljö var homosocial. I fält fanns en stor grupp kvinnor, bestående av hustrur till soldater (både officerare och meniga), kökspigor, prostituerade, etc., se Englund 1988, s. 50–51. Motsvarande förekom även inom flottan. Därjämte finns även exempel på kvinnor som hjälpte prästen i hans ämbetsutövning under strid, se Rodger 1988, s. 55, 76.

¹² I treståndsläran accentueras vikten av underdånighet och lydnad men också ömsesidiga förpliktelser. De tre stånden – läroståndet, värjoståndet och näroståndet – var instiftade av Gud och samhällets naturliga ordning. Var och en i samhället – stor som liten – hade sin bestämda plats i samhällsskroppen. I varje stånd fanns föreståndarna som av Gud bemyndigats att hålla de underlydande ”till gudsfruktan och ett skickligt leverne” samt de ”nidhrige” som var förpliktade att lyda föreståndarnas uppmaningar, se Pleijel 1970, s. 8, 19, 22, 30–35. För en diskussion av Pleijels teser, se förslagsvis Aronsson 1993.

¹³ Den exakta arkivbeteckningen är *Justitierevisionen, Generalauditören, Handlingar i generalauditörsärenden*. För pilotstudien, se Andersson & Perlestam 2001.

¹⁴ En artikel har redan skrivits där jag utgår ifrån de karolinska dagböckerna, se Perlestam, 2003 (A).

¹⁵ För en längre genomgång av detta forskningsprojekt, Perlestam, 2003 (B).

¹⁶ Se vidare Hannerz 1983, Bringéus 1990, *Kultur och medvetande*, 1982.

¹⁷ *Svenska flottans historia*, del I, 1942, s. 196–197. Information om Kapten Palmkvist avresedatum, se Palmkvist, s. 4.

¹⁸ Se *Svenska flottans historia*, del I, 1942, s. 472. *Svenska flottans historia*, del II, 1943, s. 154–158. År 1698 skedde inga konvojer, se *Amiralitetskollegiets historia*, band 2, 1974, s. 28

- ¹⁹ Se exempelvis Bjurling 1972, s. 43. För olika benämningar på kriget, se Oakley 1987, s. 10.
- ²⁰ Se Bjurling 1972, s. 43–45, Oakley 1987, s. 36, 40, 132, 317. Om den svenska salthandeln med Sydeuropa under 1600-talet, se vidare Ekegård 1924, s. 68–78. Se även Werner Pursche för en redogörelse av problemen för svensk handelsfart under det engelsk-holländska sjökriget åren 1652–1654, se vidare Pursche 1966.
- ²¹ Se vidare Oakley 1987, s. 316–334.
- ²² Se vidare Oakley 1987, s. 121–124.
- ²³ Se vidare Oakley 1987, s. 124, 203–205, 264. Ekegård 1924, s. 66, Nilsson (hemsida) och där anförd litteratur.
- ²⁴ Se Oakley 1987, s. 123–124.
- ²⁵ Se vidare Oakley 1987, s. 129, 175, 264, 311.
- ²⁶ Se Wendt 1950, s. 447–449. *Svenska flottans historia, band 2*, 1943, s. 154–158, se även Oakley 1987, s. 130–137, 164–167, 196–202.
- ²⁷ Se Nilsson (hemsida) och där anförd litteratur.
- ²⁸ Se *Svenska flottans historia*, band 1, 1942, se vidare s. 475.
- ²⁹ Palmkvist, s. 623–632.
- ³⁰ Se Palmkvist, s. 634–644 (citatt på s. 634). Jfr *Svenska flottans historia, del I*, 1942, s. 475. För en förklaring av ordet Conduite, se ”Konduit”, *Ordbok över Svenska Språket*, band 14, 1937, K 2091.
- ³¹ Se *Svenska Flottans historia, band 1*, 1942, s. 475.
- ³² Se Nilsson (hemsida) och däri anförda arbeten.
- ³³ För de svensk-engelska konflikterna, se Nilsson (hemsida), och däri anförda arbeten. För övriga konflikter, se Fulton 1911.
- ³⁴ *Svenska flottans historia, band 1*, 1942, s. 475, Wedberg 1944, s. 135–136.
- ³⁵ Wedberg 1944, s. 135.
- ³⁶ Wedberg 1944, s. 135, 136.
- ³⁷ Se Nilsson (hemsida).
- ³⁸ Ett flertal handelsmän valde även att formellt skriva över sina fartyg på svenska ägare, för att på detta sätt komma under skydd av den svenska neutraliteten, se vidare Ekegård 1924, s. 67–68, Bjurling 1972, s. 47.
- ³⁹ Se exempelvis *Justitierevisionen, Generalauditören, handlingar i generalauditörsärenden*, 1699, den 22 februari, s. 14. Rättsfallet kallas hädanefter ”Mannerfelt”.
- ⁴⁰ Se Palmkvist, s. 2.
- ⁴¹ Se Palmkvist, brev från kapten Palmkvist i Portsmouth till Kungl. Maj:t, i inledning av rättsdokument (Palmkvist), onummerade sidor.
- ⁴² Palmkvist, s. 1–123.
- ⁴³ Palmkvist, se exempelvis s. 200–233.
- ⁴⁴ Se Schmedeman 1706, s. 919 (art. 119).
- ⁴⁵ Palmkvist, s. 15.
- ⁴⁶ Palmkvist, s. 1–456.
- ⁴⁷ Se exempelvis Bohlin 1917, Grönfors 1951, Modéer 1968. Se även Nygren 1981 samt Modéer 1992.
- ⁴⁸ Se Grönfors 1951, Nygren 1981, s. 21–22.
- ⁴⁹ Se exempelvis Modéer 1992, s. 34.
- ⁵⁰ Ibid.

⁵¹ Ibland är utelämnningen av flottan uttrycklig, såsom i Grönfors 1951, Anners 1961 samt i Kjell Åke Modéer 1974.

⁵² Bohlin 1917. Mycket av det han skrev i sin avhandling utsattes likafullt för väldigt hård kritik, inte minst gäller det hans sätt att tolka rättsfallen, se recension av Bohlins avhandling, av Holmbäck 1918, s. 47–51.

⁵³ Se *Svenska flottans historia, band 1–2*, Malmö 1942 & 1943.

⁵⁴ Wendt 1950, *Amiralitetskollegiets historia*, del 2, 1974.

⁵⁵ Se Östergren 1976, Östergren 1979, Östergren 1983.

⁵⁶ Östergren 1979. Motsvarande forskningslucka gäller även för forskning om armén. Den enda mer omfattande undersökningen av militär krigsrätt under tidigmodern tid med kriminologiska aspirationer finns i en C-uppsats, skriven av Niclas Bjälkenborn. Han har studerat militär brottslighet och rättspraxis vid ett värvat regemente, Narvas garnison, under slutet på 1600-talet, se vidare Bjälkenborn 1998. Se även en studie av den militära rättskipningen i Stockholm, med utgångspunkt från 1681 års dombok för livsgardet till fots, se Jarrick & Söderberg 1998, s. 78–97. Se även Voitto Ahonens analys över soldat Michaels Blixt dödsdom, Ahonen 1988.

⁵⁷ *Amiralitetskollegiets historia, band 2*, 1974, s. 339.

⁵⁸ Den 5 juli förhörs exempelvis 25 vittnen. Inledningsvis kallas de in allihopa. I rättssalen finns även kaptenen och styrmannen samt givetvis rättsens medlemmar. Detta gör sammantaget att där finns minst 33 personer i lokalen, se Palmkvist, s. 272–273.

⁵⁹ Se Schmedeman 1706, s. 953–54.

⁶⁰ Se Schmedeman 1706, s. 953–54 (art. 2).

⁶¹ Se även Östergren 1976.

⁶² Se Schmedeman, 1706, s. 953–958.

⁶³ Av sammanlagt 21 sammankomster vid amiralitetsrätten bestod 14 av sju ledamöter. Vid fyra sessioner fanns där sex ledamöter, vid tre överläggningar fanns endast fem ledamöter, se vidare tabell.

⁶⁴ Vid stavningen av dessa namn har jag utgått ifrån Nilsson (hemsida).

⁶⁵ Se Palmkvist, 1–466.

⁶⁶ Se Nilsson (hemsida).

⁶⁷ Palmkvist, s. 1–471.

⁶⁸ Se Nilsson (hemsida).

⁶⁹ Palmkvist, s. 1–471.

⁷⁰ Se vidare Nilsson (hemsida) Se även *Svenska flottans historia, band 2*, 1943, s. 86.

⁷¹ Se Palmkvist, s. 1–471. I denna grupp ingår amiralitetskaptener, skeppskaptener, artillerikaptener samt fyrverkarekaptener. Skeppskaptenerna utgjorde den största gruppen, se vidare Nilsson (hemsida). Se även *Svenska flottans historia, band 2*, 1943, s. 86.

⁷² Se Nilsson (hemsida).

⁷³ Se Palmkvist, s. 1–471. Claes Sparre af Söfdeborg blev amiralitetskapten 1694, Johan Knylenstierna fick kaptenstiteln 1695. Carl Raab fick titeln 1697, se vidare Nilsson (hemsida).

⁷⁴ Se Palmkvist, s. 1–471. Kock är den som har den kortaste tjänstgöringstiden som kapten bakom sig, med ”endast” elva år, se vidare Nilsson (hemsida).

⁷⁵ Se Schmedeman 1706, s. 955 (artikel 8).

⁷⁶ Se Palmkvist, s. 1–471.

⁷⁷ Wedberg 1944, s. 24–25.

- ⁷⁸ Palmkvist, s. 1–471.
- ⁷⁹ Palmkvist, s. 457–460.
- ⁸⁰ Palmkvist, s. 1–211.
- ⁸¹ Se Palmkvist, s. 1–123.
- ⁸² Se Palmkvist, s. 74–96.
- ⁸³ Se Palmkvist, s. 97–98. Under en tidigare rättegångsdag gjorde även advokatfiskalen sin stämma hörd och krävde en kopia av den danska skepparen Michael Langs relation. (den danske skepparen som påstods ligga bakom det dokument som angav att konvojen fraktade kontraband). Det rörde sig sagt om en begäran från advokatfiskalen, inte någon direkt fråga till kaptenen. Därtill ställdes denna begäran precis innan överläggningen avslutades, se Palmkvist, s. 81–82.
- ⁸⁴ Palmkvist, s. 125–148.
- ⁸⁵ Schmedeman 1706, s. 937 (art. 197). Se vidare Perlestam 2003, s. 185–186 (B).
- ⁸⁶ Palmkvist, s. 137–143. Jag har för avsikt att mer ingående diskutera advokatfiskalens åtal och löjtnant Mannerfeldts försvar i en senare artikel.
- ⁸⁷ Se Schmedeman 1706, s. 964 (art. 26).
- ⁸⁸ Se Schmedeman 1706, s. 937, (art 197).
- ⁸⁹ Palmkvist, s. 155–156.
- ⁹⁰ Palmkvist, s. 154–188.
- ⁹¹ Se vidare Palmkvist 188–448.
- ⁹² Palmkvist, s. 125–452.
- ⁹³ Se Palmkvist, s. 304–448. Dessa män var samtliga värvade, något som hörde till det normala vid konvojeringar. Det fanns emellertid skillnader mellan de tre grupperna, i arbetsuppgifter och delvis lön. Volontärens främsta uppgift var tjänst vid kanonerna men de användes även vid seglation och vid vakt. Vintervaktsbåtsmannen hade samma lön som volontären men användes i huvudsak till seglation och vakt. Kofferdibåtsmännen var befaret sjöfolk från handelsflottan. De användes främst vid upptackling av skeppet samt vid seglation, se *Amiralitetskollegiets historia, band 2*, s. 13, se även *Svenska flottans historia, band 2*, s. 88.
- ⁹⁴ Se exempelvis Palmkvist, s. 404.
- ⁹⁵ Se Palmkvist, s. 26 och 53.
- ⁹⁶ Palmkvist, s. 420–428. Uppgiften om kompaniet finns på s. 403.
- ⁹⁷ Palmkvist, se s. 453.
- ⁹⁸ Därmed inte sagt att rätten inte hade denna möjlighet, se exempelvis diskussionen om vinterbåtsvakten Lindahl längre fram i artikeln.
- ⁹⁹ Se Schmedeman 1706, s. 964 (art. 25).
- ¹⁰⁰ Se Schmedeman 1716, s. 964 (art. 24). För förklaringar av ord, se *Glossarium öfver föräldrade eller ovanliga ord och talesätt*, 1973, s. 1032, *Ordbok över svenska språket, band 4*, 1916, B 2621–B 2622, Söderwall 1900–18, s. 972.
- ¹⁰¹ Palmkvist, s. 434.
- ¹⁰² Palmkvist, s. 447.
- ¹⁰³ Palmkvist, s. 434.
- ¹⁰⁴ Palmkvist, s. 447–448.
- ¹⁰⁵ Se Palmkvist, s. 448–456.
- ¹⁰⁶ Se Mannerfelt, s. 109. Se även Palmkvist, s. 473–475.
- ¹⁰⁷ Se vidare exempelvis Modéer, 1992, s. 41. I Östergrens artikel om rättskipningens organisa-

tion vid Stockholms eskader under 1700-talet nämns även att man under de inledande åren höll *generalkrigsrätt*, med tretton ledamöter, se Östergren, 1979, s. 8.

¹⁰⁸ Se exempelvis *Kungligt brev, Amiralitetskollegium, kansliet, 1689*. Om rättens egen beteckning, se Palmkvist, exempelvis s. 497–498.

¹⁰⁹ Se exempelvis Palmkvist, s. 472–523.

¹¹⁰ Palmkvist, s. 471–472. Stavningen av namn är i överensstämmelse med Nilsson (hemsida).

¹¹¹ Palmkvist, s. 500–501.

¹¹² Palmkvist, s. 509–510. Studiet av de två generalkrigsrätter där löjtnant Mannerfelt stod anklagad påvisar samma tendens, nämligen en hög andel kaptener, se Mannerfelt, s. 109–110, 119.

¹¹³ Mannerfelt, s. 3.

¹¹⁴ Palmkvist, s. 473.

¹¹⁵ Palmkvist, s. 475.

¹¹⁶ Palmkvist, s. 478–500.

¹¹⁷ Palmkvist, s. 512–513.

¹¹⁸ Palmkvist, s. 513. Advokatfiskalen nämner ingen specifik artikel men sannolikt syftar han på artikel elva i reglerna om processordning, se Schmedeman 1706, s. 956 (art. 11).

¹¹⁹ Palmkvist, s. 515. Man hänvisar här till artikel 26 i rättegångsprocessen, som gav domaren tillstånd att ge parterna uppskov på deras begäran. Denna artikel har jag emellertid ej funnit, varken i de förordningar som kompletterar de förnyade sjöartiklarna eller krigsartiklarna för armén.

¹²⁰ Palmkvist, s. 471–472, 500–501, 509–510, 516–517.

¹²¹ Mannerfelt, s. 128–129. Om ”revera”, se Ekbohrn 1948, s. 1135.

¹²² Se exempelvis Palmkvist, s. 478–482, 540–543, 583–587.

¹²³ Se exempelvis Palmkvist, s. 540–543, 583–587.

¹²⁴ Palmkvist, s. 627. För ”platsa”, se *Ordbok över Svenska språket, band 20*, 1954, s. P 1109.

¹²⁵ Palmkvist, s. 626.

¹²⁶ Se Palmkvist, exempelvis s. 478–482, 540–543, 583–587.

¹²⁷ Se Palmkvist, exempelvis s. 478–482, 540–543, 583–587. Om ”extremitet”, se *Ordbok över svenska språket, band 7*, 1925, E 880.

¹²⁸ Se Palmkvist, exempelvis. s. 471.

¹²⁹ Se Palmkvist, s. 585.

¹³⁰ Se vidare Nordin, s. 144–180, se även Perlestam 2003 (A), s. 67–68.

¹³¹ Palmkvist, s. 542–543.

¹³² På motsvarande sätt vill jag hålla det för sannolikt att den illojala oftast även betecknades som feg.

¹³³ Se vidare Perlestam, 2003 (B), s. 184.

¹³⁴ Se Palmkvist, exempelvis s. 544–581, 587–623.

¹³⁵ Se Palmkvist, s. 554.

¹³⁶ Se Palmkvist, exempelvis s. 478–482, 540–543, 583–587.

¹³⁷ Se Palmkvist, exempelvis justitiarien Anders Westfelts relation i inledning av rättsdokumentet (onummerad). Se även Palmkvist, s. 559.

¹³⁸ Se Palmkvist, s. 559.

¹³⁹ Palmkvist, s. 559–560.

¹⁴⁰ Se Palmkvist, exempelvis justitiarens Anders Westfelts relation, se ovan.

¹⁴¹ Se exempelvis Palmkvist, s. 422.

¹⁴² Palmkvist, s. 274–275.

¹⁴³ Palmkvist, s. 519.

¹⁴⁴ Palmkvist, s. 634–644.

¹⁴⁵ Palmkvist, s. 637. Om ”dexteritet” se *Ordbok över svenska språket, band 6*, Lund 1925, D 1134

¹⁴⁶ Palmkvist, s. 574–575.

