

Eivor Grindeland

Britenes kapring av skipet *Posten* fra Trondheim i 1799

En undersøkelse av britisk kaperfart og priserett, samt handel og skipsfart i Trondheim ved hjelp av prisrettsdokumenter.

Bacheloroppgave i Bachelor i historie

Veileder: Hanne Østhus

Mai 2024

Eivor Grindeland

Britenes kaping av skipet *Posten* fra Trondheim i 1799

En undersøkelse av britisk kaperfart og priserett, samt handel og skipsfart i Trondheim ved hjelp av prisrettsdokumenter.

Bacheloroppgave i Bachelor i historie
Veileder: Hanne Østhus
Mai 2024

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
Det humanistiske fakultet
Institutt for historiske og klassiske studier



Kunnskap for en bedre verden

Sammendrag

Denne bacheloroppgaven undersøker kapringen av det trønderske skipet *Posten som* i 1799 ble tatt av det britiske krigsskipet *HMS Ranger* utenfor Amsterdam. Kaperfarten var en maritim krigstaktikk hvor målet var å svekke fienden. Storbritannia hadde mot slutten av 1700-tallet bygget et sterkt kaperi, hvor marinens kapteiner og offiserer kapret skip og tok dem som priser. For å regulere kaperfarten ble det opprettet spesialiserte domstoler som skulle avgjøre om en kapring var korrekt. Det var her, i den britiske priseretten det trønderske mannskapet til *Posten* endte opp i 1799. Rettsaken skulle avgjøre om *Posten* nå tilhørte kaperne, eller om skipet skulle returneres til de trønderske eierne. Saken måtte opp i to rettsrunder, da dommen i den første instansen ble anket. Saksdokumentene fra anken om *Posten* i 1807 er tilgjengelige på nett via «Prizepapers.de». Ved å se på historien og informasjonen i dette dokumentet har det vært mulig å gjøre en undersøkelse av britisk kaperfart og priserett i perioden. Oppgaven er en utdypende undersøkelse på en enkelt kapring og den påfølgende rettsaken. Ankesaksdokumentene er også brukt i en lokalthistorisk undersøkelse av handel og skipsfart i Trondheim.

Abstract

This thesis examines the prize-taking of *Posten* in 1799, a Danish-Norwegian ship belonging to the port of Trondheim. *Posten* was taken by the British warship *HMS Ranger* outside of Amsterdam. Privateering or prize-taking was a naval war tactic used to impair the enemy. Great Britain had towards the end of the eighteenth-century built a sturdy prize-taking fleet, where commanders and officers of the navy seized enemy ships and took them as prize. To regulate prize-taking activities, a specialized court of prizes was formed. Here would instances of prize-taking be reviewed and scrutinized to determine whether the ship could be condemned as a lawful prize. It was in this court the crew and sailors belonging to *Posten* had to see, whether the ship was condemned or if it would be restored to them. The case had to be held two times, in different instances of the court. The first ruling from 1799 had been appealed, and the appeal court was held in 1807. The legal documents produced by this appeal is accessible through “Prizepapers.de”. Reading and looking through these court papers has made an examination into British prize-taking and prize courts possible. This thesis is a deep dive into the taking of the ship *Posten*, as well as the court cases that followed. The papers from the appeal were also used in an examination into shipping and trade history in Trondheim.

INNHOLDSFORTEGNELSE

Sammendrag.....	1
Abstract	1
KAPITTEL 1 INNLEDNING	3
Tidligere forskning.....	4
Kildesituasjon og metode	5
Oppgavens struktur	7
KAPITTEL 2 KAPRINGEN OG KAPERFART.....	8
Kapersituasjonen av <i>Posten</i>	8
Charles Campbell og <i>HMS Ranger</i> før 1799	9
Britisk kaperfart.....	11
Nøytral handel i møte med britisk kaperfart	14
KAPITTEL 3 PRISERETT OG RETTSAKEN.....	15
Britisk priserett.....	15
Rettsaken om <i>Posten</i>	18
Argumentene i ankesaken om <i>Posten</i>	19
Avgjørelsen i ankesaken.....	23
KAPITTEL 4 PAUL HYLL, MANNSKAPET OG SKIPSFART I TRONDHEIM.....	25
Om Paul Hyll og mannskapet.....	25
Om handel og skipsfart i Trondheim.....	28
KAPITTEL 5 AVSLUTNING OG VIDERE FORSKNING.....	31
LITTERATURLISTE	33
Primærkilder.....	33
Sekundærlitteratur	33

Kapittel 1 Innledning

Denne bacheloroppgaven undersøker kapringen av det trønderske skipet *Posten* i 1799. Britenes kapring av *Posten* var et eksempel på kaperfarten, en maritim krigstaktikk som vokste ut av en intens rivalisering mellom de europeiske statene på 1700-tallet.

Kaperfarten var en form for lovlig sjørøveri, der et skip fra en krigførende part kapret et skip som tilhørte motstanderen. Marinenes skip ble brukt til å frarøve fienden både sivile og militære skip. Skipet ble, i datidens språkbruk, tatt som prise. Fordi marinen drev kaperfart med skip den uansett hadde på havet, ble dette ansett for å være en effektiv og kostnadseffektiv måte å svekke fienden på,¹ og mot slutten av 1700-tallet var kaperfart derfor blitt en etablert del av den maritime krigføringen i Europa. Det var imidlertid ikke bare skip fra stater som var i direkte krig med hverandre som ble kapret, også nøytrale skip var i fare. Det er dette vi skal se hendte med *Posten*. Skipet tilhørte trønderske handelsmenn fra det nøytrale Danmark-Norge, men likevel ble det kapret.

I denne bacheloroppgaven undersøker jeg hva som skjedde med *Posten*: hva var omstendighetene rundt kapringen og hva hendte etterpå? Primærkilden jeg bruker for å finne svar på disse spørsmålene er et dokument hentet fra den britiske priseretten. For å regulere den voksende kaperfarten ble det i Storbritannia, Frankrike, og også Danmark-Norge, opprettet spesialiserte rettsinstanser for å vurdere hvorvidt kapringene som ble gjort var lovlige. *High Court of Admiralty* i Storbritannia var en slik rettsinstans, og det var her kapringen av *Posten* ble vurdert. Denne oppgaven bruker, og bygger videre på, rettsdokumenter fra ankesaken i 1807 hvor retten skulle avgjøre om *Posten* kunne erklæres som god prise.