¹⁴⁷ Se Palmkvist, bland annat Anders Westfelts ovannämnda relation (onummerad). Se även Palmkvist, s. 616. Uppgiften om bestyckningen kan jämföras och kompletteras med information hämtad ur *Svenska flottans historia*, band 1, De 46 kanonerna var arrangerade på två lag, varav första laget bestod av sex tolv pundare och 16 åttapundare. Det andra laget bestod av 20 sexpundare samt fyra trepundare. Med bestyckningen tillhörde skeppet *Spes* till den fjärde rangen av linjeskepp, endast något mer bestyckad än de fartyg som i själva verket var fregatter, *Svenska flottans historia*, band 2, s. 505. Överlag var alltid konvojskeppen av mindre klasser, se vidare Wendt 1950, s. 449.

¹⁴⁸ Se Palmkvist, exempelvis s. 618.

¹⁴⁹ Se Palmkvist, s. 610. Lite kort om Palmkvists meritlista: Han utnämndes till kapten år 1696, dvs. tre år innan denna olycksalige konvojresan. Dess för innan hade han tjänstgjort som konstapel (utnämnd 1687) och överlöjtnant (utnämnd 1691). Till detta kan även läggas att dokumenterade erfarenhet av utrikestjänst, se vidare Nilsson (hemsida).

¹⁵⁰ Palmkvist, s. 610–615. För ”Sejn”, se *Ordbok över svenska språket, band 25*, Lund 1967–69, S 1740–1741.

¹⁵¹ Se Palmkvist, s. 84–85.

¹⁵² Se Fulton 1911, s. 452, 464.

¹⁵³ Palmkvist, s. 78–79. Det är även intressant att den engelska amiralen är så väl informerad om den senaste inrikespolitiska utvecklingen i Sverige. Karl XI hade dött knappt 3 månader innan händelsen, närmare bestämt den 5 april 1697. Nyheten om Karl XI död hade nått *Spes* tre veckor senare, den 29 april, när de som de befann sig vid S:t Martin (Frankrike). Karl XII smordes till svensk konung den 14 december 1697, vilket var det närmaste han kom till att bli formellt krönt, se Wedberg 1944, s. 22.

¹⁵⁴ Se exempelvis Palmkvist, s. 597.

¹⁵⁵ Endast konstapel Utfall och båtsman Frisk hade uppfångat detta, se Palmkvist, s. 274, 449. Överlöjtnant Mannerfeldt hade hört det av den engelska löjtnanten, se Palmkvist, s. 140.

¹⁵⁶ Om riddarideal, se exempelvis Prestwich 1996, s. 219–243.

¹⁵⁷ Förutom de ovan redan givna, se Palmkvist, s. 182, 196, 344, 354, 411 och 449.

¹⁵⁸ Wedberg 1944, s. 140.

¹⁵⁹ Palmkvist, s. 1–123.

¹⁶⁰ Palmkvist, exempelvis s. 97–98.

¹⁶¹ Palmkvist, s. 484.

¹⁶² Palmkvist, s. 482–485.

¹⁶³ Palmkvist, s. 485–486. En motsvarande artikel finns förövrigt även i de svenska krigsartiklarna; att främmande skepp inte kan segla igenom flottan, utan att rapportera sina förehavande, se Schmedeman 17106, s. 922 (art 127). Se även Perlestam 2003, s. 205–206 (B). Denna koppling gör emellertid ej rätten.

¹⁶⁴ Palmkvist, s. 486.

- ¹⁶⁵ Palmkvist, s. 485.
- ¹⁶⁶ Palmkvist, s. 487.
- ¹⁶⁷ Se Palmkvist, s. 487.
- ¹⁶⁸ Se Palmkvist, s. 482–487.
- ¹⁶⁹ Se Palmkvist, s. 487–523.
- ¹⁷⁰ Palmkvist, s. 487–488.
- ¹⁷¹ Palmkvist, s. 486–487.
- ¹⁷² Palmkvist, s. 489.
- ¹⁷³ Om karolinernas mod, se vidare Perlestam, 2003 (A).
- ¹⁷⁴ Palmkvist, se exempelvis. s. 489.
- ¹⁷⁵ Schmedeman 1716, s. 914 (art. 93). Med ”svepa” menas sannolikt avsöka ett område, se *Ordbok över Svenska språket*, band 32, Lund 1997–99, S 15048.
- ¹⁷⁶ Schmedeman 1706, s. 902 (art. 28).
- ¹⁷⁷ Palmkvist, s. 491.
- ¹⁷⁸ För sjöartikeln se Schmedeman 1706, s. 927 (art. 154). För information om striden, se Nils-son (hemsida). För information om rättegången, se även Wedberg 1944, s. 137.
- ¹⁷⁹ Med andra ord var Karl XI:s order inte ett slag i luften, se vidare Nilsson (hemsida).
- ¹⁸⁰ Palmkvist, s. 494.
- ¹⁸¹ Palmkvist, s. 492. För en förklaring av ”peccera”, se *Ordbok över Svenska språket*, band 19, 1952, P 520.
- ¹⁸² Palmkvist, s. 491–494.
- ¹⁸³ Palmkvist, s. 439.
- ¹⁸⁴ Palmkvist, s. 493–494.
- ¹⁸⁵ Palmkvist, s. 495–496. För en genomgång av Kungl. Maj:t under Karl XII, se Wedberg 1944.
- ¹⁸⁶ Palmkvist, s. 496. Om ”simplicitet”, se *Ordbok över Svenska Språket*, band 25, Lund 1969, S 2513.
- ¹⁸⁷ Palmkvist, s. 496.
- ¹⁸⁸ Palmkvist, s. 497–498.
- ¹⁸⁹ I samband med Kungl. Maj:ts sammanträde den 8 december, efter det att generalkrigsrätten har formulerat domen emot Kapten Palmkvist, framkommer kritik av Westfelt. Redan i samband med ett tidigare mål, emot Per Olsson, hade man i rådet antytt att han bar ansvaret för rät- tens beslut. I samband med diskussionen om Palmkvist ger Karl XII uttryck för tankegångarna ännu en gång; med yttrandet: ’han [Westfelt] förleder dem ena gången efter den andra, och borde vara en annan karl.’ Nils Gyldenstople tar dock Westfeldt till sitt försvar med orden ’han diskuterar allenast saken och visar dem rationes pro et contra såsom ock åtskillnaden emellan Klöverskjöld och detta faktum’ Carl Bonde tillägger vidare ’förr än man dömer en sak, särde- les den som liv, ära och gods angår, är fuller gott att man den väl till alla skäl och omständighe- ter diskuterar’, se Wedberg 1944, s. 139, not 1.
- ¹⁹⁰ Palmkvist, s. 947–948.
- ¹⁹¹ Med tanke på den korta tiden som de tog för ledamöterna att uppsöka Sjöblad är det osanno- likt att han residerade på sin egen gård, Avelsgårde i Lyckeby. Det är mer sannolikt att han vid detta laget bodde i Karlskrona, se *Karlskrona 300 år*, 1979, s. 37.
- ¹⁹² Palmkvist, s. 500–509.
- ¹⁹³ Palmkvist, s. 508.

¹⁹⁴ Se exempelvis *Kungligt brev, 1698, den 28 oktober, Amiralitetskollegium, kansliet, 1698*, s. 534.

¹⁹⁵ För Siöblads del var kunglig onåd något som likafullt inträffat relativt nyligen, den 15 december 1696, i form av en synnerligen onådlig skrivelse till kollegiet, med hotelser om åtal om sådant upprepades, riktad till amiralerna Siöblad och Anckarstierna. De hade utan tillstånd från Kungl. Maj:t lämnat Karlskrona, se vidare *Amiralitetskollegiets historia*, band 2, 1974, s. 15. Kanske denna skrapa fortfarande spökade?

¹⁹⁶ *Amiralitetskollegiet historia*, band 2, 1974, s. 15. Där finns inte desto mindre några exempel på att amiral Siöblad under 1690-talet tagit ställning emot Wachtmeister och amiralitetskollegiet och istället stött Kungl. Maj:t. Under Karl XII:s förmyndarstyrelse kom exempelvis Fabian Wrede att ta över ansvaret över örlogsflottan. I samband med en ingående inspektion av Karlskrona örlogsbas och den kritik som framfördes under denna verkar Siöblad ha stått på hans sida. 'Sjöblad som ofta talade Wrede till behag' står som karaktäriserande beskrivning av Siöblads attityd under dessa diskussioner mellan Wrede och amiralitetskollegiet, se vidare a.a., s. 16–18.

¹⁹⁷ Se *Kungligt brev, Amiralitetskollegium, brev, kansliet, 1698*, den 22 oktober, s. 534–535.

¹⁹⁸ Wedberg 1944, s. 138–139.

¹⁹⁹ Palmkvist, s. 511–512.

²⁰⁰ Palmkvist, s. 516.

²⁰¹ Se Palmkvist, brevet finns i rättsdokumentets inledning (onummerade sidor).

²⁰² Schmedeman 1706 s. 896 (inledning).

²⁰³ Palmkvist, s. 519–520.

²⁰⁴ Palmkvist, s. 519–520.

²⁰⁵ Palmkvist, s. 520–521.

²⁰⁶ För en kort diskussion, se Perlestam 2003, s. 210 (B).

²⁰⁷ Palmkvist, s. 521–522.

²⁰⁸ Wedberg 1944, s. 137–138.

²⁰⁹ Se *Kungligt brev, kansliet, 1698, den 8 december*, s. 654–655.

²¹⁰ a.a., s. 655.

²¹¹ Se Wedberg 1944, s. 140.

²¹² Palmkvist, s. 1–164. Om volontär Volter, se exempelvis s. 166.

²¹³ Se exempelvis Palmkvist, s. 276, 294, 345 och 421.

²¹⁴ Palmkvist, s. 141–142.

²¹⁵ Palmkvist, s. 177–178. För "förlägen" se *Ordbok över Svenska språket, band 9*, 1928, F 2898.

²¹⁶ Se vidare Perlestam 2003, s. 185–186.

²¹⁷ Palmkvist, s. 148–148, 180–181, 197.

²¹⁸ Palmkvist, s. 197.

²¹⁹ Mannerfelt, s. 5.

²²⁰ Se Palmkvist, s. 418–419.

²²¹ Mannerfelt, s. 5.

²²² Palmkvist, s. 180–181.

²²³ Se Mannerfelt, s. 141–147.

²²⁴ Se exempelvis Palmkvist, s. 151. Se även försvarsskrivelser från Karl Mannerfelt i den del av rättsdokumentet som innehåller åtalet mot överlöjtnanten (onummerad).

²²⁵ Palmkvist, s. 304–456.

²²⁶ Palmkvist, s. 377.

²²⁷ Palmkvist, s. 338.

²²⁸ Se Mannerfelt, s. 177. Se tidigare resonemang om ”svenskhet”.

²²⁹ Palmkvist, s. 135, 166.

²³⁰ Palmkvist, s. 38–38.

²³¹ Resonemanget bygger delvis på Rodger 1986, se förslagsvis se s. 205–211, 234, 273–302, där han förmedlar en bild av en värld ombord skeppet där disciplinen var funktionell och dess syfte var skeppets överlevnad.

²³² Se vidare Hans Anderssons del av en opublicerad forskningsplan, Andersson, Hans & Perlestad, Magnus, ”Omanliga militärer. Genusaspekter på en militär rättskultur 1680–1920”. In-sänd till riksbankens jubileumsfond 2000.

²³³ Palmkvist, s. 278.

²³⁴ Se Wedberg 1944, s. 141, Holmberg 1929, s. 264.

HMS *Fujiyama* – ett av svenska flottans vackraste, men samtidigt mera okända fartyg

Gustaf von Hofsten

Inledning

Under arbetet med boken ”ÖRLOGSFARTYG – maskindrivna svenska fartyg under tretungad flagg” var det några av de över 700 beskrivna fartygen som fångade intresset mer än andra.¹ Kanske berodde det på att de var lite udda och därmed närmast okända, inte bara för författarna, utan för de flesta. Ett sådant var inspektionsfartyget med det fantasieggande och svårstavadet namnet *Fujiyama*. Efter en djupare forskning i hennes förflutna, främst i Krigsarkivet, framstår det klart varför hon kom att spela en så undanskymd roll i flottan.

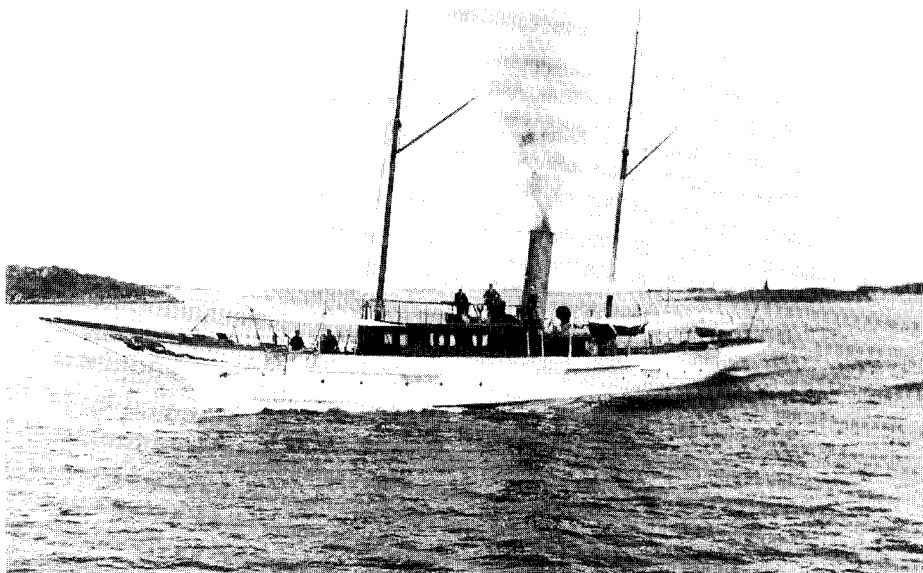
Gåvan

Den 1 juni 1938 avled bankdirektör Knut A. Wallenberg, 85 år gammal. Den 13 juni 1940 – två månader efter det tyska angreppet på Danmark och Norge – erbjöd hans änka, fru Alice Wallenberg, staten att som gåva överta ångyachten *Fujiyama*. Den 27 september 1940 accepterades officiellt mottagandet av gåvan.²

Samma dag fick Marinförvaltningen i ett Kungligt brev bemyndigande att ta emot fartyget.³ Hon var en vacker, vit och smäcker lustjakt, byggd vid J. Reid & Co i Glasgow och sjösatt 1895. Ett peke och en ilsket grinande drake prydde hennes skarpa klipperstäv. *Fujiyama* hade ett displacement på 171 metriska ton eller 143 bruttoregister-ton, en längd över allt på 35,3 m, en bredd på 5,54 m och ett djupgående på 3,0 meter.⁴ Fartyget var försett med en trippel-expansionsmaskin på 44 indikerade hästkrafter.⁵ Provtursfarten var nästan 12 knop. Hon hade en cylinderpanna samt två kolboxar bordvarts på vardera sidan om pannrummet med plats för sammanlagt 34 m³ kol. Hon förde en motorbåt, en gigg och två jollar. Förläggningssutrymmena gav plats för nio mans besättning.

Fujiyama hade inköpts för knappt £ 5 000 i Glasgow år 1898 av Knut A. Wallenberg för representationsändamål och rekreation. Hennes hemfärd från

Gustaf von Hofsten, f. 1942 är kommandör 1.gr, pensionerad sedan 1999 och arbetar numera bland annat med utgivning av marinhistorisk litteratur. Han är sedan 2002 marinhistorisk rådgivare vid Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek.



S/y Fujiyama under gång, troligen i Stockholms skärgård, någon gång under 1900-talets första decennier. Fartyget var försett med en skonertrigg och kunde föra en gaffelapa, ettorstängstagsegel, en gaffelfock och en stagfock. Arkiv Lars Waernhoff.

Skottland blev dramatisk.⁶ Yachten registrerades redan samma år i Kungliga Svenska Segel Sällskapet med nr 148 där hon under åren bland annat användes som s. k. chefsfartyg vid Sandhamnsregattorna.⁷ Knut A. Wallenberg vistades alla somrar en längre eller kortare tid ombord för färder i Stockholms skärgård och utefter den svenska kusten.⁸

Till det yttre förändrades inte *Fujiyama* mycket under de fyra årtionden hon var i Wallenbergs ägo. Den enda större modifieringen bestod i att fartyget, som från början hade en helt öppen brygga, fick en styrhytt, troligen under 1930-talet. Vidare togs masternas gafflar bort.

Vid Marinförvaltningens (KMF) inspektion av fartyget den 5 juni 1940 vid Ekensbergs Varv i Stockholm hade man kunnat konstatera att hennes stål-skrov i förhållande till åldern var "utomordentligt väl underhållet och däck och däckshus i förstklassigt skick". Förskeppet var mycket skarpt skuret. Det uppgavs att backen därför lätt tog sjö över sig och att hon var tämligen rank. Fribordet midskepps var bara en knapp meter. Med anledning härav bedömdes fartyget inte lämpat för eskorttjänst till sjöss. Eventuell bestyckning borde av samma skäl inte placeras på fördäck. Av ämbetsverkets inspektionsrapport

att döma förefaller inte någon mer ingående inspektion av fartygets maskin och ångpanna ha gjorts.⁹

Fujiyama var inredd med en skans förut för fyra man och akter om denna fanns två befälshytter. På däck förut låg en stor salong varifrån en lejdare ledde ned till en gästinredning med två stora hytter och ett badrum. På däck akter om salongen låg kök och pentry. Akter om maskinrummet fanns en stor "ägarens hytt" för två personer med tillhörande badrum, en till "bibliotek" inredd hytt samt en aktersalong med två kojor (se ritning). I den exklusiva inredningen var hytterna målade i elfenbensvitt och försedda med en vacker mörkbonad ekpanel. "Biblioteket" var försett med sidenklädd panel.