Jeg bruker rettsdokumentene fra saken om *Posten* ikke bare til å se hva som skjedde med skipet, men også som en inngang til å se nærmere på britisk kaperfart og priserett i perioden mot slutten av 1700-tallet. Videre bruker jeg rettsaken om *Posten* for å undersøke skipsfart og handel i Trondheim. Oppgavens formål er imidlertid ikke bare deskriptiv – idet jeg gjør disse undersøkelsene ønsker jeg først og fremst å vise hvilket potensial som finnes i priserettsdokumenter, slik som de fra saken om *Posten*. Disse dokumentenes nytte innskrenker seg ikke bare til undersøkelser om enkeltskjebnene til skipene de forteller om. Tvert imot kan de innhentede opplysningene, avhørene og konklusjonene gi oss verdifull

¹ Teige, 2010: 11

kunnskap om britisk kaperfart og priserett, samt handel og skipsfart i Europa på slutten av 1700-tallet mer generelt.

Tidligere forskning

I denne oppgaven skal jeg undersøke én enkelt kapring: et dansk-norsk skip som ble tatt av et britisk krigsskip i 1799, med andre ord i en periode hvor de to statene ikke var i krig med hverandre.

Undersøkelser av kaperfart, og spesielt britisk kaperfart, er i norske miljøer ofte blitt gjennomført som ledd i større studier av britisk krigføring. Spesielt har kaperfart under Napoleonskrigene vært et sentralt forskningsfelt siden 1950-tallet. Forfattere som Berit Eide Johnsen har skrevet om hvordan norske sjømenn havnet i engelsk fangenskap på grunn av kaperfarten,² og Joh N. Tønnessens bok fra 1955, *Kaperfart og skipsfart: 1807-1814*,³ har lenge vært den eneste norske undersøkelsen om kaperfart. Forfatterens grundige arbeid med den norske og britiske kaperfarten har gjort at boka fortsatt er aktuell, men den handler først og fremst om kaperfart knyttet til Napoleonskrigene. Ola Teige ønsket å utvide feltet noe med sin artikkel «Priser, profitt og nøytralitet». Her skriver han om den norske kaperfarten under den store nordiske krig,⁴ men han bruker også en del tid på bakgrunnen for kaperfart.

Det at kaperfart i den norske historieforskningen først og fremst har vært knyttet til krigstid kan gi et litt skjevt bilde av situasjonen, for, kaperfart var også en trussel i fredstider. Norske privatpersoner som drev handel- og skipsfart måtte hele tiden forsøke å navigere det britiske kaperiet, men ofte var kapringer umulig å unngå. I et forum fra 2016 i *The International Journal of Maritime History* ble det publisert fem artikler om betydningen av nøytral skipsfart på 1800-tallet.⁵ Her diskuteres reglene for, og virkningene av, nøytral handel- og skipsfart, med et særlig blikk på tre nasjoner: Sverige, Danmark-Norge og USA. Disse artiklene så først og fremst på nøytral skipsfart generelt, og i de tilfellene hvor kapringer ble diskutert eksplisitt handlet det for det meste om svenske skip.

Foreløpig har man ikke gjort utdypende undersøkelser av enkeltkapringer av dansk-norske skip i nøytral tid i forskningen på kaperfart i Norge. I artikkelen *How to research*

² Johnsen, 1993, *Han sad i prisonen : Sjøfolk i engelsk fangenskap 1807-1814*.

³ Tønnessen, 1955, *Kaperfart og skipsfart 1807-1814*.

⁴ Teige, 2010, *Priser, profitt og nøytralitet : Kaperfarten i Norge under den store nordiske krig 1709-1720*.

⁵ Marzagalli, Schnakenbourg, Müller, Pourchasse & Beaurepaire, 2016, *The International Journal of Maritime History* 28(1).

*Scandinavian ships and seamen in the Prize Papers of the British National Archives*⁶ presenterer Margareth Hunt en inngangsmåte for å se på slike enkelthendelser. Denne er tilgjengelig gjennom arkivportalen «Prizepapers.de», som dessuten har digitalisert en del av materialet Hunt viser til. Ved hjelp av Hunt sin metode, og materialet i arkivportalen er det nå mulig å avdekke og undersøke enkelte kaperhendelser av nøytrale dansk-norske skip.

Kildesituasjon og metode

Rettsdokumentene fra saken om *Posten* er tilgjengelige gjennom den digitale arkivportalen «prize papers portal».⁷ Dette er en digitalisering av arkivmateriale om britiske kapringer som befinner seg i *The National Archive* i Storbritannia. Det originale arkivmaterialet i *The National Archive* er en stor samling rettsdokumenter og annet materiale som har opphav fra skipskapringer.⁸

Digitaliseringen er et samarbeid mellom Carl von Ossietzky Universität Oldenburg i Tyskland, og det britiske nasjonalarkivet. Formålet med prosjektet er å digitalisere og publisere prisepapirmaterialet slik at det blir tilgjengelig for flere.⁹ Det er denne digitaliseringen som har gjort det mulig for meg å skrive en slik bacheloroppgave. Digitaliseringen av prisepapirene er en pågående prosess, og når jeg skriver denne oppgaven er det bare et begrenset utvalg dokumenter som er offentliggjort, nemlig det som beskrives som «55 fully digitized "Case Books" of the HCA 45 collection».¹⁰ Dette er trykte rettsdokumenter fra ankeinstansen «the Appeal Court from the High Court of Admiralty» i London og fra «the Vice-Admiralty Courts» i de britiske koloniene. Dokumentene er fra årene 1793 til 1815 i HCA 45-samlingen.¹¹

Dokumentene i rettsaken om *Posten* finnes i arkivdokumentene fra *The Appeal Court from the High Court of Admiralty*. Ankesaker kom dit fra admiralitetets lavere instanser.¹² Priseretten var anerkjent internasjonalt, og andre land hadde egne priseretter på 1700-tallet,

⁶ Hunt, 2023, *How to research Scandinavian ships and seamen in the Prize Papers of the British National Archives*.