Anpassning för tjänst i flottan

Fartyget skulle enligt det kungliga brevet användas vid Ostkustens marindistrikt (MDO) som inspektionsfartyg i fred, och vid mobilisering som bestyckat fartyg i sjöfartskontrollen. I januari 1941 beviljade Kungl. Maj:t 25 000 kr för att sätta fartyget i stånd och utrusta det för militärt bruk.¹⁰ Detta kom att ske vid Ekensbergs Varv i Stockholm under våren 1941.

CMDO och Stockholms örlogsvarvs (ÖVS) preliminära planer på reparationer, översyn och utrustning översteg vida de ekonomiska resurser som disponerades. Bland de begränsade åtgärder som till slut kom till stånd kan nämnas

- förläggning för fyra underofficerare/underbefäl och skansinredning för 10 man
- framflyttning av styrhytten och tillbyggnad av en radiohytt akter därom
- klargöring av maskin och panna för gång
- uppställning av en 37 mm kanon m/98 på backsdäcket med plats för beredskapsammunition
- uppställning av en dubbel 8 mm kulspruta m/36 på styrhyttstaket
- inrättandet av ammunitionsdurk
- anbringande av rå på förmasten samt rigg

Detta innebar att man bland annat fick avstå från en önskvärd ombyggnad i form av ett förhöjt förskepp och en rakt fallande stäv med "soft nose". Likaså fick man undvara en 20 mm kanon m/40 ovanpå bryggan samt utbyggnad av brygga och däckshus, det senare med en front av stål.¹¹

Trots att fartyget redan höll på att anpassas och utrustas för sina nya uppgifter, pågick under maj månad 1941 sonderingar kring möjligheterna att utnyttja henne som sjömättningsfartyg för att ersätta det 50 år gamla sjömättningsfartyget *Svensksund*. Eriksbergs Varv lämnade in ett anbud till Marinförvaltning-

en på en föreslagen ombyggnad och med en inredning för en besättning på 3 officerare, 4 underofficerare, 4 underbefäl och 19 värnpliktiga.¹² Det skulle emellertid snart visa sig att *Svensksund* efter en grundlig reparation och översyn skulle kunna göra tjänst ytterligare några år, varför *Fujiyama* aldrig blev aktuell som sjömättningsfartyg.

I maj 1941 beslöt KMF att *Fujiyama* inte längre skulle vara "klassad" hos Lloyd's.¹³

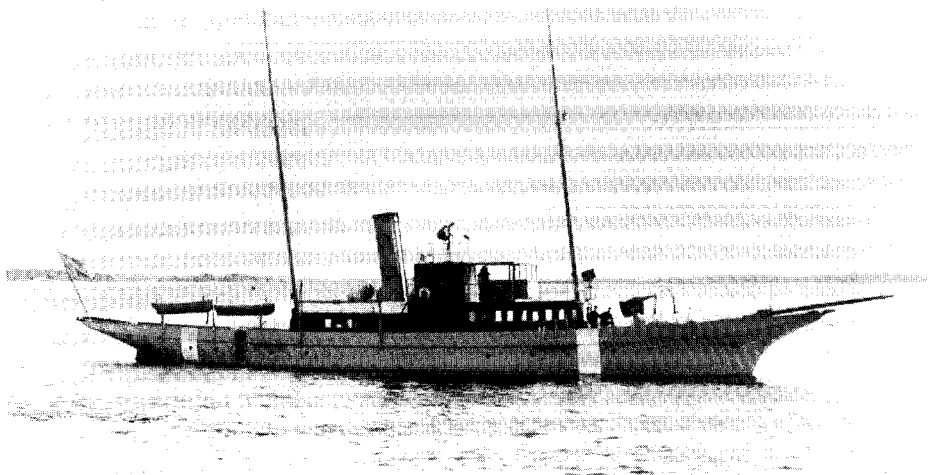
Amiralens inspektionsfartyg

Efter genomförd ombyggnad, översyn och utrustning kunde det nu gråmålade fartyget med vita neutralitetsband, under befäl av fänriken Sixten Näslund, gå provtur den 25 juli 1941 för att därefter påbörja sin första sjöexpedition i flottans tjänst. Besättningen utgjordes utöver fartygschefen av 14 man, varav tre flaggkadetter, fem underbefäl och 6 värnpliktiga.¹⁴

Av *Fujiyamas* däcksloggböcker framgår att fartyget utnyttjades flitigt av befälhavande amiralen vid Ostkustens marindistrikt (BAO), konteramiral Claes Lindsström, under det sista halvåret 1941.¹⁵ Härvid inspekterades signalstationer, befästningar, batterier, spärrar mm från Norrtälje i norr till Västervik i söder. Men även en avgående konvoj blev föremål för inspektion. Vid förflyttningen i skärgårdarna utnyttjades i stor utsträckning lots- och militärleder. Under senhösten skedde viss samövning med Stockholmseskadern. Det kunde t. ex. innebära övning i att avtransportera sårade från eskaderns fartyg. Vid ett tillfälle utnyttjade Kustflottan *Fujiyama* för målgång för motortorpedbåtsdivisionen. Den 8 september fick BAO celebert besök ombord. HKH Prins Gustaf Adolf åtföljd av överbefälhavaren general Olof Thörnell och chefen för marinen, viceamiral Fabian Tamm med adjutanter, m. fl. embarkerade i gråkyligt väder i Stavnäs för att under dagen följa verksamheten till sjöss. Den 9 december 1941 embarkerade BAO *Fujiyama* för sista gången för att inspektera den pågående minsvepningen vid Understen. Därefter gick fartyget in till ÖVS för att påbörja avrustning inför vinterperioden. Den 16 december förtöjde hon vid Eriksbergs Varv för uppläggning och fortsatta avrustningsarbeten och fyra dagar senare avmönstrade besättningen.

En tråkig överraskning

I samband med avrustningen inlämnade fartygschefen till befälhavande amiralen en förteckning över åtgärder vilka han ansåg erforderliga inför kommande expedition. Det var en omfattande lista. Bland annat behövde huvudmaskineriet en fullständig översyn, det elektriska ledningsnätet måste förnyas



Fujiyama som inspektionsfartyg för befälhavande amiralen vid Ostkustens marindistrikt hösten 1941. Hon har här försetts med en 37 mm kanon m/98 på backsdäcket och en dubbel 8 mm kulspruta m/36 på styrhyttstaket. SSHM.

då kortslutningar ofta förkom, en kraftigare generator krävdes då den gamla inte gav tillräcklig effekt för radioanläggningen och en spillvattentank borde installeras. Vidare behövde en ny skorsten ersätta den gamla som var sönderrostad. Sist men inte minst krävdes dockning av fartyget och en översyn efter två lättare grundkänningar samt bottenmålning, varvid vattenlinjen bättre skulle anpassas till fartygets verkliga trim med fulla förråd.¹⁶

Amiralen vidarebefordrade fartygschefens skrivelse till CÖVS med hemställan om åtgärder enligt förslaget.¹⁷ Ekensbergs Varv åtog sig att genomföra arbetena till en kostnad av 14 204 kronor.¹⁸

Den 47-åriga gamla damen var sålunda i behov av en ordentlig ansiktslyftning för att efter vintern åter kunna gå till sjöss. Detta i en tid då flottans ekonomi och varvskapacitet var hårt ansträngda med att iståndsätta och förnya fartygsbeståndet. Även de civila varvens kapacitet togs i anspråk. Sålunda hade Ekensbergs Varv före kriget byggt bland annat kustartilleriets vedettbåtar V 71 – V 73 och minsveparna M1 och M 2. Men som tur var hann aldrig någon beställning på *Fujiyamas* översyn nu läggas till Ekensberg.

Vid en inspektion första dagarna i februari 1942 av fartygets ångpanna upptäcktes nämligen att pannan hade så svåra rost- och frätskador samt så

omfattande läckage att den bedömdes tåla mindre än hälften av dittills tillåtet arbetstryck.¹⁹ Då kostnaderna för en reparation beräknades bli mycket höga, föreslog örlogsvarvet att pannan skulle kasseras. Man bedömde att anskaffning och installation av en ny panna skulle kosta omkring 80 000 kronor och medföra att fartyget inte skulle bli klart förrän sommaren 1943.²⁰ Det kan ju tyckas anmärkningsvärt att ångpannans undermåliga tillstånd inte hade upptäckts redan vid Marinförvaltningens inspektion av fartyget i juni 1940.

I avvaktan på Marinförvaltningens beslut inställdes alla översynsarbeten. Ämbetsverket beslöt den 30 juni 1942 att det högsta tillåtna trycket i pannan kraftigt måste reduceras. Man fastställde vidare att om fartyget därigenom inte kunde användas för avsett ändamål fick det tills vidare bara utnyttjas för "uppvärmningsändamål eller dylikt i den mån så kan ske".²¹

Värmecentral vid Stockholms örlogsvarv

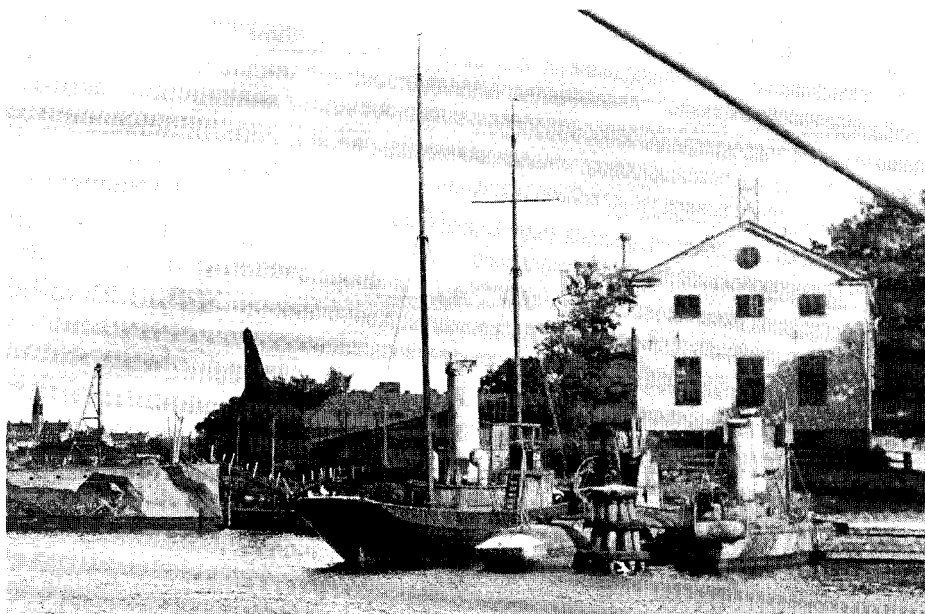
CÖVS ansåg inte att *Fujiyama* kunde gå till sjöss med ett så lågt panntryck, varför man beslöt att använda henne som stationärt värmefartyg vid örlogsvarvet. Det innebar att hon fungerade som värmecentral och försåg andra fartyg med värme. Detta var ända till något år efter krigsslutet ett praktiskt och ekonomiskt sätt att lösa uppvärmningen för flera fartyg samtidigt. Hösten 1943 målades hennes skrov svart efter det att CÖVS fått Marinförvaltningens tillstånd att frånga gällande målningsbestämmelser.²²

Fujiyama torde ha fungerat som värmefartyg fram till krigsslutet, men beslut om utrangering fattades först den 13 juni 1947.²³ Fartyget låg dock kvar upplagt vid ÖVS till 1950.²⁴ Under denna tid var kamratföreningen Flottans Män intresserad av att få disponera fartyget som logementsfartyg och förlägga det till sin ö Tratten i Stockholms norra skärgård.²⁵ Detta blev dock inte av, sannolikt beroende på att kostnaderna för att istandsätta fartyget för detta ändamål blev oöverstigliga för föreningen.

Sänkt eller skrotad?

Vad som hände med fartyget efter hösten 1951 har under åren varit föremål för spekulationer och rykten. Intressenter inom dykeri- och bärgningsbranschen hävdar att hon sänktes som målfartyg utanför Huvudskär. Man har t o m genomfört sökningar i dessa vatten, men utan resultat.²⁶ Andra påstår med bestämdhet att fartyget gick till skrotning, något som f. ö. var ett entydigt villkor då fru Alice Walienberg skänkte fartyget till staten.²⁷

De olika uppfattningarna om fartygets slutliga öde har föranlett en djupare forskning just i denna fråga. Det kan då först konstateras att det har funnits visst



Efter att ha tillbringat de sista krigsåren som stationär värmecentral vid Stockholms örlogsvarv ligger här Fujiyama vid Skeppsholmen den 10 augusti 1946 i väntan på utrangering och skrotning. T. v. ses pansarskeppet Tapperhetens förskepp. T. h. ligger ubåten Gäddan och vedettbåten V 34 Mira. Foto Curt S. Ohlsson.

fog för tron att *Fujiyama* ligger på havets botten utanför Utö. Direktör Marcus Wallenberg (1899–1982) skriver nämligen i ett brev, som svar på en direkt fråga om fartygets öde, att hon ”användes som målfartyg för artilleriövningar utanför Huvudskär. Där vilar nu resterna av ’*Fujiyama*’ i närheten av K. A. Wallenbergs och hans bror Gustafs mest favoriserade torskfiske – ett öde som säkert överensstämde med intentionerna hos de f.d. sjöofficerarna”.²⁸

Mot detta står det faktum att fyra, av varandra oberoende skriftliga källor, entydigt visar att *Fujiyama* i själva verket skrotades vintern 1951–52. Sålunda antog Marinförvaltningen den 24 november 1951 ett anbud från skeppsmäklarfirmen A/B Väring i Stockholm om försäljning av *Fujiyama* för skrotning till ett pris av 2 000 kronor.²⁹ A/B Väring hade, tillsammans med de svenska järnbrukens gemensamma skrotköpsföretag, AB Järnbruksförnödenheter, inlett ett samarbete med det tyska bärgnings- och dykeriföretaget Alnwick Harmstorf i Hamburg.³⁰ Att det tyska företaget vintern 1951–52 verkligen skrotade *Fujiyama* i Oxelösund redovisas i tidningen Malm – Grängesbergsbolagets tidning för bolagets anställda.³¹ Skrotningen av *Fujiyama* styrks ock-

så av chefens för fartygsavdelningen vid Ostkustens marindistrikt, marindirektör Olof Moberg, uttalande till Tidningarnas Telegrambyrå av vilket det framgår att *Fujiyama* ”i dagarna håller på att skrotas”.³² Även dåvarande hamnstyrman i Oxelösund har bekräftat skrotningen som skedde vid kaj 4 i Oxelösunds hamn vintern 1951–52.³³ Därmed är det ställt utom allt tvivel att fartyget verkligen göt skrotningsdöden.

I ljust av ovanstående syns innehållet i Marcus Wallenbergs brev märkligt. Att han skulle vara felunderrättad i en sådan fråga förefaller osannolikt, men kan minnet ha svikit honom?³⁴ En annan, dock mindre trolig, förklaring kan vara att flottan övervägde att utnyttja *Fujiyama* som målfartyg och ansåg det taktfullt att dessförinnan orientera familjen Wallenberg om planerna. Sedan kanske dessa planer aldrig förverkligades, eller användes hon som målfartyg, dock utan att sänkas, för att därefter säljas för skrotning.

Minnet av Fujiyama är värt att bevara

Under alla omständigheter fick, som framgått, detta vackra fartyg ingen glansfull tid i flottan. Det kan inte ha varit många som alls lade märke till henne under den korta sjöexpeditionen utefter ostkusten krigssommaren och hösten 1941. Ännu mindre uppmärksamhet tilldrog hon sig naturligtvis som stationär värmecentral vid Stockholms örlogsvarv. Trots att hon tjänade svenska flottan på olika sätt under minst fem krigsår, är det därför inte underligt att hon är så förhållandevis okänd.

Men ångyachten *Fujiyama* framstår ändå som ett bra exempel på de många privata uppoffringar till stöd för landets försvarsansträngningar, som svenska folket under krigsåren gjorde, bland annat i form av gåvor, uthyrningar och försäljning av talrika fartyg och båtar till marinen. Därför är *Fujiyamas* minne väl värt att bevaras, något som denna framställning förhoppningsvis kan bidra till.

Noter

¹ von Hofsten, Gustaf/Waernberg, Jan, utgiven av Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek 2003 med ekonomiskt stöd av bland andra Sjöhistoriska samfundet.

² Wallenberg doss. I skrivelse från Kungliga Försvarsdepartementet den 27 september 1940, D. Nr. 2863 till fru Alice O. Wallenberg bekräftas mottagandet och betygar försvarsminister Per Edvin Sköld på nådigt uppdrag fru Wallenberg ”Hans Maj:t Konungens synnerliga välbehag över sålunda visat intresse för sjöförsvaret”. Av Bojerud/LP s. 22 och Bojerud/WI s. 79 framgår andra, tyvärr felaktiga tidsangivelser för såväl K. A. Wallenbergs död som det officiella mottagandet av gåvan. Bojerud hänvisar också märkligt nog till en generalorder nr 631 från den 7 oktober 1939. Någon sådan generalorder har inte kunnat återfinnas i Krigsarkivet, vilket är förklarligt då *Fujiyama* vid den tidpunkten ännu inte skänkts till staten.

³ MF/Doss 294. Kungligt brev den 27 september 1940. Gåvan inkluderade ett antal lösa inven-

tarier enligt KMF skrivelse den 22 oktober 1940 D.Nr. naut 335:8/40. Dessutom ingick bland annat fyra segel: en gaffelapa, ettorstängstagesegel, en gaffelfock och en stagflock.

⁴ Metriska ton är ett måttetal enligt Thames Measurement mättningsregel och ej att förväxla med displacement.

⁵ Enligt Lloyd's Register of Yachts och enligt Kungliga Svenska Segel Sällskapets (KSSS) fartygsregister.

⁶ Wallenberg doss. Enligt ett "loggboksutdrag" var *Fujiyama* direkt efter avgång från Greenock den 21 maj 1898 nära att på floden Clyde kollidera med en stor ångare "som ej gav svarssignal". Man klarade sig med nöd och näppe och med bara en krossad jolle. Två dygn senare vaknade skepparen "av skvalp och fann akterskeppet vattenfyllt". En läckande propellerhylsa var orsaken. Man kunde dock snabbt pumpa läns och läckan tätades. Efter ytterligare problem, nu med varmgång i ett lager, passerades Pentland Firth med en fart över grund på 18 knop! När man så småningom skulle gå igenom Kalmarsund, pågick arbeten där "varför uttrickningen var obegriplig. Man fick fråga sig fram". Färden genom Stockholms skärgård skedde på natten, utan vare sig sjökort eller fyrbelysning. *Fujiyama* ankrade i tysthet under efternatten den 28 maj vid Täckas Udden i Stockholm. "När K. A. W. på morgonen tittade ut låg hon där i all sin glans".

⁷ Bojerud/LP s. 22 och Bojerud/WI s. 79–80.

⁸ Wallenberg doss. Här återfinns ett antal tidningsurklipp som dokumenterar *Fujiyamas* färder utefter svenska kusten, men också i danska farvatten. Även KSSS årsbok 1939 Im Memoriam s. 1.

⁹ MF/Doss 295. "Anteckningar gjorda vid besök ombord å ångyachten *Fujiyama* den 5 juni 1940". Internt PM upprättat vid ÖVS Ingenjördepartement den 5 juli 1940 Nr 203/106. Av anteckningarna framgår också att endast akterdäcket bedömdes vara en lämplig plats för placering av en eller två 37 mm kanoner.

¹⁰ MF/Doss 294. Kungl. brev den 10 januari 1941. KMF hade i skrivelse till Kungl. Maj:t den 17 december 1940 beräknat att 15 000 kr krävdes för iståndsättning och 10 000 kr för att utrusta fartyget för militära ändamål.

¹¹ MF/Doss 295. CÖVS skrivelse till KMF den 26 augusti 1941 D. Nr. 318:10/41. Enligt Bojerud/WI s. 80 utrustades hon också med en militär parabolstrålkastare, troligen en 40 cm G/40 av Siemens-Schuckerts fabrikat. Detta stämmer sannolikt inte, då den strålkastare som syns på bilderna från hennes tid som örlogsfartyg, förefaller vara densamma som återfinns på betydligt äldre fotografier.

¹² Ibid. Ekensbergs Varvs skrivelse den 21 maj 1941, KMF ink den 27 maj 1941 D. Nr. 10224.

¹³ Ibid. KMF skrivelse den 17 maj 1941 D. Nr. 8324, igr 4803.

¹⁴ Då Sixten Näslund inte återfinns i Rullan för 1941 och 1942 torde han ha varit konstituerad värnpliktig fänrik.

¹⁵ Loggb 25 juli–20 december 1941.

¹⁶ MF/Doss 295. FC *Fujiyama* skrivelse till BAO den 15 december 1941.

¹⁷ Ibid. BAO resolution den 16 december 1941.

¹⁸ Ibid. Ekensbergs Varvs anbud den 14 februari 1942.

¹⁹ Ångpannan var av typ Morison och tillverkad i Skottland 1895.

²⁰ MF/Doss 295. CÖVS skrivelse den 13 februari 1942, D. Nr. 212:5/42.

²¹ MF/Konc 199. KMF skrivelse den 4 juli 1942, D. Nr. igr 3452. Pannans högsta tillåtna ångtryck innebar en sänkning från 11,3 till 5,0 kg/cm². Det tryck som ditills använts vid marschfart var 8 kg/cm², då maskinen gick som bäst. Efter en förfrågan från KMF hos Eriksbergs Varv erhöles upplysningen att Lloyd's Register uppgivit att pannan var i gott skick vid senaste besiktningen (oklart när denna ägt rum) och att Eriksberg 1935 försett pannan med 96 nya tuber och elektroniskt svetsat vissa fråtor (Eriksbergs Varvs skrivelse den 12 maj 1942).

²² MF/Doss 296. KMF skrivelse den 11 september 1943, D. Nr. C:3855/43.

²³ Bojerud/LP s. 80. Beslutet har dock inte kunnat återfinnas i Krigsarkivets handlingar.

²⁴ Marinkalendern 1951 s. 29.

²⁵ MF/Konc 390. Föreningen Flottans Mäns skrivelse den 19 september 1951.

²⁶ Samtal med direktör Peter Upmark den 29 oktober 2003.

²⁷ MF/Doss 294. Kungligt brev den 27 september 1940.

²⁸ Wallenberg doss. Marcus Wallenbergs brev den 21 augusti 1981 till Herr Lars Waernhoff. Knut A. Wallenberg blev underlöjtnant 1874 men begärde avsked som löjtnant 1881. Gustaf Wallenberg blev underlöjtnant 1882, men övergick till reservstat 1888. Han befordrades till kommandörkapten av 1. gr i flottans reserv 1906.

²⁹ ÖVS/FC. ÖVS skrivelse den 24 november 1951 D. Nr. F 1111:2/51.

³⁰ ÖVS/FF. Försäljningen föregicks av att A/B Väring i en skrivelse den 7 november 1951, dnr F21/51 till CÖVS gjorde en förfrågan om fler fartyg var till salu för skrotning, då bärgningsfartyget *Kranich* (se not 31) med ett stort arbetslag ombord hade kapacitet över för ytterligare skrotningsarbeten.

³¹ Malm 1952:2 s. 22 f. Alnwick Harmstorfs bärgningsfartyg *Kranich* kom till Oxelösund den 1 november 1951 för att skrota fartygsvrak i området. "Vrakundersökningen igångsattes omedelbart på utanför Oxelösund liggande vrak. Årstiden och de därmed sammanhängande dåliga väderleksförhållandena tillät emellertid icke, att direkta arbeten med skrotbärgning i större skala kunde igångsättas. Tillvaratagandet av skrot kunde emellertid ändå hållas igång tack vare att den f. d. lustjakten *Fujiyama* och sedermera f. d. pansarbåten *Tapperheten* bogserades till Oxelösund för upphuggning".

³² BLT 8 december 1951.

³³ Olofsson s. 33. Uppgiften bygger på Åke Olofssons samtida uppteckning av ett samtal med f. d. hamnstyrman i Oxelösund, Nils Henry Olsson. Denne, som under aktuell tid tjänstgjorde som hamnstyrman, köpte f. ö. *Fujiyamas* styrhytt och en del virke från inredningen för att användas till sjöbod. Denna lär ha funnits kvar åtminstone till slutet av 1980-talet.

³⁴ Marcus Wallenbergs brev innehåller flera märkliga felaktigheter. Han skriver bland annat: " 'Fujiyama' skänktes av K. A. Wallenberg till Svenska Flottan, där den först användes av Chefen för Kustflottan för personliga transporter. Sedermera avrustades 'Fujiyama' av flottan vid Muskö och användes som målfartyg". De facto skänktes *Fujiyama* inte av K. A. Wallenberg utan av hans änka och formellt till svenska staten, inte till flottan. Chefen för Kustflottan disponerade aldrig *Fujiyama*. Hon stod hela tiden under Chefens för Ostkustens marindistrikt befäl. Vidare avrustades hon inte på Muskö utan på Stockholms örlogsvarv. Alla dessa små sakfel tyder på att författaren skrev brevet ur minnet. Hösten 1981 var Marcus Wallenberg 82 år gammal och tidvis märkt av ålderskrämpor. Han avled bara ett år senare.

Käll- och litteraturförteckning

Icke tryckta källor

Krigsarkivet

Fartyg och fartygsförband, Stockholm, *Fujiyama*, inspektionsfartyg, Serie D däckslöggböcker *Fujiyama* 1941 25/7–20/12 (Loggb)

Dossiér Marinförvaltningen, Skeppsbyggnadsavdelningen grp nr 203 mindre maskindrivna fartyg, F IIa, bunt nr 294-296 (MF/Doss 294-296)

Marinförvaltningen Skeppsbyggnadsavdelningen, Koncept, Serie B I, volym nr 199 och 390 (MF/Konc 199 resp 390)

Stockholms örlogsvarv, Fartygsavdelningen Serie C II a, Sakregister 1951, volym 9 (ÖVS/FC)

Stockholms örlogsvarv, Fartygsavdelningen Serie F I, utg o ink skr 1951, volym 21 (ÖVS/FF)

Stiftelsen för Ekonomisk Historisk Forskning Inom Bank och Företagande

K. A. Wallenberg dossiéer (Wallenberg doss)

Personliga kontakter

Direktör Peter Upmark, Lidingö, samtal 29/10 2003

Åke Olofsson, Klubb Maritim, telefonintervju 24/10 2003

Tryckta källor

Tidskrifter

Bojerud, Stellan: "Sveriges vackraste örlogsfartyg", Länspumpen* 1983:4 (Bojerud/LP)

Bojerud, Stellan: "HMS Fujiyama - The Most Beautiful Ship in the Royal Swedish Navy?" Warship International no 1 1985 (Bojerud/WI)

Olofsson, Åke: "Nya rön om Fujiyama", Länspumpen 1987:3 (Olofsson)

Blekinge Läns Tidning 8/12 1951 (TT), "Marin trotjänare blir skrot. Tapperheten har gjort sitt" (BLT)

Malm - Tidskrift för de anställda i Grängesbergskoncernen 1952:2 (Malm)

Waernhoff, Lars: "Ångyachten i 1986:4", Länspumpen 1987:2

Waernhoff, Lars: "I huvudet på arkivdykaren", Båtnytt nr 10/2002

* Utgiven av Klubb Maritim - Föreningen för Fartygshistorisk Forskning

Handböcker mm

Föreningen Sveriges Flotta: Marinkalendern 1951

Lloyd's Register of Yachts 1899

Svenska försvarsväsendets rulla 1941 och 1942

Kungliga Svenska Segel Sällskapets fartygsregister

Kungliga Svenska Segel Sällskapets årsbok 1939

Litteratur

Wedin, Folke: Amiralitetskollegiets Historia V 1920-1968 (Arlöv 1983).

Hafström, Georg (red): Kungl. Sjökrigsskolan 1867-1942. Minnesskrift utgiven med anledning av Kungl Sjökrigsskolans 75-årsjubileum hösten 1942. Andra delen. (Eskilstuna 1942).

The *Burgh of Stade* and the Maryland 'Court of Admiralty' of 1672

A.D.M. Forte, Edward M. Furgol and Steve Murdoch

Records of Swedish interaction with the British colonies in North America in the later seventeenth century are quite spartan when compared to other trading nations who operated around them. However, in 1672 a Swedish ship, the *Burgh of Stade*, fell foul of the English Navigation Acts and was tried in the Court of Admiralty in Maryland.¹ This event has been overlooked by both scholars of maritime history in the Americas and Swedish historians due to the fact that the documents themselves have been preserved in a file reserved for Swedish shipping taken as prize by the English during the third Anglo-Dutch War (1672–1674). Thus the name of the ship the *Burgh of Stade* is missing from the most complete work on the subject of the Maryland 'Courts of Admiralty' published in 1995.² The question of what the ship was doing in British colonial waters is not directly answered by the documents, though trade in an unusual commodity is at the heart of the matter. The *Burgh* carried a cargo of 50,000 bricks. By c.1674 brick buildings were unusual in Maryland, with the chapel in the capital being one of the few examples.³ The opportunity to rectify this by bringing in a consignment of bricks was taken by some 'opportunistic' Swedish citizens, though their action eventually cost them their ship and the profits from their consignment.

Professor Angelo Forte is Chair of Commercial Law at the University of Aberdeen, Scotland. He is principal editor of the tenth edition of the leading work on Scottish Private Law, *Gloag & Henderson's Introduction to the Law of Scotland* and has published extensively on aspects of his field in both legal and historical journals.

Dr Edward M. Furgol is curator of The Navy Museum, Washington Navy Yard, DC, USA. He has written widely on Scottish history, most notably his monograph *A Regimental History of the Covenanting Armies, 1639-1651* (Edinburgh, 1990). He has managed to blend his interest in Scottish history with European concerns, writing an article of Scandinavian interest entitled 'Scotland turned Sweden'. He is currently working on Scottish-Dutch history during the Williamite Revolution.

Dr Steve Murdoch is Lecturer in Scottish History, University of St Andrews, Scotland. His recent publications include *Britain, Denmark-Norway and the House of Stuart 1603-1660* (East Linton, 2003), several edited collections and a variety of articles on aspects of Scottish and British migration to Scandinavia.

Naturally, as an overseas colony, trade played a critical role in the economic and demographic health of Maryland. Dozens of inbound ships brought settlers, slaves, manufactured and luxury goods; outbound ships carried some furs, but chiefly tobacco.⁴ Until 1664 the colony, or more correctly 'proprietary province' stood on the southern border of the Dutch continental North American possessions.⁵ Largely inspired by European demands for tobacco, commerce with ships of the Dutch Republic continued even after the English conquered the Dutch colonies.⁶ The Swedish physical presence in the area had ended in 1655 when their former colony on the Delaware came under Dutch authority. Still, as a player in the mercantilist game, its merchants continued to send ships across the Atlantic to their former colonists when and where the opportunity allowed.⁷ Though the Swedish 'colony' had ended, a Swedish community continued on the Delaware for a much longer period. When the colony transferred to Dutch control in 1655, many of the Swedish colonists remained taking an oath of loyalty to the Dutch Republic. This facilitated continued trade between the colony, the Dutch Republic *and* Sweden.⁸ However, the transition period had not been easy for the communities concerned. While the Swedes and Finns had accepted Dutch rule without any significant problems, only a few years after the subsequent transfer to the Stuart Crown seditious plans arose among the Swedish-Finnish population. On 13 December 1669 it was reported that there had been a 'silly intention of an insurrection amongst the Finns at Delaware, but the ringleaders being surprised, their design was broken. They pretended an expectation of some Swedish ships to reduce the place'.⁹ Not only were there problems over the new English colonial regime, but there was also encroachment into Delaware from Maryland colonists. Mr Whyte, surveyor-general of Maryland laid claim to the west side of the Delaware River as did Sir William Penn.¹⁰ Cecilus Calvert, 2nd Lord Baltimore, escalated the dispute with Penn over the 'Three Lower Counties' or 'The Territories' as part of Delaware was known. From 1670, Lord Baltimore started to make land grants in the region called the Whorekill – from Bombay Hook to Cape Henlopen. It is estimated that between 1670–1682 he laid out 47 allotments there to 45 persons, consisting of about 19,000 acres in all, erected eventually into the county of Durham. Since the fall of New Amsterdam in 1666 to the British, the New York governors Nicolls, Lovelace and Andros issued land grants there as well, claiming the territory for James Duke of York as part of the Dutch conquest.¹¹ This finally came to a head in 1682 when the Duke found in favour of Penn over Baltimore, but in the meantime it must have awoken suspicions among the Maryland community against their

Swedish *and* Dutch neighbours, particularly after the Anglo-Dutch war was declared in 1672, albeit skirmishing had commenced before that date.²⁸³ This then was the brief background behind any Swedish interests along this particular coast. Swedes resident within the British colonies undoubtedly played a part in informing their 'countrymen' about trading opportunities and some may have ordered the consignment of bricks. Certainly the ships' crew of the *Burgh of Stade* had been able to unload their cargo before being arrested at sea by the *Hopewell of London*. The *Burgh*, not being English built and the crew being over three quarters 'non-English', had little chance of escaping the attention of the colonial authorities. Thus, in 1672, a 'Court of Admiralty' assembled to hear the case brought against her.