⁷ Prize Papers Portal, u.å. Hentet 11.01.24 fra <https://portal.prizepapers.de/index/>

⁸ «Collection», Prizepapers.de, u.å, <https://www.prizepapers.de/the-project/the-prize-papers-collection>(08.05.24)

⁹ «our mission», Prizepaper.de, u.å, <https://www.prizepapers.de/the-project/the-prize-papers-collection/our-mission>(08.05.24)

¹⁰ «the portal», Prizepapers.de u.å. <https://www.prizepapers.de/the-project/the-prize-papers-collection/the-portal>(01.05.24)

¹¹ «the portal», Prizepapers.de u.å. <https://www.prizepapers.de/the-project/the-prize-papers-collection/the-portal>(01.05.24)

¹² «the portal», Prizepapers.de u.å. <https://www.prizepapers.de/the-project/the-prize-papers-collection/the-portal>(01.05.24)

men *High Court of Admiralty* var en britisk domstol.¹³ Den var altså ikke nøytral, og behandlet heller ikke sakene den tok opp objektivt. Som vi vil se hadde britene tvert imot en interesse av at flest mulig skip ble erklært som god prise. Dokumentene vi skal se nærmere på kan derfor heller ikke anses for å være nøytrale eller objektive.

I den digitale arkivportalen *prizepapers.de* er det mulig å søke etter steder, skip, rettsaker og kapringer. Jeg ønsket å finne skip fra Norge, og gjerne fra Trondheim. Det første søket jeg gjorde etter skip med søkeordet «Trondheim» i januar 2024 ga imidlertid ingen treff. Derfor forsøkte jeg å søke med andre stavemåter, og med søkeordet «Drontheim» fikk jeg ett treff: skipet *Posten*. Dette skipet ble dermed undersøkelseelementet for bacheloroppgaven.¹⁴ Foreløpig er *Posten* det eneste skipet fra Trondheim i *prizepapers*-portalen.¹⁵

Posten ble kapret i 1799, og rettsdokumentene for saken finnes i «Case Book» volum 50.¹⁶ Ankedokumentene fra saken om *Posten* er fra 1807 og utgjør 24 trykte sider skrevet på engelsk. Dokumentet har tre deler: «The Appellant's Case», «Case on Behalf of the Respondents», og «Joint Appendix». De to første delene er partenes saker og gjengir deres argumenter. Her får vi se noen av prosedyrene fra priseretten, og hvordan partene i saken bygde sine argumenter ut ifra tilgjengelige brevis. I den tredje og siste delen, appendikset, er alt bevisgrunnlaget fra saken samlet og sortert, og dette har vært en viktig kilde for oppgaven. Her er avhør av mannskapet gjengitt i sin helhet, og noen skipspapirer fra det kaprede skipet er oversatt til engelsk og lagt ved. Disse dokumentene viser også hvordan hverdagen til en sjømann var på 1700-tallet, og kan gi oss viktige opplysninger om handel og skipsfart sent på 1700-tallet.

Jeg mener dessuten at *Posten* kan tjene som et eksempel på hvordan *prizepapers*-prosjektet kan utvide forskningen på kaperfart, og gi ett nytt perspektiv på handel og skipsfart i Trondheim. I teorien har undersøkelser av prisepapirene også vært mulig før, men digitaliseringen har gjort dataene for slike studier mer tilgjengelige. Samtidig er det viktig å påpeke at historien om *Posten* ikke nødvendigvis er et representativt eksempel på kapring av skip fra Trondheim eller Norge. For å si noe om dette hadde jeg behøvd flere kaprede skip og

¹³ «Collection», *Prizepapers.de*, u.å, <https://www.prizepapers.de/the-project/the-prize-papers-collection> (08.05.24)

¹⁴ Søket ble gjort 11.01.24 hvor kun «Drontheim» ga ett treff. Per 02.05.24 er det imidlertid også mulig å søke og komme fram til det samme treffet, *Posten*, med søkeordet «Trondheim».

¹⁵ Treffet er, TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk-norsk), Kaptein: Paul Hyll, kapret 1799.

¹⁶ TNA, HCA 45/50, *Case book of prize appeals, Vol. 50, 1806 – 1807*

det ville ha krevd mer tid enn det som er mulig å gjennomføre innenfor rammene av en bacheloroppgave.

Opplysningene fra rettsdokumentene om *Posten* har også dannet utgangspunktet for videre søk etter andre primærkilder om britisk kaperfart og priserett, samt handel og skipsfart i Trondheim. Jeg har brukt navn på personer og steder fra rettsdokumentene til å søke i, folketellingen fra 1801, *The National Archive* sine kataloger, og i kobbereksport- og skipsanløpslister fra Trondheim.¹⁷ Sammen med lokalhistoriske kilder og annen sekundærlitteratur, utgjør rettsdokumentene fra saken om *Posten* og de nevnte primærkildene grunnlaget for denne bacheloroppgaven.

Oppgavens struktur

Denne oppgaven er inndelt i tre hoveddeler, hvor hver del er et kapittel. Den første delen, kapittel 2, forteller om kapringen av *Posten*. Her vil jeg se på hva som skjedde da britene kapret det trønderske skipet. Videre i kapitlet vil det følge en del som ser på den britiske kaperfarten, og mannen som kapret *Posten*: Charles Campbell. I denne delen vil bakgrunnen for det britiske kaperiet blir belyst sammen med hvordan kaperfarten ble gjennomført. Til sist i kapitlet vil jeg diskutere den nøytrale skipsfarten i møte med den britiske kaperfarten, ettersom *Posten* var et nøytralt dansk-norsk skip.

I kapittel 3 vil vi se på den neste hoveddelen. Her ser vi på den britiske priserettens rutiner og sedvaner, før rettsaken om *Posten* fra den britiske priseretten blir gjennomgått og analysert. Her ser vi på rettsrunden, saken og rettergangen fra den første instansen, og ankesaken. Argumentene som ble brukt i ankesaken, og avgjørelsen fra ankeinstansen har hver sin del til slutt i kapitlet.

Kapittel 4 er en lokalhistorisk undersøkelse av det trønderske skipet *Posten*. Kapitlets første del ser jeg på kapteinen Paul Hylls liv og karriere. I kapitlets andre del blir skipet og mannskapet plassert inn i en større historisk sammenheng. Her ser jeg på handelsmennene som hadde eierskap ombord i *Posten*. I dette kapitlet forsøker jeg å vise hvordan ankesaksdokumentene fra saken om *Posten* kan være et godt utgangspunkt for en undersøkelse av skipsfart og handel i Trondheim.