Although the Provincial Court sometimes called itself a 'Court of Admiralty', it was not really such. As a proprietary colony, the charter granting it to Cecilius Calvert gave him absolute ownership of the land and total authority to govern the province, which he usually did via the Provincial Court.¹² It was nowhere stipulated that he could call Courts of Admiralty, but nor was it stipulated that he could not. The Court of Admiralty was therefore simply an alternative incarnation of the Provincial Court convened under the gubernatorial powers that granted the Maryland governor full powers as 'chief justice' and 'admiral' of his province.¹³ The governor served as 'presiding justice' while the 'associate justices' were made up of the colony's council members.¹⁴ A wide range of maritime causes were entertained by the Provincial Court exercising its 'Admiralty' jurisdiction: e.g., disputes arising from charter-parties, seamen's wages, carriage of goods, etc. Violations of the Navigation Acts figure prominently in these causes.¹⁵ The Navigation Acts were protectionist in nature, aimed to concentrate trade with the colonies in the hands of English shipping by ensuring all ships trading were either English or colonial with at least three quarters of the crew being subjects of the king of England.¹⁶ The case of the *Burgh of Stade* apparently shows an example of enforcement of the Navigation Acts by obedient colonial Englishmen convening to condemn opportunistic Swedish interlopers in the closed English overseas market. An examination of the Marylanders themselves reveals a far more complex situation, in which the colonists seemingly colluded for their own benefit and the discomfort of the Swedes.

The convening of the Court of Admiralty to try the *Burgh of Stade* had its roots in both proprietary and royal actions as well, perhaps, as in the game of territorial expansion. Charles Calvert, heir of the proprietor Cecilius Calvert 2nd Lord Baltimore, served as governor of Maryland between 1661 and 1675

with only a brief interlude of a few months in 1669–1670. He further received an appointment from his father as admiral of the colony on 14 September 1661.¹⁷ Lord Baltimore revoked the commission as ‘Admiral’ on 16 February 1666, but renewed it the same day and repeated it again on 8 December 1671.¹⁸ Soon after his appointment, the Provincial Court, sitting as the Court of Admiralty presided over a number of maritime cases; *Richard Collett, Collector v Content of Boston* (1663); *Charles Calvert, Governor v Red Sterne and Jacob Backer* (1664) and *William Calvert, Attorney General v The Hopewell* (1666).¹⁹ Although these cases resulted in the forfeiture of ships and cargo, Calvert was one of the colonial governors who received Charles II’s letter of 20 January 1669 reminding them to enforce the Navigation Acts despite, or perhaps because of, his own resistance to them.²⁰ On 24 December 1670 his father ordered that ships appear only at designated ports in obedience to the royal demand. Subsequently, Maryland’s Court of Admiralty dealt with a number of other ships violating the Acts.²¹ The initial cases are interesting as they alert us to the consequences of losing to the Court of Admiralty. In the case of *William Calvert v The Hopewell*, the Court of Admiralty found that the master was in contravention of the 1663 Navigation Act. The cargo, ship and her furniture were therefore forfeited.²² The proceeds were divided up with a third each going to the Lord Proprietor (Cecilius Calvert), the Governor (Charles Calvert) and the Attorney General (William Calvert). True, the fact that ‘one third’ had to be paid to the informer who sued the vessel was provided for in the 1663 Act, but it cannot be denied that prosecution of the *Hopewell* turned out to be a good day’s work for the Calvert family.²³ This case, coupled with repeated assertions that neither Lord Proprietor nor Governor had any faith in the Navigation Acts, hints that there may have been other motives influencing their decisions in particular cases. One cannot help but think that personal profit may have been one of them with patronage among the other legal representatives ensuring the ‘correct’ outcome in some cases. A perusal of who these people were and what their relationship was to the Calvert family is most revealing.

Thomas Notley, the attorney for Swedes, had acted previously for the defendants in two cases in the colony’s admiralty court involving violation of the Navigation Acts in 1664–66.²⁴ More remarkable was Notley’s involvement with three Dutch-built ships (*Winsor*, *Senceree*, and *Croscombe*), which were carrying Dutch goods, and seized by Maryland-based royal customs agents in 1672, almost certainly as part of the ongoing third Anglo-Dutch war. Calvert told his father that the ships should have been cleared at trial and that the seizure arose

from 'jealousy' and suborning of customs agents, and not through Notley's conduct. He expanded, 'for Mr. Notleys pt I am Confident he neither is nor would be Concerned in anything that should be prjudiciall to yor. Lopp or the Governmt here'.²⁵ This may simply have reflected Notley's station as a good citizen of Maryland. But there are more connections to make one suspect the actions of the admiralty court in the case of the *Burgh of Stade*, not least the fact that Notley had been the recipient of the 50,000 Swedish bricks from Sanders Sanderson, master and commander of the *Burgh of Stade*.

The composition of the Court of Admiralty and its chosen site to convene are hardly accidental. Jesse Henry Wharton (d.1676), the court's president and the only member Calvert mandated as essential to the quorum, was a Roman Catholic linked directly to the governor. He had married Elizabeth Sewall daughter of Jane Lowe and her first husband Henry Sewall. Elizabeth was the stepdaughter of the Governor, who had taken her mother Jane as his second wife in 1666. Calvert described Wharton to his father in April 1672 as '...a good understandinge Man', whom he had appointed to the governor's council and as a justice on the provincial court.²⁶ The following year Calvert noted that Wharton enjoyed the favour of Lord Baltimore, the colony's proprietor.²⁷ Robert Ridgely (d. 1681), the court's secretary, was a colonial civil servant and thus an employee of the governor. He held the following positions: clerk of the governor's council, 1664–69 and 1670–74, clerk of lower house of the assembly, 1671–81, clerk of secretary's office and provincial court, 1671–74, and deputy secretary of the colony, 1671–73. William Boarman, who was named to the court but failed to serve, was a prominent planter in St. Mary's County.²⁸ John Jordein was a middling tobacco planter in the same county who served as a county appraiser between 1669–1671.²⁹ William Rosewell (1637–1695) hailed from the same level of colonial society, and owned land in both Charles and St. Mary's Counties. By 1673 he had served as a county juror (1661), county appraiser (1663, 1669), justice of peace (1664–66, 1668–1679), and provincial court juror (1665).³⁰ Benjamin Solley (d.1674) also belonged to the same social stratum and served as a St. Mary County justice of the peace (1670–74), and a supervisor of highways (1670). As for the setting of court – Manahowick Neck on the Wicomico River in St. Mary's County – it was the principal residence of Thomas Notley, attorney for the Swedes and recipient of the cargo!

The connections between five individuals – the presiding officer, the recorder, the informer, the attorney and the governor – make this a most interesting case. Wharton, the presiding officer, has already been discussed; one should recall he formed part of the governor's inner circle. The recorder, like-

wise, was a dependent of the governor. The informer Benjamin Rozer (d. 1681), a Protestant, resided in Charles County and served as a colonel of the county militia.³¹ With Notley he shared the position of being a dominant Protestant figure in Maryland between 1650 and 1680. Rozer had started his career as a merchant, but diversified into landowning, tobacco planting and attorney-at-law (the last from 1662). He was first appointed sheriff of Charles County on 15 April 1667 and re-appointed on 1 April 1668, and continued acting in that capacity until June 1672. In payment for the use of his home as the courthouse he received tobacco from the county, which further enhanced his income. In 1672 he received the grant of St. Thomas' Manor, which became known as Rozer's Refuge. That year Charles Calvert helped him to acquire a 'moiety' of 2,000 acres, for which Rozer offered to buy the reversion. So, what of Notley, the Swedes' attorney and recipient of their cargo of bricks? He resided in St. Mary's County, which often elected him to the lower house of the assembly (1662–64, 1666, and 1669). He served as its speaker in 1666, and 1671, or for two of the four sessions held between 1666 and 1671. In that same year he served as alderman of St. Mary's City. By 14 January 1667 he had become the legal advisor of the governor, Charles Calvert. Indeed, Notley's connections to the governor were closer than those one might expect from an attorney – particularly one defending on a case in which the governor had a strong interest in a successful prosecution. By the assembly meeting of 1669 he had become a vocal Calvert partisan and held the colonial office of deputy receiver general. His allegiance to the proprietary interest led the governor to an extraordinary act when Notley was not returned for St. Mary's county in 1671. Calvert created two seats for the colonial capital, St. Mary's City, in order to provide Notley and another of the proprietary party with seats. Calvert wrote his father Lord Baltimore, 'And now I have Mr. Notley (sic) into the Chaire [of the assembly's lower house], I have Assured him, That with yor. Lordships Leave, I am Resolved to Keepe him there as long as he and I live together...'. Later in the same letter, Calvert stated Notley was to assist him drawing up his accounts for 'Severall years past'.³² Notley's close ties with the governor and the latter's low opinion of customs agents explain why Charles Calvert excused his ally's connections to the previously noted Dutch violations of the Navigation Acts in 1672. Notley and Rozer, were also allies and most certainly supported each other's actions for the simple reason that Notley's daughter Mary (d. 3 April 1679) was Rozer's first wife. During the case against the *Burgh of Stade* she was pregnant. Following the child's birth on 1 July 1673, Notley acted as godfather to his grandson named Notley

Rozer. Thus, we have a court created by Charles Calvert presided over by one Calvert client, with the informer being one of the colony's leaders, his father-in-law (another Calvert client) serving as the Swedes' attorney at his principal residence, and one of the colony's chief civil servants (a colleague of the presiding judge and attorney) recording the legality of the case. The Swedes appear to have had little chance of a fair trial and the relationships outlined above do suggest that one should be suspicious of the court's integrity.

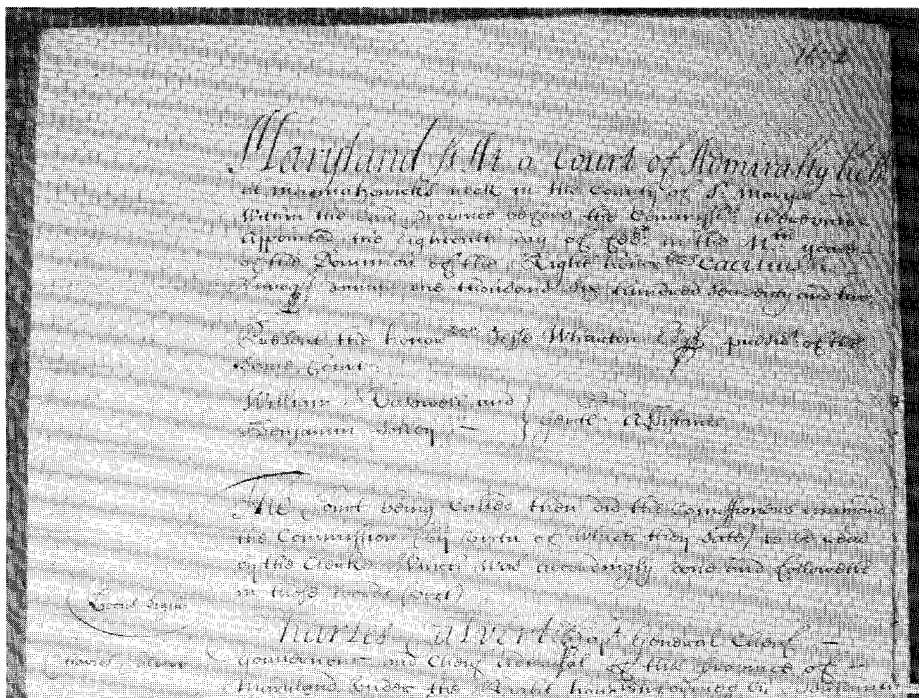
Conclusion

The relations of the principals involved in the case support the contention that collusion, not fairness, led to the judgment against the Swedes. All were subsequently rewarded for their continued support of the Calvert family. Wharton served in the assembly's upper house in 1674–75 and 1676, and received a colonelcy in the militia in 1676. More impressively Calvert appointed him his deputy lieutenant governor, then deputy governor in 1676. Of greater interest some of the colonists viewed him and Calvert as forming an arbitrary, oppressive government.³³ Notley, too, cultivated his connection with Charles Calvert. In 1674 he served as alderman of St. Mary's City. As per Calvert's promise, he acted as speaker of the lower house of the assembly (1674–76), before being elevated to the upper house in 1678. In 1676 Calvert appointed him to the governor's council, as justice on the provincial court, and joint agent and receiver general of the colony.³⁴ Again, thanks to Calvert, he became deputy lieutenant governor in 1676, succeeding to the deputy governorship (and *de facto* governorship) that October. He held the latter position until his death in April 1679. Charles Calvert (now 3rd Lord Baltimore) and Rozer served as executors of his will. Rozer was reappointed High Sheriff of Charles County on 8 September 1674 and 3 November 1675. He served as agent and receiver general of the colony from 1676–79, and was on the governor's council in 1677. In 1679 he married Anne Sewall (daughter of Henry Sewall, secretary of Maryland after 1661, and Jane Lowe, and therefore step son-in-law of Charles, 3rd Lord Baltimore). Ridgely, who recorded the court's proceedings, continued to propose under Calvert's patronage too. Following the revocation of Sir William Talbott's commissions, Calvert appointed Ridgely clerk of the Provincial Court and register of the Court of Chancery on 25 April 1673. In September 1674 he was acting attorney general of the colony. At his death he was owed 500 pounds and owned 5,094 acres of land. Adding further support to the idea of illicit collusion, petitioners to the king in September 1676 accused the governor and his favorites of appropriating internal taxes, fees, es-

cheats, quit rents, port duties and licenses to their own use and not for the good of the colony. Thus incidents such as the condemnation of the *Hopewell* or the *Burgh of Stade* added to the grievances of the colony's anti-proprietary group.³⁵ Even Charles Calvert's own subsequent career indicates little by way of strict compliance with the Navigation Acts. In 1681 responding to a query from the Board of Trade, Calvert answered that the Navigation Acts formed the largest barrier to commerce in the colonies. His negative attitude and failure to enforce the acts led the Lords of Trade to make the singular action of fining him £2,500 sterling in 1681.³⁶ That dispute, as well as his truculent attitude to the commissioners of customs and the English Privy Council over enforcing the Navigation Acts and customs regulations, led the king to rebuke him in 1682.³⁷

The seizure of the *Burgh of Stade* appears on one level to simply demonstrate the Maryland colonists' obedience to the royal letter of 20 January 1669, which would show that Lord Baltimore's order of December 1670 was being enforced. Colonial attention to the royal requirement would result in maintaining the proprietor's independence from royal interference. However, land disputes with Swedes coupled with the threat of insurrection by the Swedish-Finnish community in an ex-Dutch colony might offer deeper insights behind the seizure of a Swedish ship rather than simply a breach of the Navigation Acts. Moreover, Notley apparently personally retained the bricks while the ship and furniture made a fine addition to Maryland's growing mercantile fleet. Whatever the exact motivations behind the action, they carry some broad implications. This case illustrates some of the dynamics of American politics, such as the development of local institutions, and their manipulation for the advantage of the privileged elites. More importantly, it foreshadows eighteenth century American colonial antipathy to the Navigation Acts and sympathy for smuggling, which formed one of the critical areas of disagreement between the motherland and the colonies. Yet, in a fascinating twist, the anti-proprietary interest in Maryland would include in its petition to the English government in 1689 a criticism of Charles 3rd Lord Baltimore for his failure to enforce the Navigation Acts. This would have seemed ludicrous to the owners and master of the *Burgh of Stade*. They were clearly victims of the Acts, enforced vigorously and followed by a mock-trial in a very partisan court.

But perhaps of equal value to the understanding of this specific case is that the existence of these documents in their Swedish context may point to possible sources for American colonial history awaiting discovery in other European archives.