¹⁷ Digitalarkivet.no, folketelling 1801, for 1601 Trondheim kjøpstad, <https://www.digitalarkivet.no/source/58434> (08.05.24) og for 1660P Strinda prestegjeld, <https://www.digitalarkivet.no/source/58449> (08.05.24), «search the catalog», TNA, <https://discovery.nationalarchives.gov.uk> (08.05.24), «historiske databaser», Tidvis.no, https://tidvis.no/historiske_databaser/ (08.05.24).

Oppgavens siste kapittel vil være et sammendrag hvor noen funn vil bli framhevet og diskutert, her vil det også bli gitt forslag til videre forskning. Formålet med strukturen slik den er oppgitt, er å frambringe oppgavens innhold på en interaktiv og enkel måte.

Kapittel 2 Kapringen og kaperfart

Kapersituasjonen av *Posten*

I avhør forteller Paul Hyll om kapersituasjonen. Den 6. april 1799 seilte han handelsskipet *Posten* ut av Trondheim.¹⁸ Ombord var fem andre sjømenn, deriblant hans sønn Stephen. De var utsendt av skipets eiere Falck og Co. på en reise til Amsterdam. Med seg hadde de en bær på 24½ kommersielle laster, eid av noen av byens kjøpmenn. Lasten var 297 skippund kobber, 1 246 våger tørrfisk, to pakker hjorteskinn og tre fat olje. Etter 14 dager nærmet skipet seg Amsterdam, hvor planen var å ta i land for lossing for så å seile videre mot Gdańsk, Polen. På dette tidspunktet befant skipet seg fire 'nederlandske mil' øst for Vlieland, en av de frisiske øyer.

I et vindstille Vadehav utenfor Amsterdam, fikk *Posten* og mannskapet et britisk krigsskip i kikkerten. Kaptein Paul Hyll var før avreise blitt advart mot å nærme seg Amsterdam om han kom over et slikt skip, men uten vind i seilene var det nå umulig å unngå. Uten forsøk på å endre kurs eller unnsnippe, havnet dermed mannskapet i britiske hender. Den 20. april 1799 ble *Posten* kapret av det britiske krigsskipet *Ranger*, og en ny kurs ble satt: Yarmouth. Tre dager etter kapringen fant sted, nådde de målet.

Det framkommer av ankesaksdokumentene hva som skjedde etter *HMS Ranger* og Charles Campbell ankom Yarmouth med *Posten*. Den 23. april 1799 leverte navigatøren George Harper skipspapirene de hadde funnet om bord i *Posten*. Da det britiske skipet nådde *Posten* 20. april i Vadehavet hadde offiserer gått ombord for å ransake lasten og inventaret. De lette etter funn som kunne vise at skipet hadde brutt med sin nøytralitet, disse funnene kunne være forfalskede papirer, falske flagg eller ulovlige varer. Funnene skulle kaperne bruke som bevis i rettssaken. På leting etter falske papirer ble alle papirene de fant samlet og sortert. Det framkommer av eden George Harper avla da han leverte inn papirene, at de hadde funnet 72 papirer, og han sverget på deres legitimitet: «[...] this Deponent further maketh Oath, that the said Papers or Writings are brought and delivered in as they were received or

¹⁸ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk-norsk), Kaptein: Paul Hyll, kapret 1799. side 14.

taken, without Fraud, Addition, Subduction or Embezzement [...]».¹⁹ Eden var signert av Harper, og «notarius publicus» W^m Steward. Det ble ikke levert inn noe falsk flagg eller attest om ulovlig last, så dette ble ikke funnet.

I havn i Yarmouth fortsatte innsamlingen av bevis, nå gjennom avhør. Fra 24. til 26. april måtte tre personer i mannskapet til *Posten* møte i avhør. De avhørte var kapteinen Paul Hyll, hans sønn Stephen Hendrick Hyll og styrmannen Ole Olsen Sten. Alle ble stilt 32 spørsmål, hvor de skulle forklare hvem de var, hvor de kom fra, og hvilke tidligere erfaringer de hadde på sjøen. Videre ble de spurt om hvem oppdragsgiverne til reisen var, hva de visste om disse personene, og hva historien til skipet var. Spørsmålene skulle bygge videre på funnene gjort ombord, derfor skulle de tre også forklare seg om lasten og inventaret. Avhøret ble utført av kommisjonærene Dover Colby og R^o Cory, jr. med tolknings hjelp fra oversetteren Thomas Watson. Svarene ble nedskrevet og gitt en notarialbekreftelse av «notarius publicus» W^m Steward, slik at de kunne brukes i rettsaken.

Det var Charles Campbell sitt ansvar å samle tilstrekkelige mengder korrekte bevis til rettsaken. Som den kaprende parten var det hans oppgave å bevise at kapringen av *Posten* var korrekt.

Charles Campbell og *HMS Ranger* før 1799

Kaperskipet og mannskapet tilhørte kong Georg IIIs marine og ble ledet av Charles Campbell *Esq.* Det var ikke uvanlig at britiske krigsskip – som *HMS Ranger*, tok priser og drev kaperfart, tvert imot var det noe de ble oppfordret til. Enkeltpersoner, og spesielt kommandører som Campbell, kunne opparbeide seg store rikdommer ved å ta del i kaperfarten. Dette vil jeg komme tilbake til i delen om britisk kaperfart. Først vil jeg se på hvem Charles Campbell var, og hvorfor det var akkurat ham som kapret *Posten*. Det er ikke mange opplysninger om Campbell i rettsdokumentene, men andre kataloger fra *High Court of Admiralty* gjør det mulig å svare på disse spørsmålene.

I brevvekslinger mellom Charles Campbell og admiralitetet kommer kommandørens erfaringer med marinen fram. Campbell ble utnevnt som kommandør av *HMS Ranger* i desember 1796.²⁰ I 1797 opplever Campbell først et mytteri blant mannskapet, hvor han blir nødt til å forlate skipet og be herrene i admiralitet om hjelp.²¹ Senere i 1797 bisto han admiral

¹⁹ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk-norsk), Kaptein: Paul Hyll, kapret 1799. side 20.

²⁰ TNA, ADM 1/1621/6

²¹ TNA, ADM 1/1622/46

Adam Duncan i slaget ved Camperdown, ved å frakte nederlandske personer av interesse til Yarmouth.²² Yarmouth er en by på østkysten av England, i Norfolk fylke. Fra 1792 og fram til 1815 blir Yarmouth – eller Great Yarmouth – beskrevet av Bob Sutcliffe som «...the main support base for naval operations in the North and Baltic seas due to its strategic location, in particular its proximity to Texel, where the Dutch fleet was anchored.»²³ Nærheten til Nederlandene og muligheten til å ankre opp og reise ut raskt var viktig for et Storbritannia som hadde et stadig mer anstrengt forhold til Frankrike.

Campbell var en del av «the North Sea fleet», som ble opprettet som et svar på den fryktede bataviske flåten. Da Frankrike i 1795 gikk inn i Nederlandene, var posisjonen og tilstanden til den bataviske flåten av spesiell interesse for Storbritannia.²⁴ Med Nordsjøflåten skulle britene sikre at denne flåten ikke havnet i franske hender. Campbell fraktet også krigsfanger fra slaget ved Camperdown tilbake til Nederlandene etter at de ble benådet av kongen og fikk lov til å returnere.²⁵ I et brev datert 30. november 1797 uttrykker de bataviske admiralene De Winter og Meurer stor takknemlighet overfor gjestfriheten Campbell hadde vist dem:

As Officers of the Batavian Navy and now prisoners of war, being taken after the last battle between the English and Batavian fleets on 11 October 1797, were granted leave, by his British Majesty, to return to Holland. Captain Charles Campbell of HMS Ranger was ordered to carry them, they left Sheerness on 23 November 1797 and landed at Texel on 30 November 1797. Captain Campbell's conduct and that of his Officers was so remarkably honest and gallant that we, and the whole of the Batavian Navy, will be obliged for ever.²⁶

I etterkant av 'Battle of Camperdown' hvor den bataviske flåten måtte overgi seg, kontrollerte nordsjøflåten kysten langs De vest-frisiske øyer. Britiske krigsskip skulle blokkere fortøyningsplassen ved Texel – en av de vest frisiske øyene, slik at ingen skip forlot deres kontroll. Denne blokaden var nødvendig for å beskytte britiske handelsskip og deres handelsruter i regionen.²⁷ I 1798 ble Campbell med *HMS Ranger* sendt til Texel for å ta del i

²² TNA, ADM 1/1622/53, Charles Campbell fikk i ordre fra Admiral Duncan om å seile til Elbe for å hente 'Prince Frederick of Orange-Nassau sammen med andre nedrelandske admiraler.

²³ Sutcliffe, 2021: 486

²⁴ Duffy, 2021: 795/796

²⁵ TNA, ADM 1/1622/52

²⁶ TNA, ADM 1/1622/52 folioer 122-123

²⁷ Sutcliffe, 2021: 486

konvoien.²⁸ Fra dette tidspunktet og fram til 1799 kapret *HMS Ranger* og Charles Campbell fire skip og førte dem til Yarmouth. Det siste av dem var *Posten*.²⁹

Britisk kaperfart

Charles Campbell var åpenbart en del av det britiske kaperiet, men hvordan ble kaperfarten driftet, og hvorfor ble det i det hele tatt brukt resurser på kaperfart? Den viktigste grunnen var at et sterkt kaperi og en utbredt kaperfart kunne angripe og skade fiendens ressurser. Det å kapre fiendens skip frarøvet dem både ressurser, mannskap og ikke minst skip. Skip var kostbare, ettersom materialene var dyre og vanskelige å anskaffe for verftene, og arbeidet med å sette alt sammen til et skip var dessuten tidkrevende. Alle momentene av skipsbygging kostet mye tid og penger, og derfor var det ingen som ønsket å miste et skip. Nettopp dette gjorde dem imidlertid veldig lønnsomme å kapre.

På grunn av lønnsomheten bygde Storbritannia opp et omfattende kapersystem. I en utregning gjort for perioden 1793-1814 viser Tønnessen at England skal ha tapt 10 871 skip til fiendtlige kaperier, men ettersom de selv kapret 67 584 skip sto de uansett igjen med en skipsgevinst på 56 713.³⁰ Dette var skip som ble solgt på auksjon til private interesser, men som også kunne inngå i den britiske marinen. For eksempel var den første nordsjøflåten til Adam Duncan i 1795 satt sammen av, blant annet, eks-franske priser.³¹ En sterk kaperflåte ville altså svekke fiendens flåte, men også tilføre Storbritannia verdier i form av nyervervede skip. Kaperiet kunne dessuten tilføre Storbritannia verdier utover skip, for varene ombord var også av interesse. Det var alltid behov for resurser i Storbritannia, og kapringer kunne dermed bidra til å møte etterspørselen på det britiske hjemmemarkedet. Det var altså mange grunner til å oppfordre skip til å drive kaperfart, og Storbritannia var tjent med et sterkt og utbredt kaperi som kunne angripe fienden.

Ola Teige deler kaperfarten inn i tre ulike typer aktører, hvor to ble driftet etter statlig oppfordring. «Generelt sett kan man snakke om tre forskjellige typer angripere: en statlig, en privat, og en kombinasjon av disse to.»³² Den private aktøren var rett og slett pirater. Eller

²⁸ TNA, ADM 1/1624/44

²⁹ Se TNA, HCA 45/47/1 skip: Neptunus (prøyssisk), Kaptein: Henderik Kuyp, kapret 1798, HCA 45/40/3 skip: Ceres (prøyssisk), Kaptein: Hendrik J. Bentheim, kapret 1798, HCA 45/33/25 skip: Columbia (amerikansk), Kaptein: Benjamin Weeks, kapret 1798, & HCA 45/50/22 skip: Posten (dansk-norsk), Kaptein: Paul Hyll, kapret 1799.

³⁰ Tønnessen, 1955: 18. Utregningen er gjort med et antatt gjennomsnitt av engelske oppbrakte skip på 3072 per år. Antagelsen er basert på antallet oppbrakte skip i den engelske handelsflåte, 36 867 skip i årene 1801-1812.

³¹ Sutcliffe, 2021: 486

³² Teige, 2010: 9

med andre ord, private grupper som opererte utenfor, og fri fra, en statlig jurisdiksjon. Denne formen for kaperfart faller utenfor denne oppgaven, ettersom sjørøveri ikke produserte noe materiale det er mulig å studere i dag.