DOCUMENT 1³⁸

Maryland is At a Court of Admiralty held
at Mannahowicks-neck in the county of St Maryes
within the said province before the commissi:rs thereunto
appointed the eighteenth day of feb in the 41th (sic) yeare
of the Dominion of the Right honor:ble Cacilius
Anno domini one thousand six hundred seaventy and two

Present the honor:ble Jesse Wharton Esq presid:t of the
same court:

William Rosewell and

Benjamin Solley gentl:n assistants

The Court being called then did the comissioners command
the commission (by virtue of which they sate) to be read
by the Clerke, which was accordingly done and followeth
In these words (wit)

Charles Calvert Cap:t General Cheif

Gouvernour and cheif admiral of this province of

Maryland under the Right hono:ble Ca[ci]lius absolute Lord
 and Proprietary of the Provinces of Maryland and
 Avalon Lord Baron of Baltamore Etc: to Jesse
 Wharton Esq William Rosewell William Boarman
 Benjamin Solley and John Jordenie gentl:n greeting
 whereas we have bin informed by Benjamin Roger of
 Charles County gentl:n who as wel on the behalfe of
 our soueraigne Lord the King, as on his owne proper
 part followeth that their is arrived in this province
 a shipp called the Burgh of Stane alias: Stoad within
 the Dominion of his Majesty of Sweden whereof
 Sander Sanders is comm:r and also that the said commander
 and seamen and all subjects of his Said Majesty of Sweden
 and also that the said shipp hath broke bulke by landing

in this province some briques contrary to the act of
 parliam:t in that case made and provided, she not being
 duly navigated upon which information of the said
 Rozer is by a special order under my hand and scale,
 did commd:e and require William Sanders commander
 of the good shipp the Hopewel of London to arrest
 and seize the said shipp called the Burgh of Stane
 als: Stoad together with all her gunns tackle furniture
 amunition and apparel and her in safe custody to
 keepe untill she should be brought to a legal tryal
 upon the information aforesaid and whereas their can
 be nothing more advantageous to the trade of this
 Province then to make a quick dispath in the proceedings
 in marratime affaires whereby, they may not ly long in
 suspence and put the pirties to unnecessary charges by
 dilatory proceedings and being very well assured of your
 indgents abillityes honnestyes and understanding in such
 like affayres have depicted empoured constituted and ordained
 you or any three or more of you (whereof I will that the
 said Jesse Wharton be one) to be judges of a Court of
 Admiralty for this time, for the loyall and condemnation
 for acquittall of the shipp burgh of Stane als: Stoad
 aforesaid Together with her gunns tackle furniture
 ammunition and apparrell and also to call and command
 before you as wel the said Benjamin Roser who as
 well on the behalfe of our souereigne Lord the King
 as on his owne p:t followeth as also the said Sander Sanders
 commander of the said shipp and to view peruse and
 looke into all papers passes passeports bills of lading
 letters credentialls or other scripts whatsoever that

shall anyway relate to or concerne the said schipp and
 haveing fully heard the allegations proofes Evidences and
 testimonies of both sides then to give your full and finall

Dooome Sentence and determination Either for the acquittall
 or condemnation of the said shipp together with her gunns
 tackle furniture ammuniton and apparrell and if it shall
 so happen that the said information shall be affirmed –
 and the said shipp be condemed for breach of the acts
 of parliament aforesaid then that you appoint two honest
 and discreete men such as you to you shall seeme ? meete
 to apprayse the said shipp together with her guns tackle
 furniture ammuniton and apparrell upon their oathes –
 which I doe hereby empower you or any three of you
 as aforesaid to administer unto them and I doe hereby
 authorise ordr. And empower Robert Ridgely to be
 clercke of the said court of admiralty for the more
 full doing? manageing and transacting the premisses
 hereby commanding you or any three of you where-
 of I will that the said Jesse Wharton to be one to send
 me a copy of all Singular your proceedings
 of and upon the premisses together with the said
 appraysemt. under the hands and sealls of the said
 appraysters, attested under the hand of your said clerke
 and for your proceedings herein this shall be your
 warrant given under my hand and seale of armes this
 one and thirtieth day of January in the one and
 fortieth yeare of the Dominion of the Said Lord
 proprietary over of the said province of Maryland annoque
 dominio one thousand six hundred and seventy two

Which said commission being read and Benjamin
 Roser the informer being called and also the said
 Sander Sanders who both appearing the said
 Benjamin Roser exhibited the information following (wit)

Document 2³⁹

Maryland ff. To the honourable the Judges of the Court of Admiralty of the Right honourable Cacilius absolute Lord and Proprietary of the Provinces of Maryland and Avalon Lord Benson of Baltamore etc within this Province of Maryland.

Memorandum that the eighteenth in the 41th yeare of his said Lords[ships] dominion over Maryland aforesaid annoq Domini 1672 came here into this court Benjamin Roser in his proper person and exhibited to the judges of this Court a certaine information against Sander Sanders marriner master and commander of the ship Burgh of Stane als Stoade in the Kingdome of Sweadland now rideing at anchor in Wiccocomico River in the county of Maryes within this province of Maryland and within the jurisdiction of this court, and the said Benjamin Rozer giveth this court to understand and be informed that the said sander sanders the twinty fourth day of January last past arrived with his said shipp in wiccocomico river aforesaid in the county of Maryes within this province and within the jurisdiction of this court and did since the said twenty fourth of January last past and before the eighteenth day of February there at the plantation of one Thomas Notley unlade and deliver fiftty thousand of Swedish bricques by him the said Sander Sanders transported brought from Stane alias Stoade in the kingdome of Sweadland in the said shipp into this province of Mary person land without delivery by him made of any inventory or envoyee of the lading of the said ship by him the said Sander Sanders made to the gouvernour of this province to any person or persons within this province authorised and appointed to receive the same to gether with the place or pleaces where the said goods were laden or taken into the said shipp. And further the said Benjamin Rozer giveth this court to understand and be informed that the aforesaid shipp burgh of Stane als Stoade in the Kingdom of Sweadland not bona fide and without fraude and English built shipp neither are the said Sander Sanders master of the said shipp with three fourth parts of her marriners English but the said master

and marriners are all subjects of his majesty of Sweadland all which promisses are contrary to the forme and intent

of an act of parliament made in the fyffteenth yeare of the reigne of king Charles the Seconde [1663x1664] that now is and entituled an act for encouragem:t of trade and in such cases made and provided

Whereupon the said Benjamin Rozer prayeth the advise the advice [sic] of this court and that the shipp all her gunns amunition tackle furniture and apparrell with the goods therein may be forfeited and adjdged [sic] according to the former of the statute that is to say one third prt to his majestie Charles the Second, that now is King of England etc and one third part to his Excellency Charles Calvert Esq:re Capt:n general and cheif gouvernour of this province and the remaining third part to the Said Benjamin Roser as informer due to him for informing and sueing for the same and that the said Sander Sanders come into court and answer the promisses and the said Sander Sanders by Thomas Notley his atturey [sic] especially admitted by the favour of the court hereunto loveth (?) and prayeth the hearing of the said informacon and it is read into him which being read and by him understood the said Sander Sanders complayneth him to be by colour of the promisses in the information specefyed to be greivously troubled and unquieted and not justly and yet for plea to the said information and as to the supposed breaches of the act of parliam:t in the said information mentioned he the said Sandra [sic] Sanders sayeth he is nothing thereof nor of any of them guilty and of this he prayeth the judgem:t of the court and the said Benjamin Roser who as well and likewise whereupon the court commands the said informant Rozer to proceed to the prooffe of his informacion afore said who producing one Wilham Sanders master of the shipp Hopewell of London who being sworne made oath that the

bricks in the information mentioned were landed before he seized the shipp and the court pusing [pursuing] the dispatches and testimonies of the said shipp under the seale of his Majesty of Sweden and the twone [sic] of Stane alias Stoadc are all clearly satisfyed that the said Sander Sanders and all the seamen belonging to the said shipp are natural borne subjects of his Majesty of Sweadland and the said Sander Sanders in open court confessed that the said briques wer made at Stand als Stoadc aforesaid and there by him taken in and loaden on board the said shipp and the said Sander Sanders nor his attorney Thomas

Notley aforesaid haveing nothing to alledge in justification of the said shipp but the masters ignorance against the act of parliament aforesaid in the said information mentioned this Court is all clearly satisfied that the said ship is forfeited together with all her gunns tackle furniture amunition and apparrell and do adjudge that the said shipp called the Burgh of Stane als Stoade to geather with all her gunns tackle furniture amunition and apparrell be forfeited for the breach of the act of parliament aforesaid according to the tenour and forme in the said act of parliam:t set forth and provided that is to say one third part to his majesty Charles the Second that now is King of England and one other third part to his Excellency Charles Calvert Esq:re Capt:n general and Cheif gouvernour of this Province and the Remaining third part to the said Benjamin Roser as informer due to him for informing and suing for the same as aforesaid.

And the court being commanded by their commission-e-r-s- if the said ship should be condemned to order and appointe two honest understanding men to apprayse the said shipp togeather with all their gunns tackle furniture amunition and apparrell upon their oathes the court did appointe George Edger mate of the ship Hopewel of London and

Richard Burniston carpenter of the same shipp to apprayse the said shipp Burgh of Stane als Stoade together with all her gunns tackle furniture amunition and apparrell, and to go on board the said shipp and on inventory of apprizem:t of the same to returne to the clercke of this court under their hands and seales with all convenient speed and that they might do and performe the same honestly and justly and according to the best of their full judgem:ts and Knowledges the said apprayers were swore herd in open Court to do and performe the same

And the same day the said apprayers to with George Edger and Richard Burniston returned to Robert Ridgely clercke of the said court the apprizem:t of the said shipp under their hands and seales which followeth in these words (wit) Maryland the 18^h of February 1672 an inventory of the materialls of the schipp Burgh of Stade now riding in Wiccocomico (?) River as they were survoyd by us underwrittes the day and yeare abovesaid imprimis for the shippes hull twentyfive or thirty yeares ould vallued at one hundred and foure pounds maine mast foremast bowsprit foretop mast old mainetopmast missemmast broaken and yards

vallued at eight pounds standing rigging halfe worren
 Running rigging for the general part very old twelve
 pounds two cables halfe worne one five inch hawser halfe
 worne one new warpe two peeces of old junke vallued
 at fifteen pounds tenne gunns small and great weighing
 one with the other eight hundred pound a piece two hundred
 pound of powder eleven old muskets six ordinary pistols
 seaven old swords vallued at thirty pounds foure anchors
 weighing one with the other six hundred pounds a piece
 vallued at eight pounds three small bottles with the cookes
 other materialls vallued at one pound two payer of
 handscrewes vallued at one pound tenn shillings one suite
 of sayles more then halfe worne withsome ould spare
 sayles vallued at twelve pounds ten shillings one old lang
 boate and one very ould yauldyawle (?) vallued at seaven pounds
 tenn shililngs Summe totall one hundred ninety nine pounds

and tenn shillings George Edger sealed Richard Burniston sealed

Maryland

This is a true coppie of all and singular the
 proceedings in and about the tryal and
 condemnation of the shipp burgh of stande
 als stoade within the dominions of his
 majesty of swcadland as also of the inventory
 of appraysment of her with her tackle
 furniture amunition and apparel under
 the hands and seales of the appraysers

Examined by me in testimony whereof I have hereunto set
 my hand and affixed the seale of my office this first
 day of March in the 41th year of the Dominion of the
 right hono:ble Cacilius &c over Maryland aforesaid and in the
 yeare of our lord god one thousand six hundred seaventy
 and two

was subscribed

Robert Ridgely Cler: Cunst?. Admira:

This present writting was after E[x]amination with
 the authentyck coppie thereof found to be a true
 copy by me the subscribed Pub: notary residing
 at London the 28th of March a:o d:o 1674

Abraham R Smith (nots.publ.)
 1674

DOCUMENT 3

By his excellency Tho Cap Generall

Maryland

Whereas Sander Sanders John Cornelissan Claus Jacobson Jacob

Peterson Lawrence Johnson Juran Clausson Swann Anderson Peter Helder Alexandr

Mannies Sandr Sandeson Jacob Keelson Claus Peterson Geroqe Rolloston Christian

Hanson (being subjects of the king of Sweden) arrived here in this Province of Maryland the

twenty fourth day of January in the yeare of our Lord God one thousand six hundred and

seventy two in the shipp called the Burgh of Stane als Stoad in the dominion of his

Majesty of the King of Sweaden which said shipp was afterwards to with the eighteenth day of

February in the said yeare one thousand six hundred and seaventy two and now last past

by a court of admiralty held at Mannahowikes neck Within the said Province before the

president of the said court of admiralty and his assistants adjudged and condemned to be forfeited

for breach of the act of parliam:t made at Wesminster in the fyfteenth yeare

of his majesties Reigne Charles the Second King of England Scotland France and Ireland defen-
der

of the faith etc and by the said Court of Amiralty lawfully condemned, and forfeited according

to the said act of Parliament and they the said Sander Sanders John Cornelisson Claus Jacobsson

Jacob Porterson Lawrence Johnson Juran Clawson Swann Anderson Pieter Helder Alexander

Mannies Sander Sanderson Jacob Keelson Claus Peterson George Rollaston Christian

Hanson being mariners and sailors belonging to and sailing the said shipp and now being desirous

to returne to their owne country by way of England here being in these parts noe p:ability

of obtaineing any other passage then that way and haveing gotten passage in the good ship

called the Goldensson of Maryland now Rideing at anchor in Wiccocomico River within

This province of Maryland whereof George Edger is command:r and bound for Newcastle in the

Kingdome of England and having desired from me lycence and paspoort to depart from

Hence in the said shipp to the said port of Newcastle for the intent and purpose abovesaid

I do hereby give lycence to the said George Edgar to transport and carry them the said

Sander Sanders John Corenlisson Claus Jacobson Jacob Peterson Laurence Johnson Juran

Clawson Swann Anderson Claus Peterson George Rollerton Pieter Helder Alexander Mannyes

Sander Sanderson Jacob Kelso and Christian Hanson in the said ship Called the Golden

son of Maryland to the said Port of Newcastle as passengers in the said shipp and not

otherwise given und:r my hand lesser seale of this province the ninth day of May in the yeare of
our Lord 1673

These presents were after examination hereof found to be a

True coppie by me the subscribed notarie residing at London

The 28th of March a:o D:o 1674

Abraham R Smit (nots.Pub).

Notes

¹ Swedish Riksarkiv, Stockholm. Anglica, VII, 543: Handlingar ang. Kaperier 1670–1691 and Appendix. Throughout the documents ‘Stade’ is called variously Stane, Stoade and Stade. The town lies on the south side of the River Elbe opposite Hamburg and lay in the secularized Bishopric of Bremen, which became a Swedish possession as part of the Treaty of Westphalia in 1648 at the end of the Thirty Years’ War (1618–1648). It remained a Swedish possession until 1715. For more on Swedish-Germany after Westphalia see Ulf Pauli, *Det Svenska Tyskland: Sveriges tyska besittningar 1648–1815* (Stockholm, 1989).

² D. R. Owen and M. C. Tolley, *Courts of Admiralty in Colonial America: The Maryland Experience, 1634–1776* (Durham, N.C., 1995).

³ Although brick could be made readily and was more cost effective than the common wooden construction, the lack of bricklayers led to a scarcity of brick buildings until after 1700. A one-story house measuring twenty by sixteen feet and nine feet tall required 4,656 bricks. See *Proceedings of the Council 1667–1687/8* (Baltimore, 1887), v. 363–64; Gloria L. Main, *Tobacco Colony: Life in early Maryland, 1650–1720* (Princeton, 1982), pp.147, 149–151, 157. In 1674, Charles Calvert offered the seat of government to either St. Mary’s or Anne Arundel counties, if one of them built him a brick governor’s mansion, though neither accepted his challenge.

⁴ Margaret Morriss,

Colonial Trade of Maryland, 1689–1715 (Baltimore, 1914), pp.21–52, 59–60, 80–1, 85, 132.

⁵ The province had a proprietor who, at this time, was Cecilius Calvert, 2nd Lord Baltimore. Maryland did not become a ‘royal colony’ until 1691. See Owen and Tolley, *Courts of Admiralty in Colonial America*, p.23.

⁶ Charles Calvert that the colonists could export tobacco using Dutch ships, if the colony collected and remitted the duty to levied on tobacco sent to England or Ireland, John T. Scharf, *History of Maryland from the earliest times to the present day* (3 vols., Pennsylvania, 1967), II, pp.518–19.

⁷ For instance in 1669 the Lords Committee on Foreign Affairs objected, ‘That they conceive it contrary to law and very prejudicial to trade for leave to be granted to three Swedish ships to trade at Plymouth [colony].’ *Calendar of State Papers, Colonial Series America and West Indies 1669–1674*, ed. W.N. Sainsbury (London, 1889, 1964), p.21.

⁸ For more on this colony see J. Blees, *Svenska Kolonien vid Delaware 1638–1655* (Stockholm, 1937); N. Jacobsson, *Svenska öden vid Delaware 1638–1831* (Stockholm, 1938).

⁹ *Calendar of State Papers Colonial: America and W. Indies 1669–1674*, p.47. This reference is interesting in that it picks out the Finns and not the Swedes as the insurgents.

¹⁰ *Calendar of State Papers Colonial: America and W. Indies 1669–1674*, p.47.

¹¹ C. M. Andrews, *The Colonial Period of American History* (4 vols., New Haven, 1934–1938), II, pp.361–362.

¹² Calvert had the colonial militia cavalry plunder and burn settlements in Delaware between 1671–73, a year before the Anglo–Dutch War broke out. It remains to be established if it was Swedes, Dutch or fellow ‘English’ colonists who bore the brunt of these attacks. See Stephen S. Webb, *1676: The end of American Independence* (New York, 1984), p.72.

¹³ Owen and Tolley, *Courts of Admiralty in Colonial America*, pp.46 and 60.

¹⁴ Owen and Tolley, *Courts of Admiralty in Colonial America*, p.79.

¹⁵ Most recently this subject has been discussed in Owen and Tolley, *Courts of Admiralty in Co-*

lonial America, p.79 and passim. See also C. M. Andrews who notes that 'probably no colonial governor, proprietary or royal, ever exercised plenary jurisdiction in vice-admiralty matters, certainly not before 1692, up to which time no governor was legally authorized to appoint a single judge, register or marshal, or after 1697, when the new system of vice admiralty court was set up [...] In the colonies before 1697, there were no courts of vice-admiralty, properly so called, erected under commissions from the High Court of Admiralty in England, authorized by warrants from the Admiralty, which alone could convey full admiralty powers. After the middle of the century, in one or two of the West India islands and possibly though not certainly in one or two of the continental colonies, cases of prize, which normally should have been sent to the High Court, were locally handled, under authority from the governors in their capacity as vice-admirals as well as governors, when authorized to do so by commissions issued at the beginning of a war. In the main, however, particularly along the coast from Massachusetts to Virginia, where an expanding commerce demanded the settlement of many disputes of a marine character, ordinary admiralty business was dealt with in the existing common law courts, such as the county courts, inferior courts of common pleas, specially erected courts of oyer and terminer, the provincial court of Maryland, and the mayor's court of New York City'. See Andrews *The Colonial Period of American History*, IV, large footnote, pp.222–224. In this section he further references his own article 'vice-admiralty courts in the colonies' as an introduction to volume III of *American Legal Records* (1937) and an attack on this piece by Mr Goebel of the Columbia Law School in *American Historical Review*, January (1937).

¹⁶ Owen and Tolley, *Courts of Admiralty in Colonial America*, pp.60–61 and 79–80.