«Privateering», altså kategorien av kaperfart Teige nevner sist er en kombinasjon av en statlig og en privat aktør. Privateide og -førte skip kunne gjennom bevilgning bli en del av den statlige kaperfarten, og privatpersoner kunne søke om lisens, eller «Letter of Marque», fra admiraltetet.³³ Med en slik lisens ble fartøyet ansett som et militært hjelpeskip og inkludert som en del av kaperiet.³⁴ Privat kaperfart var farlig og risikofullt. Starkey skriver at «The risks facing privateering ventures were of two main kinds – physical and financial.»³⁵ Sjøfart var et farlig yrke av natur, men spesielt deltagelsen i krig gjorde vold til en del av hverdagen, og faren for å selv bli kapret var alltid til stede: «Thus, privateersmen faces the very real prospect of death, maiming or capture at the hands of the enemy, as well as the normal perils of injury and disease which beset the working lives of all mariners.»³⁶ Utover de fysiske farene kunne de finansielle være katastrofale. Tap av mannskap, inventar eller skip, ble tatt fra private lommer, og var ikke utømmelige, og i tillegg kunne ukorrekt drift lede til konkurs. Teige sier at «Kaperredere måtte stille kausjon for å dekke erstatninger i tilfelle oppbringelsen ble funnet urettmessig.»³⁷ Disse erstatningssummene var enorme, og private kapere var lite lystne på å kapre feil skip. Dette var imidlertid en stor utfordring, for i perioder hvor Storbritannia var i krig med flere nasjoner kunne lisensbrev bli utskrevet for kapring av skip fra alle disse nasjonene, men også for bare én.³⁸ Praksisen med å seile under falsk flagg, kompliserte kaperfarten videre for de som hadde begrensninger i sin lisens. Kapteiner i den britiske marinen derimot, trengte ikke å tenke på slike finansielle utfordringer: de var finansiert av staten.

Den statlige kaperfarten betegnes av Teige som «...krigsfartøyer under statlig kommando.»³⁹ *HMS Ranger* og Charles Campbell var under statlig kommando da de som en del av den britiske marinen kapret *Posten* i 1799. Kaperfart som militærtaktikk var både effektivt og relativt kostnadsfritt. Kaperskipene var marineskip, de var velutstyrte og befant seg på strategiske plasser. Kostnaden av driften var i utgangspunktet sirkulær, ettersom et skip

³³ Maxwell, 1800: 382

³⁴ Teige, 2010: 11

³⁵ Starkey, 1990: 60

³⁶ Starkey, 1990: 60

³⁷ Teige, 2010: 12

³⁸ Maxwell, 1800: 382

³⁹ Teige, 2010: 9

som ble kapret og erklært som god prise, betalte for kostnadene av kaperfarten gjennom sin verdi.

På bakgrunn av denne kostnadsordningen kom også oppfordringen til å ta priser for kronens tjenestemenn. Overskuddet av prisen, altså de pengene som var igjen etter at alle avgifter var betalt, gikk i hendene på den personen eller det mannskapet som hadde kapret prisen. I en beskrivelse av disse betaling- og kostnadsordningene fra 1800⁴⁰ blir det tydelig hvorfor kapteiner som Campbell i den britiske marine drev kaperfart.

Flag officers, commanders, and *other officers*, seamen, mariners, and soldiers, on board every ship of war in his Majesty's service, who shall take any fortress upon the land, or any arms, ammunition, stores of war, goods, merchandize, and treasure, belonging to the state or any public company of the enemies of the Crown of Great Britain, upon the land, or any ship or vessel, or merchandizes laden on board the same, in any creek, river, haven, or road, belonging to or defended by the said fortress upon the land shall have the sole interest and property of every such ship, merchandize, arms, ammunition, stores, treasure, &c. After final adjudication thereof as lawful prize in any of his Majesty's courts of admiralty, to be distributed by his Majesty, in such proportions as hereinbefore mentioned.⁴¹

Som vi ser i dette utdraget hadde parten som kapret et skip full råderett i den påfølgende rettergangen. Dette kunne resultere i stor rikdom for enkeltpersoner, og sånn sett virket det oppmuntrende for kaperfart blant marine offiserene. Oppfordringen til kaperfart var også eksplisitt i beskrivelsene av utbetaling: kaptein, offiserer og alle andre som var ombord på et marineskip skulle bli betalt, «FIVE POUNDS for every man who was living on board any ship vessel so taken, burnt, sunk, or otherwise destroyed *at the beginning of the attack or engagement between them* [...]»⁴² For hver person som beviselig befant seg ombord på skipet som ble tatt, fikk alle ombord på det kaprende skipet, fem pund. Bestemmelsen over viser hvordan man oppmuntret til kaperfart i alle deler av marinen. Alle menn som var en del av mannskapet ved kaperøyeblikket, ble kompensert for risikoen de ble utsatt for.

Marinekapteiner som Charles Campbell kunne derfor bli oppfordret til å kapre skip av sitt eget mannskap. Det store rikdomspotensialet i en prise var nok til å motivere personer som Campbell til å ta del i den statlige kaperfarten, og betalingsordningene gjorde driften og kostnaden av kaperfarten sirkulær.

⁴⁰ Maxwell, 1800, *The spirit of marine law, or compendium of the statutes relating to the Admiralty; being a concise but perspicuous abridgment of all the acts relative to navigation. Alphabetically arranged, and the substance and references to the several clauses placed in the margin.*

⁴¹ Maxwell, 1800: 397-398

⁴² Maxwell, 1800: 405-406

Nøytral handel i møte med britisk kaperfart

Den nøytrale skipsfarten hadde vokst på slutten av 1700-tallet, for i fravær av de krigførende nasjonene –Storbritannia og Frankrike – kunne skipsfart fra Danmark-Norge fylle etterspørselen på de europeiske markedene. Dansk-norsk handel vokste dermed enormt under konfliktiden,⁴³ men ikke uten risiko. I 1799 var ikke Danmark-Norge i konflikt med Storbritannia, men *Posten* ble allikevel kapret av et britisk krigsskip. Nøytralitet var ikke en beskyttet posisjon politisk sett, men som vi vil se kunne den forsvares ideologisk.

Mot slutten av 1700-tallet var grensene for nøytralitet uklare, og det var omstridt om nøytralitet i krigstid overhodet var mulig. Nederlenderen Hugo Grotius (1583-1645) mente at kun upartisk nøytralitet var rettferdig – «...true neutral trade should only occur between neutral ports and neutral merchants.»⁴⁴ I praksis var Grotius' oppfordring i liten grad overholdt. Den idéen de nøytrale tok til seg i perioden var: «free ships make free goods».⁴⁵ Skipets nøytrale flagg skulle beskytte skipet i sin helhet, inkludert lasten.⁴⁶ Dette skulle vise seg å være et svakt rettslig grunnlag i møte med det britiske kaperiet.

Britenes etterspørsel etter varer, spesielt fiendens, gjorde forholdet til nøytral skipsfart komplisert. Mot slutten av 1700-tallet var britenes forhold til nøytralitet tilspisset. Da Frankrike erklærte krig mot Storbritannia i 1793⁴⁷ gikk britenes ønske om et sterkt kaperi på bekostning av den nøytrale skipsfarten, slik som i *Postens* tilfelle. Før krigserklæringen inngikk Storbritannia avtaler med de nøytrale skipsnasjonene, for å bevare en skipsfart de trengte for å dekke vareetterspørselen. Dette var også ønskelig blant de nøytrale nasjonene. Perioden etter 1740-tallet hadde vært svært lukrativt for de nøytrale nasjonene. Dansk handel vokste betydelig i denne perioden, og mellom ca. 1755-1807 hadde dansk handelsfart sin gullalder.⁴⁸ Som Marzagalli og Müller påpeker, «As a matter of fact, in the late eighteenth century the Dutch and Scandinavian merchant fleets – including Norway and Finland – were among the largest in Europe, only surpassed by the British and French.»⁴⁹ Danmark-Norge hadde derfor særskilte avtaler med Storbritannia om hvilke varer som var, og ikke var tillat. Dansk-norske skip kunne etter bestemmelsene tilpasse aktiviteten slik at de handlet innenfor grensene av sin nøytralitet, men etterhvert så britene et behov for en sterkere kontroll av den

⁴³ Pourchasse, 2016: 166

⁴⁴ Marzagalli and Müller, 2016: 113

⁴⁵ Klaasen, 2003: 223

⁴⁶ Marzagalli and Müller, 2016: 113

⁴⁷ Pourchasse, 2016: 167

⁴⁸ Pourchasse, 2016: 166

⁴⁹ Marzagalli & Müller, 2016: 111

nøytrale skipsfarten: «This is easily explained, since a treaty between belligerent A and neutral B granting the neutral state lenient rights of free trade actually works to the benefit of the enemy of state A.»⁵⁰ Om britene tillot de nøytrale å fortsette sin handelsfart, kunne de ikke utelukke at skipene ville handle med deres fiender.

Idéen om «free ships make free goods» ble ikke lengre akseptert og britene forbeholdt seg tre rettigheter eller privilegier ovenfor den nøytrale skipsfarten,

First was the capture and confiscation of contraband of war from neutral ships on the high seas [...]. Second was the enforcement of blockades of enemy areas against entry by neutral ships [...]. Third was the visiting and searching of neutral ships on the high seas, in the quest for enemy-owned property or contraband.⁵¹

Disse tre rettighetene var inngripende og skapte problemer for nøytral skipsfart. Den nøytrale skipsfarten ble mer risikabel og krevende. Hyppigheten av kapringer økte, og blokader ble gjennomført med en strengere holdning ovenfor nøytrale skip. Selv om Danmark-Norge var nøytrale da *Posten* ble kapret, var det britenes tilspissende forhold til nøytral skipsfart som ledet til at Paul Hyll havnet i den britiske priseretten.

Kapittel 3 Priserett og rettsaken

Britisk priserett

Rettergangen i saken om *Posten* fant sted i den britiske priseretten, som var en del av *High Court of Admiralty*. Domstolen var offentlig og ble ført av den britiske kronens myndighet. Rettens jurisdiksjon var i saker om sjøfart og marinen, men også i sivile saker for personer tilknyttet marinen. Behovet for en spesialisert priserettsinstans som *High Court of Admiralty* hadde vokst over tid, ettersom britisk krigføring førte til stadig flere prisesaker. Britenes kaperi i denne perioden var for næring å regne, og som følge vokste den juridiske bransjen tilsvarende. Perioden mellom 1798 og 1828 var betydningsfull nettopp for utviklingen av lover, eller sedvaner, for priserett.⁵² I løpet av disse krigsårene ble priseretten en profesjonalisert domstol, hvor advokater og aktorer jobbet sammen med andre offentlig ansatte.⁵³

⁵⁰ Klaasen, 2003: 223

⁵¹ Neff, 2005: 152

⁵² «administrative/biographical background», HCA, TNA, u.å, <https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C142> (02.05.24)

⁵³ «administrative/biographical background», HCA, TNA, u.å, <https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C142> (02.05.24)

Det er det ingen eksplisitte henvisninger til lover i saken om *Posten*, for rettergangen i den britiske priseretten var bygd på sedvane og premisser. Likevel fantes det i 1800 et lovkompendium som samlet bestemmelser for «prizes».⁵⁴ Ettersom disse var samlet i 1800 er det rimelig å anta at de allerede eksisterte og utgjorde grunnlaget for rettergangen i saken om *Posten* i 1799, og også for ankesaksrettergangen i 1807. Disse lovene handlet i hovedsak om utbetalingen av prisepenger, men for at utbetalingen skulle skje måtte kapringen først bli erklært å være korrekt. I lovene blir det klargjort to premisser som måtte være til stede for at prisen skulle godkjennes. Det ene var at det kaprede skipet måtte tilhøre fiender av den britiske kronen, og det andre at kaperne måtte ha skaffet og fremlagt bevis for at dette var tilfelle. På denne måten kan vi også si at lovene for en korrekt kapring er implisitt gitt i lovkompendiumet fra 1800.

Det var altså kun lov å kapre fiendens skip. Kaperfart var nemlig en krigstaktikk som skulle ramme fienden, men hvem som var fienden var ikke alltid like klart. Det var den britiske tronen som hadde fiender,⁵⁵ men tronen erklærte kunne også erklære nøytrale skip som god prise, selv om skipet var eid av en nøytral nasjon som Danmark-Norge. Dette skjedde om et nøytralt skip ble kapret idet det brøt med reglene for nøytralitet, slik britene så det. Reglene for nøytralitet i den britiske priseretten kom fra britenes forbeholdte rettigheter overfor nøytral handel: et skip kunne ikke frakte «Contrabande» (ulovlige varer), ikke overtrede en blokade, og ikke frakte varer eid av en erklært fiende av Storbritannia. Etter at kapringen hadde funnet sted måtte den kaprende parten – i praksis britene – legge fram bevis for at en eller flere av disse reglene ble brutt.