¹⁷ See L. Harper, *The English Navigation Acts* (New York, 1939); Owen and Tolley, *Courts of Admiralty in Colonial America*, p.102.

¹⁸ Calvert had an exalted perspective of his authority. In November 1670 he ordered the colonial sheriffs to exclude freemen with less than fifty acres of land or forty pounds sterling personal property from voting, although they (except for the clergy) continued to pay taxes. Six years later he arbitrarily reduced county representation in the assembly's lower house from four to two members. Andrews, *The Colonial Period of American History*, II, pp.339–40; Owen and Tolley, *Courts of Admiralty in Colonial America*, p.60.

¹⁹ Archives of Maryland, *Proceedings of the Council 1633–1667* (Baltimore, 1885), III, p.439 for first court. Archives of Maryland, *Proceedings of the Council of Maryland, 1636–1770* (Baltimore, 1896), pp.3–6 for 1671 appointment as admiral. Calvert also levied anchorage duties on all ships entering the Potomac River, even when Virginian ports were their destinations. See Scharf, *History of Maryland*, I, p.284.

²⁰ Owen and Tolley, *Courts of Admiralty in Colonial America*, pp. 253–254, 258–260 and 263.

²¹ Owen and Tolley, *Courts of Admiralty in Colonial America*, pp.86 and 111–112.

²² Owen and Tolley, *Courts of Admiralty in Colonial America*, pp.253–271.

²³ Owen and Tolley, *Courts of Admiralty in Colonial America*, p.263.

²⁴ For the 'one third' distribution in the 1663 Act see Owen and Tolley, *Courts of Admiralty in Colonial America*, p.104.

²⁵ In particular the case of the frigate *Expedition* in 1664 is interesting. During this time Notley acted as a defence 'attorney' yet had no legal training. Indeed before the formal admissions to the Provincial Court in 1666, attorneys were simply men with 'some' education. See Owen and Tolley, *Courts of Admiralty in Colonial America*, p.177.

²⁶ *The Calvert Papers* (Baltimore), p.288. He elaborated his view of customs collectors in 1681

when he wrote, they are 'as great knaves to the king, disturbers of the trade and peace of this province'. Scharf, *History of Maryland*, I, p.289.

²⁷ Thomas Notley (1634–1679) immigrated from Barbados to Maryland, where he started out as a merchant. He was one of the two most dominant figures in the colony between 1650 and 1680, amassing his wealth by diversifying into tobacco planting, real estate deals and practicing as an attorney. His religious affiliation is open to question. In the 1670s he was a Roman Catholic, but considered a poor one by one of the priests. Andrews, *The Colonial Period of American History*, II, p.377. In a declaration justifying his government on 13 May 1682, Calvert called him a Protestant which would support Andrews' contention regarding his religious conviction. See Scharf, *History of Maryland*, I, p.288.

²⁸ Scharf, *History of Maryland*, I, p.264.

²⁹ Scharf, *History of Maryland*, I, p.284.

³⁰ William Boarman/Boreman (1630–16 May 1709), was a fervent Roman Catholic, who claimed he 'was borne and bred So.' See Raphael Semmes, *Captains and Mariners of Early Maryland* (Baltimore: The Johns Hopkins Press, 1937), p.345. He was born in England and arrived in Maryland in 1645. By November 1652 he was a landowner in St. Mary's County, and branched into land speculation. He served with the Roman Catholic proprietary forces that met defeat at the hands of the Puritans at the battle of the Severn in 1655. He served as a county appraiser in 1659. By 12 October 1661 he had risen to captain in the St. Mary's County militia. In 1663–68 he acted as a justice of the peace for the county, and was the coroner in 1671. He received 3,000 pounds of tobacco for building a bridge between Charles and St. Mary's counties in 1669. He served as county delegate to the lower house of the Maryland assembly in March 1671, and was subsequently re-elected. During the summer of 1672 he was involved in a business transaction with Thomas Notley. Boarman represented the county in the assemblies convened until 1675. He was a county justice in 1676–79, and then served as sheriff until 1683. Boarman/Boreman continued to gain prominence. In August 1674 he was named to a commission dealing with the Zachia Swamp Bridge between St. Mary's and Charles counties that included Jurdaine, Rosewell, and Solley. His commission as a JP was renewed in 1675. By 1678 he had been promoted to a major in the militia; in 1678–79 he served as High Sheriff. The governor's council appointed his home as the place for unlicensed trade with the natives. In summer 1678 Governor Notley appointed him to negotiate with the Piscataway and Choptico tribes. That year he became the county's presiding justice. In 1681 he was High Sheriff of St. Mary County's, when he was falsely implicated in a Seneca-Roman Catholic conspiracy against Protestant colonists – a backlash to the Popish Plot.

³¹ Jordein (aka Jordaine, Jourdain, Jurdaine) later served as a justice of peace (1676–78), and county coroner (1676).

³² Rosewell (aka Rossewell, Roswell) would act as a St. Mary's County appraiser again (1675, 1676, 1682, 1683, 1685, 1687, 1692, 1694), and also as a provincial court juror (1679, 1680). At his death he owned over 1,165 acres.

³³ His name is also variously spelt Roser, Rozier and Rosier.

³⁴ *Calvert Papers*, pp.265, 274–75.

³⁵ *Proceedings of the Council of Maryland, 1636–1770*, pp.246–49.

³⁶ Owen and Tolley, *Courts of Admiralty in Colonial America*, pp.60 and 176–177.

³⁷ Webb, 1676, pp.70–9.

³⁸ Owen and Tolley, *Courts of Admiralty in Colonial America*, pp.86–87 and 112

³⁹ *Calendar of State Papers Colonial Series, America and West Indies 1681–1685*, ed. J.W. Fortescue (London, 1898), pp.95–6.

⁴⁰ Swedish Riksarkiv, Stockholm. Anglica, VII, 543: Handlingar ang. Kaperier 1670–1691. Please note, the scribe uses a hand where it is sometimes difficult to tell when a letter is capitalised, especially the letters g, m and s at the start of a word. We have therefore standardised the capitilisation of personal names and months to avoid confusion.

⁴¹ Note that the first paragraph of the second document begins at the bottom of the last page of document one.

Recensioner:

Lars Wigenius, *Skonerten Johan och den dramatiska sista resan*. Göteborg. Breakwater Publishing, 2002, 118 sidor, illustrationer,

anmäld av Mats Kero

Äntligen drog vinden mot nord. Äntligen gick det att styra sydliga kurser. Det var förmiddag torsdagen den 31 oktober 1912 och besättningen på skonerten Johan skulle snart sikta Dovers vita klippor. Om bara sikten blev lite bättre och om allt gick väl förstås...

Så lyder den spännande upptakten på bokens försättsblad, vilket kanske låter som ännu en berättelse på temat "när skeppen var av trä och sjömännen av järn". Förra rektorn vid Sjöbefälsskolan i Göteborg, Lars Wigenius, har emellertid åstadkommit en levande skildring av villkoren för det förra sekelskiftets segelskutesjöfart i Östersjön och Nordsjön på en informativ nivå utöver det vanliga. Utgångspunkten för boken har varit två skeppsdagböcker från åren 1911–12 och annat arkivmaterial, med vars hjälp författaren rekonstruerat skonerten *Johans* från Bergkvara sjöresor fram till skeppets grundstötning vid Englands sydostkust en mörk och disig höstnatt. Fartyget, som mätte 213 bruttoregisterton, var en typisk representant för det tidiga 1900-talets seglande träskutor. Med en besättning om åtta man fraktade det lågvärdiga laster som trävaror till England och kol på returreterna till Österjön, laster som segelskutorna ännu kunde konkurrera med ångfartygen om.

Boken begränsar sig till att analysera de rent nautiska aspekterna av denna sjöfart samt juridiska förhållanden i anslutning till dessa. För allmänna skildringar av kustsjöfarten och dess entreprenörer ges hänvisningar till annan existerande litteratur. Istället har författaren utförligt analyserat sjöresorna under det år han följt *Johan*: hamnar, sjöresornas längd, väderförhållanden, navigationsmetoder m.m. Fartygets sista resa och orsakerna till grundstötningen analyseras i ett särskilt kapitel. Den definitiva orsaken till grundstötningen är givetvis vanskelig att fastställa så här långt efteråt: "okänd ström och dålig sikt", enligt skeppsdagboken och den bristfälliga sjöförklaringen – eller kanske ett misstag vid kursställningen, som författaren övertygande visar med hjälp av rekonstruerade kurs-, tidvatten- och väderuppgifter. (Överskådligt återgivet med hjälp av en sjökortsbild.) Det väsentliga med denna analys är naturligtvis inte skuldfrågan, utan att den ger läsaren en handfast och pedagogisk inblick i tidens navigationsmetoder.

Beträffande de sistnämnda görs flera intressanta observationer. Många tror

ju t.ex. att longitudproblemet löstes med Harrisons kronometer på 1760-talet. Så var dock långtifrån fallet. Innan tillkomsten av radions tidssignaler saknades ofta möjligheter att kontrollera kronometern utan hjälp av omständliga astronomiska beräkningar, som t.ex. måndistansmetoden vilken även kunde användes för longitudbestämning. Detta låg emellertid långt över en vanlig skutskeppares kunskapsnivå. Utom sikte av land var dessa navigatörer ännu vid 1900-talets början i regel hänvisade till död räkning, kontrollerad genom latitudbestämning med sextant när solen passerade meridianen samt lodning av vattendjup och bottenbeskaffenhet. Användning av det senare och andra terrestra navigationsmetoder redogörs för också pedagogiskt av författaren.

Av särskilt intresse är sammanställningen av *Johans* sjöresor mellan Södra Östersjön och Englands ostkust: rundresetider, seglingstider och hamntider. För en besvärlig resa Åhus-Sunderland på 26 dygn noteras en genomsnittsfart på 1,1 knop! Detta var nu en särskilt motig resa, men fram tonar den nästan tidlösa bilden av segelsjöfartens villkor där hastigheter och navigationsmetoder var tämligen oförändrade över århundraden. Om man ska anmärka något på Wigenius läsvärda bok, så hade det dock varit intressant med beräkningar av genomsnittsfart under de övriga tolv sjöresor han sammanställt utifrån skeppsdagböckerna.

Utöver den informativa och livfulla skildringen av *Johans* sjöresor och grundstötning, samt navigationsmetoderna, ger författaren insiktsfulla och pedagogiska förklaringar av de praktiska och juridiska aspekterna på förande av skeppsdagbok, hållande av sjöförklaring, facktermer rörande fartygs storlek mm. I bilagor redovisas utdrag ur 1891 års sjölag, protokoll från sjöförklaringen, kompassens indelning i streck och grader, Beaufortskalan samt omvandlingstabell mellan olika barometerskalor. Boken är rikt illustrerad även om man kunde önskat sig både större text i skeppsdagbokssidorna och en kartillustration av *Johans* seglingsrutter. Sådana petitesser är dock naturligtvis en kostnadsfråga. (Boken har utgivits med stöd av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus.) Sammanfattningsvis är Wigenius bok en givande läsning både för "fätöljseglaren" och för den sjöhistoriske forskaren, som får värdefulla inblickar i och förklaringar av tidens nautiska praktik av en fackman på området.

Meddelanden om nyutkommen litteratur

av Mats Kero

Johan F. Dalman, *Utkast Til et Sjölexikon hwarutinnan de ord som egentligen brukas Wid Ammiralitet och til Sjöss korteligen blifwa förklarade*. Båtdokgruppen, Skärhamn 2003, 134 sidor.

Boken är en nytgåva i såväl faksimil som transkription av Gösta Bågenholm av det äldsta svenska monografiska sjölexikonet från 1765. I inledningen ges också en kort biografi över författaren, Johan Fredrik Dalman (1726–1809), som var varvsofficer och sjömätare. Totalt omfattar ordlistan cirka 650 uppslagsord (därtill förklaras ytterligare omkring 150 termer i anslutning till de olika uppslagsorden, t.ex. ankarets olika delar under uppslagsordet ankare) fördelade på 60 sidor i originalutgåvan. Merparten av Dalmans uppslagsord återfinns i senare nautiska ordlistor som t.ex. *Nautisk Ordbok* från 1914 av Emil Smith och Gustaf Stenfelts *Svenskt Nautiskt Lexikon* från 1920. Men inte så få av uppslagsorden saknas i dessa lexikon. Detta är naturligtvis följdriktigt eftersom språk och facktermer förändras över tiden. För svensk sjöhistorisk forskning är det därför välkommet att få tillgång till Dalmans sjölexikon i en lättåtkomlig nytgåva; betydelsen av ord som *brotwindare* (ett slags råsegl), *kräjare* ”Irreglairt bygde och tacklade Fartyg”) och *pacharing* (”en samling hos Chefen af en Officer från hwart skepp”) är ju idag knappast allmängods bland ens nautiskt välbevandrade.

Staffan Mörling, *Lanchas and Dornas. Cultural stability and boatshape on the west coast of Galicia*. Båtdokgruppen, Skärhamn 2003, 107 sidor.

Studiet av bruksbåtar och deras anpassning till miljö och ändamål har en lång tradition i svensk folklivsforskning med namn som Ernst Klein, Philibert Humbla, Olof Hasslöf och Albin Eskeröd. I föreliggande studie har etnologen Staffan Mörling analyserat den seglivade förekomsten av två ålderdomliga båttyper – *lancha* och *dorna* – i det nordvästra hörnet av Spanien, i Galiciens fjordar. *Lancha* är en generisk spansk term för bruksbåtar av varierande stor-

lek; med tillnamnet *de relinga* betecknar det en galicisk båt om cirka 8 m längd kännetecknad av ett asymmetriskt råsegel på en starkt bakåtlutande mast. (En nästan identisk rigg finns intressant nog även beskriven på den svenska ostkusten på 1870-talet.) *Dorna* är en klinkbyggd båt på runt 5 m med djupa sambord; karaktäristika typiska snarare för skandinaviska båtar än för Iberiska halvön – vilket också gjort att man försökt knyta dess ursprung till vikingarnas räder i Galicien.

Mörlings analys av båtarnas konstruktion utgår från den danske etnologen Thomas Højrup's begrepp "livsform", där försörjningens materiella sidor förbinds med mentalitet och gruppidentitet. För existensen av en livsform krävs inte bara upprätthållandet av dess ekologiska nisch utan även "ideologiska" faktorer är knutna till dess vidmakthållande. På så sätt blir båtars utseende för Mörling även kopplade till användarnas gruppidentitet; deras konstruktion kan inte rätt och slätt reduceras till en fråga om anpassning till miljö och funktion. Betydelsen av detta resonemang i Mörlings analys är att det bidrar till att förklara hur de arkaiska båttyperna *lancha* och *dorna* kommit att användas för nya ändamål, inte för att de är bättre än alternativa båttyper utan för deras betydelse för galicisk identitet och självbild. Hur denna adaptation gått till analyseras utförligt utifrån en noggrann genomgång av båtarnas konstruktion, prestanda och förändringarna i den socioekonomiska miljön de verkat i. Även för sjöhistoriker utan etnologisk skolning är Mörlings analys intresseväckande genom sina rika infallsvinklar och referenser till andra forskare på frågorna om spridningen och användningen av olika typer av bruksbåtar.

Summaries:

Magnus Perlestam: Little evidence of an intrepid soldier: Courage, duty and honour in a naval court at the end of the seventeenth century

This is a study of a legal case heard at the Swedish Royal Court of Admiralty in Karlskrona in 1698. Captain Jonas Palmkvist, the commander of the Swedish warship *Spes*, stood accused of having in fear struck the top sail [märsseglet], during a convoy, to admiral Rook, the commander of the combined Dutch and English navy, and thereby having neglected his duty to King and country. The accusation was strenuously disputed by the Captain himself and vigorously argued at the court. This article focuses on the discussion of the Captain's reasoning and actions during the event. Further, the article investigates how marine personnel viewed concepts of manliness, courage, honour and duty, how these notions were defined, and the boundaries to their opposites presented. Both the words and actions of the variously ranked participants of the court are highlighted: the defendant, the prosecutor, the members of the court, and the witnesses. For example, what kinds of argument did the prosecutor [advokatfiskalen] use to indicate the Captain's cowardice and neglect of duty? How did the Captain defend himself? How did the many witnesses perceive the behaviour of the Captain? How did the members of the court, and finally the King and his council [Kungl. Maj:ts], view the behaviour of the defendant? Does any consensus regarding the above-mentioned concepts emerge, or do different opinions prevail?

The prosecutor believed that the Captain had neglected his duty and shown signs of cowardice. The duty he had failed to show was that due of an officer in the Navy to King and country: the defence of their honour. This honour demanded the sacrifice of a stubborn refusal to lower the topsail. In the eyes of the prosecutor the Captain should have taken a broadside, or at least a couple of shots, from the English before ordering the lowering of his topsail. The extent of refusal expected from the Captain varied according to the people discussing the matter. The young King Charles XII, for example, felt that Palmkvist should have shown such defiance that he rather saw his ship shot to pieces and sunk, before he would accept the lowering of the topsail.

According to the prosecutor the underlying reason for the Captain's neglect of duty was his cowardice. This accusation is present during the whole trial, and apparent in the numerous questions asked of the many witnesses. It is also clear, however, that the prosecutor never gained any support for this accusa-

tion. In fact each witness told the court that the Captain had shown great courage during the clash with the combined English and Dutch navy, and on the journey as a whole. This opposing evidence never seems to disturb the prosecutor and his accusation remains explicit during the whole trial, and is reiterated in the discussion at the King's court. This persistence shows, in my view, the natural link between the two concepts in the eyes of the authority: the duty of defending the honour of King and country must be manifested in courageous behaviour. Any failure of duty in this regard was assumed to be due to lack of courage.

This link between courage and duty to uphold the honour of King and country presupposed that the Captain knew his duty. For this reason the prosecutor emphasised that the Captain's instruction was clear on this matter: he should have known what to do, but his nerves failed him. The prosecutor implies, or expressed in the words at the time, that Palmkvist did not display evidence of being a fearless soldier.

Palmkvist's defence is of course examined in the light of the indictment: the accusations of neglect of duty and cowardice. While the prosecutor and the King and his councillors [Kungl. Maj:ts] saw the Captain and his ship as pawns in a larger game, where the honour and prestige of King and country were at stake, the Captain's sense of duty was more basic, with a greater emphasis on the economical consequences of a foolhardy act of pitting one ship in battle against a whole fleet, thus risking the destruction of the King's ship and the confiscation of the merchants' ships. To confront the accusations of cowardice, the Captain used different kinds of approaches. First his decision was obtained rationally, taken after discussion with his two lieutenants and based on an interpretation of his instructions. The Captain felt he had no explicit instructions for how to respond when faced with a whole fleet, and therefore it was sensible to lower the top sail. He never claimed that this was an act of courage, but in the prevailing circumstances, his duty, not only to the King's ship, but also to the merchant vessels, their cargo and crews, was superior to his duty to maintain the honour of his nation and King. The Captain also defended himself by arguing that he did everything, within the limits of his duty, to uphold the dignity of King and country. He formally protested against the behaviour of the English, and initially refused to accept their demands, most spectacularly, an invitation to a duel, ship against ship. Besides this, the Captain also emphasised his overall courage during the journey as a whole. The attitudes at the courtmartial ("generalkrigsrätten") were ambivalent: on one hand they spoke highly of the duty to defend the honour of King and country,

and they knew how much importance the King and his council placed on the expression of this duty. On the other hand, they were inclined to take on board some of the Captain's defence: his weak position during the action, being one ship against 100; the international comparison; and other similar incidents when commanders of inferior ships showed a much higher degree of humility than Palmkvist had, but had been rewarded with promotion and praise for safeguarding economic interests and preserving human lives. The court's final sentence was death, due to the interference of the King and council who demanded a harsh sentence from the beginning. As with other similar cases, the sentence was never carried out, and Palmkvist was instead pardoned by the King. But his dismissal was permanent and he never regained an office in the Navy. He died three years after the trial ended, aged 35 years old.

Gustaf von Hofsten: HMS *Fujiyama* – although rather unknown, one of the most beautiful ships in the Royal Swedish Navy

In June 1940 the widow of the well-known business manager and bank director in Stockholm, Mr Knut A. Wallenberg, decided to donate her husband's steam yacht, the *Fujiyama*, to the Royal Swedish Navy. The beautiful ship had been bought by Mr Wallenberg in 1898. She was built by J. Reid & Co, Glasgow in 1895. Her dimensions were 35,3 x 5,54 x 3,0 meters and her displacement was 143 grt. The engine was rated at 44 HP and the maximum speed was 11 knots.

It was stated that the *Fujiyama* should be classed as an "inspection vessel" and she was allotted to the Eastern Navy District, i.e. the Baltic. She was to be used by the admiral in command of the Navy District.

Accordingly the ship was refitted for navy service at the Ekensbergs Varv in Stockholm during the spring of 1941. The beautiful, slender white hull was painted wargrey with broad white bands identifying her as a neutral warship. As an armament she received one 37 mm gun on the forecastle and a twin 8 mm machinegun on the steering house.

On 25th of July 1941 the *Fujiyama* received her commission and during the following five months the admiral made frequent use of her, carrying out inspections along the Baltic coast. Consequently, minesweeping activities, signal stations, fortifications, gun batteries as well as harbour-barriers were subjects of inspections.

In December 1941 the *Fujiyama* was decommissioned and was overhauled in order to be recommissioned in the spring of 1942. Then surprisingly it was discovered that her boiler was so worn out that she was no longer seaworthy and that it would be too expensive to provide and install a new boiler. As a result the *Fujiyama*, with her old boiler, spent the rest of these dark years of the Second World War as a central heating ship at the Stockholm Navy Yard. After the war she was laid up and finally discarded in 1947.

There have been a lot of rumours regarding the final fate of the ship, one saying that the *Fujiyama* was sunk as a target ship outside the Stockholm archipelago, another saying that she was broken up. A letter written by Mr Marcus Wallenberg, a relative to the former owner, confirming the target ship theory, has even led to search operations by salvage enterprises. However, my research on this subject provided a very accurate and distinct answer. The *Fujiyama* was broken up in the Oxelösund harbour in the winter of 1951–52. Mr

Wallenberg's letter is not veracious, probably due to a slip of memory and weakness of old age. He died just a year later.

As has been shown, the *Fujiyama* had a very short life as a seagoing ship of the Royal Swedish Navy, which explains why the ship is so unfamiliar even to navy people. However, the *Fujiyama* reminds us of the numerous ships and boats that were sold, let or given by private citizens to the Navy in order to strengthen the defence measures of the country during these dark wartime years.

Medlemsregister 2004

Abrahamson, Nils	KARLSKRONA	Engström, Johan	STOCKHOLM
Adamsson, Berndt	SALTSJÖBADEN	Ericson, Gunnar-Bo	SOLNA
Adamsson, Sven	STOCKHOLM	Ericson, Lars	STOCKHOLM
af Ugglas, Clas	KUNGSÄNGEN	Ericsson, Christoffer H	HELSINGFORS
Ahlström, Christian	HELSINGFORS	Ericsson, Göran M	SALTSJÖBADEN
Anderberg, Carl	LIDINGÖ	Eriksson, Torbjörn	SKARPNÄCK
Andersson, Erik	NACKA	Forssbeck, Bengt	SOLLENTUNA
Andersson, Stefan	STOCKHOLM	Frisk, Göran	TYRESÖ
Angert, Gunnar	TORSLANDA	Fältström, Herman	TYRESÖ
Ankarcrona, Henric	STOCKHOLM	Gidlöf, Leif	ÄLVSJÖ
Areschoug, Richard	STOCKHOLM	Glete, Jan	STOCKHOLM
Arnö, Åsa	ÅKERSBERGA	Gradelius, Erik	STOCKHOLM
Astermo, Svante	NORRKÖPING	Grandin, Gunnar	NACKA
Bager, Anders	LIDINGÖ	Grisell, Bengt	INGARÖ
Berg, Jonas	STOCKHOLM	Grounes, Mikael	ÅKERS STYCKE- BRUK
Berg, Lars Otto	UPPSALA	Gäfvert, Björn	STOCKHOLM
Bergelin, Olof	TÄBY	Hagberg, Bernt	HANINGE
Bergh, Göran	BROMMA	Hagberg, Tommy	SOLLENTUNA
Berglöf, Gunnar	LIDINGÖ	Haglund, Magnus	KISTA
Birke, Sune	STOCKHOLM	Hagman, Carl-Johan	LERBERGET
Bjurö, Thorvald	DONSÖ	Hallberg, Harry	LIDINGÖ
Bojerud, Stellan	SUNDBYBERG	Hamilton, Björn	KARLSKRONA
Bring, Jan	NACKA	Hammarkvist, Karl Olov	STOCKHOLM
Brorsson, Hedvig	DROTTNINGHOLM	Hammar skjöld, Carl-Gustaf	STOCKHOLM
Bruzeliuss, Lars	UPPSALA	Hansson, Staffan	STOCKHOLM
Bruzeliuss, Nils	SALTSÖ-DUVNÄS	Hattendorf, John B.	NEWPORT. USA
Cervin, Torsten	KALMAR	Hedgren, Erland	TÄBY
Clason, Per	ENSKEDE	Hedin, Svante	ROMA KLOSTER
Dagöö, Ulf	BROMMA	Helmerson, Klas	STOCKHOLM
Dahl, Clas Göran	SOLLENTUNA	Herlitz, Peter	SALTSJÖBADEN
Dahlström, Jan	STOCKHOLM	Herrström, Stig	STOCKHOLM
Dalnäs, Torbjörn	STOCKHOLM	Hoff, Lars-Erik	ÅKERSBERGA
Degerström, Anders	STOCKHOLM	Hoffsümmer, Dieter	SKÖNDAL
Dunge, Manne	KARLSKRONA	Hofsten von, Gustaf	TÄBY
Dybeck Carl-Gustaf	FRÖSÖN	Holmberg, Cay	STOCKHOLM
Edström, Sten	STOCKHOLM	Holmberg, Joakim	STOCKHOLM
Edström, Thorsten	VÄLLINGBY	Hugemark, Bo	BROMMA
Engbeby, Eva	BROMMA	Hållenius, Bo R	STOCKHOLM
Ehrensward, Ulla	STOCKHOLM	Hägg, Christer	STOCKHOLM
Ellsön, Jarl	STOCKHOLM	Insulander, Per	STOCKHOLM
Enderfors, Lars	STOCKHOLM	Isidorsson, Håkan Isidor	ALINGSÅS
Engblom, Harry	STOCKHOLM		

Jacobsson, Marie	NACKA	Olsson, Kjell	TINGSTÄDE
Jargenius, Carl-Johan	STOCKHOLM	Owens, Robert	STOCKHOLM
Jeppson, Tommy	BERGSHAMRA	Palmstierna, Christer	STOCKHOLM
Jernby, Claes M	OXELÖSUND	Papp, David	STOCKHOLM
Kero, Mats	UMFÄ	Peedu, Fredrik	BROMMA
Klingspor, Carl-Arvid	SKÖLDINGE	Persson, Gösta	STOCKHOLM
Klintebo, Roderick	STOCKHOLM	Persson, Leif	TORSHÄLLA
Kull, Johan	NORRTÄLJE	Pipping, Olof	ALINGSÅS
Kvarning, Lars-Åke	TÄBY	Randall-Grisell, Lorelei	INGARÖ
Larsson, Bo	ÅBY	Rehnfeldt, Björn	STOCKHOLM
Larsson, Jan	STOCKHOLM	Ringdahl, Owe	SOLLENTUNA
Larsson, Per	STOCKHOLM	Rosell, Folke	HÄLSÖ
Leanderson, Bror-Runc	GÖTEBORG	Rosell, Lennart	DANDERYD
Lefrell, Gunnar	ÖSTERSKÄR	Rosén, Rolf	TÄBY
Lienhart, Gert	STOCKHOLM	Roth, Thomas	STOCKHOLM
Liljedahl, Simon	DJURSHOLM	Sandell, Anna	NORRKÖPING
Lincoln Erik	STOCKHOLM	Sandevärn, J. Arne	KNIVSTA
Linton, Carl	VÄSTERÅS	Scherrer, Björn	SALTSJÖBADEN
Ljunggren, Björn	LIDINGÖ	Schoerner, Gunnar	STOCKHOLM
Lublin, Ulf	HANINGE	Schuback, Bengt	SIGTUNA
Lundström, Bo	VALLENTUNA	Selander, Bengt	STOCKHOLM
Lundvall, Bengt	FORSVIK	Severinson, Joakim	GÖTEBORG
Lundvall, Thomas	FORSVIK	Simonsson, Christer	STOCKHOLM
Magnusson, Åke	NORRKÖPING	Sjöblom, Ingvar	STOCKHOLM
Malm, Torsten	TÄBY	Skogsmo, Thomas	JÖNKÖPING
Malmvik, Car-Gustaf	LIDINGÖ	Stjernström, Bo	VÄSTERHANINGE
Marten, Björn	STRÄNGNÄS	Strannemark, Thomas	HÖLLVIKEN
Melin, Olle	LYCKEBY	Ståhl, Bengt	VEJBYSTRAND
Müller, Leos	HUDDINGE	Stävberg, Anders	HÄGERSTEN
Nachtwey, Sture	KALMAR	Sundberg, Per	LIDINGÖ
Nilsson, Jan Erik	STYRSÖ	Sundberg, Peter	JÖNKÖPING
Nisser, Marie	BROMMA	Sundström, Ulric	LUND
Norberg, Erik	HÄSSELBY	Swahn, Lars	LIDINGÖ
Nordling, Carl O	LIDINGÖ	Svenson, Stig	BROMMA
Nordling, Christer	STOCKSUND	Svensson, Olle	STOCKHOLM
Nordström, Göran	NORRKÖPING	Sydow, Fingal von	SALTSJÖBADEN
Norrvik, Christer	SKÄRHOLMEN	Söderberg, Ulf	STOCKHOLM
Nygren, Börje	STOCKHOLM	Söderling, Lars Gunnar	TORSHÄLLA
Nyman, Bo	FALKENBERG	Söderwall, Lars Axel	VÄSTERÅS
Odell, Bill	STOCKHOLM	Thelin, Rolf	NYGÅRD
Ohlsson, Curt S	GÖTEBORG	Tingbrand, Per	DALARÖ
Ohlsson, Hans-Lennart	ENSKEDDALEN	Tornberg, Claes	LIDINGÖ
Ohlsson, Tom	KARLSKRONA	Turesson, John	FARSTA
Olofsson Gunnar	ÖRSUNDSBRO	Törnquist, Leif	ÅKERSBERGA
Olow, Sverker	LIDINGÖ	Törnqvist, Jan	STOCKHOLM

Ulfving, Lars	TÄBY	Åselius Gunnar	STOCKHOLM
Ullman, Magnus	DJURSHOLM	Öhman, Mats	SPÅNGA
Wahlberg, Jan	HERRÄNG	Östensson, Urban	STOCKHOLM
Wahlberg, Per	STOCKHOLM	Östergren, Margareta	STOCKHOLM
Wallberg, Evabritta	ENEBYBERG	Arla Coldin	STOCKHOLM
Wallén, Göran	LIDINGÖ	Kungl. Örlogsmanna-	
Wallin, Olle	STOCKHOLM	sällskapet	KARLSKRONA
Wedin, Lars	STOCKHOLM	Sjöofficerssällskapet	STOCKHOLM
Welinder, Göran	NACKA	Stiftelsen Sveriges	
Werner, Björn	SALTSJÖBADEN	Sjömanshus	STOCKHOLM
Westenberg, Bert	STOCKHOLM	Sällskapet	STOCKHOLM
Wickberg, Per	TÄBY	Finlands sjöhistoriska	
Wiklund, Bo	BLIDÖ	museum	HELSINGFORS
Wrangel, Erik	STOCKHOLM	Museiverket	HELSINGFORS
Wängberg, Hans Åke	BROMMA	Sjöhistoriska museet	STOCKHOLM
Wästfelt, Berit och Anders	LIDEN	The Estonian Maritime	
Åhlund, Bertil	TÄBY	Museum	TALLIN
Åkerman, Rolf	GLUMSLÖV	Åbo akademi, biblioteket	ÅBO
Åkerström, Bengt	LIDINGÖ		

Forum navale, Yearbook of the Swedish Society for Maritime History/Sjöhistoriska Samfundet

Executive Board of the Swedish Society for Maritime History: Captain of Royal Swedish Navy Sune Birke (President), Professor Jan Glete (Vice-President), Archivist Per Clason (Secretary), Ingvar Sjöblom (Treasurer), Dr Leos Müller (Editor) and Lic Mats Kero (Deputy Editor).

Address: Sjöhistoriska Samfundet/Swedish Society for Maritime History, c/o Per Clason (Secretary), Krigsarkivet, 115 88 Stockholm

Back issues of *Forum navale* and other publications of the Society are available from the Society's Secretary.

Forum navale accepts manuscripts in English.

Innehåll:

<i>Leos Müller: Förord</i>	5
<i>In Memoriam: Jan Magnus Fahlström</i>	7
<i>Mats Kero: Bredda Samfundets verksamhet!</i>	9
<i>Nils Bruzelius replik till Inge Tjøstheim</i>	13
<i>Magnus Perlestam: "Ringa prof av behjärtad soldat" Mod, plikt och heder i en marin krigsrätt vid slutet av 1600-talet</i>	15
<i>Gustaf von Hofsten: HMS Fujiyama – ett av svenska flottans vackraste, men samtidigt mera okända fartyg</i>	82
<i>A.D.M. Forte, Edward M. Furgol and Steve Murdoch: The Burgh of Stade and the Maryland 'Court of Admiralty' of 1672</i>	94
Recensioner	
<i>Lars Wigenius, Skonerten Johan och den dramatiska sista resan. Göteborg. Breakwater Publishing, 2002, 118 sidor, illustrationer, anmäld av Mats Kero</i>	114
Meddelanden om nyutkommen litteratur	116
Summaries	
<i>Magnus Perlestam: Little evidence of an intrepid soldier: Courage, duty and honour in a naval court at the end of the seventeenth century</i>	118
<i>Gustaf von Hofsten: HMS Fujiyama – although rather unknown, one of the most beautiful ships in the Royal Swedish Navy</i>	121

Pris 200 kr

Beställes genom bokhandel eller direkt hos Sjöhistoriska Samfundet,
Krigsarkivet, 115 88 Stockholm

ISSN 0280-6215