Bevisene i saker om nøytrale skip i den britiske priseretten ble hentet fra to steder, i papirene og gjenstandene funnet ombord i det kaprede skipet, og i avhørene av skipets mannskap. Papir funnet ombord i et kapret skip ble kalt «ship-papers» (på norsk: skipspapirer), og var viktige bevis, da de kunne gi informasjon som viste hvordan skipet hadde brutt reglene for nøytralitet. Skipspapirene ble samlet av kaperne, men for at papirene kunne brukes i en rettsak måtte man garantere for at de var ekte ved å avlegge ed foran en «notarius publicus», en embetsmann som fungerte som et slags offentlig vitne. Når denne avga sin signatur ble dokumentet gitt en offentlig godkjennelse.⁵⁶

⁵⁴ Lovkompendium samlet og kommentert av, Maxwell, 1800

⁵⁵ Maxwell, 1800: 397

⁵⁶ Imsen & Winge, 1999: 298

Under innsamlingen av skipspapirer ble det kaprede skipet endevendt, for det var nemlig ikke uvanlig at mannskapet gjemte unna personlige dokumenter og gjenstander.⁵⁷ Lurendreieri, altså det å forfalske skipspapirer, var heller ikke uvanlig.⁵⁸ Forfalskning av sjøpass og konnossement var spesielt fellende bevis. Sjøpasset var skipets identitetspapirer, og viste hvem som eide det, hvor det kom fra og hvor det skulle. Det var unikt for den enkelte reisen, og i en priserettsak kunne det brukes for å bevise at skipet var eid av, kom fra, eller var på vei til fienden. Konnossement-papirene ga på sin side en oversikt over skipets last slik den var da skipet forlot hjemhavnen, og var ikke gyldige før de ble underskrevet og datert av skipperen.⁵⁹ Her sto volumet av kolliene i lasten oppgitt, samt hvem som eide dem. Noen ganger sto det også hva de ulike kolliene var, men om dette ikke var tilfellet var kaprerer nødt til å gjennomse skipets last.

Ransakelse av gjenstander ombord i skipet ble imidlertid gjort uavhengig av detaljnivået i konnossementpapirene. Offiserene lette nemlig etter ulovlige varer, eller andre gjenstander som kunne brukes som bevis. Sistnevnte kunne for eksempel være falske flagg, brukt av mannskapet for å lure potensielle kapere til å tro skipet var nøytral. Hva som var lov og ikke lov til å frakte ble bestemt av britiske myndigheter, og var ofte et svært omstridt moment i en priserettsak. Dette gjaldt spesielt etter at britenes holdning til nøytral skipsfart tilspisset seg. «Contrabande» var da ikke nødvendigvis varen i seg selv, men heller enhver vare som skulle til en fiendtlig havn.

«Examinations» (på norsk: avhør) av mannskap var også viktige bevis. De var gjerne detaljerte, ettersom svarene helst skulle gi tilstrekkelig informasjon både om skipet, mannskapet, lasten og reisen, og spørsmålene var standardiserte. Skipets kaptein eller kommandør ble nesten alltid avhørt.⁶⁰ Denne personen sto ansvarlig for skipet og hadde derfor best kjennskap til det kaperne ønsket svar på. Avhørene ble utført nær kapringsøyeblikket, men under påsyn av en «notarius publicus» for å gi resultatene offentlig godkjenning. Ofte var det også nødvendig med hjelp fra en oversetter.⁶¹ I avhørene ble det brukt tolk, men oversettere var også nødvendige for å oversette skipspapir til engelsk.⁶²

⁵⁷ «Case study: neutral ships» bolk 9, Prizepapers.de, u.å, <https://www.prizepapers.de/stories/case-studies/case-study-french-prizes/case-study-neutral-ships> (02.05.24)

⁵⁸ Teige, 2010: 24

⁵⁹ Imsen & Winge, 1999: 210

⁶⁰ Hunt, 2023: 13

⁶¹ Hunt, 2023: 14

⁶² TNA, HCA 32, *High Court of Admiralty: Prize Court: Prize Papers*, «description».

Rettsaken om *Posten*

Da rettsaken om *Posten* kom opp i *High Court of Admiralty* i London, ble prosedyrene og sedvanene i den britiske priseretten fulgt. Rettsrunden fra den første instansen er ved tidspunktet for denne undersøkelsen, ikke tilgjengelige i prizepapers-portalen, men prosedyrene er også gjengitt i anken. Her får vi se hvordan Charles Campbell og den britiske siden, fulgte rettens sedvaner og prosedyrer da de la fram bevis på at *Posten* hadde brutt med sin nøytralitet.

Den første rettsrunden ble holdt den 8. august 1799.⁶³ I forkant av rettsaken samlet Campbell og den britiske siden de bevis som var sedvane i priseretten – bevis funnet i skipspapirer og gjenstander ombord, og bevis gitt i avhør. Kaperne fant 72 skipspapirer ombord i *Posten*, men det ble ikke levert inn noen andre gjenstander foruten lasten ombord. Den 23. april 1799 ga George Harper en ed på at de 72 innleverte skipspapirene var uten «[...] Fraud, Addition, Subduction, or Embezzlement [...]».⁶⁴ For å vitne og bekrefte dette var «notarius publicus» W^m Steward til stede,⁶⁵ og han var også med på å avhøre mannskapet den 24. til 26. april 1799 i Yarmouth. Tre personer fra mannskapet ble avhørt: kapteinen Paul Hyll,⁶⁶ styrmannen Ole Olsen Sten,⁶⁷ og sjømannen Stephen Hendrick Hyll.⁶⁸ Avhørene er fullstendig nedskrevet i ankesaksdokumentenes siste del: «joint appendix».⁶⁹ Utspørringene ble utført av «commissioners Dover Colby og R^o Cory, Jr, gjennom tolken Thomas Watson.⁷⁰

Aktor James Heseltine la den 15. mai 1799 fram skipspapirene og avhørene på vegne av Charles Campbell, og dermed startet saksgangen.⁷¹ Som svar leverte Paul Hyll, representert av Townley, inn en fordring om skipets eierskap – en såkalt «claim».⁷² Fordringen var en personlig avlagt attest hvor Paul Hyll fortalte om det han mente var skipets rette eiere, og om hvordan skipet hadde beholdt sin nøytralitet og derfor måtte gjenopprettes til dem.⁷³ Denne fordringen ble avvist, og Charles Campbell og Heseltine fikk medhold.

⁶³ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk), Master: Paul Hyll, kapret 1799. side 3.

⁶⁴ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk), Master: Paul Hyll, kapret 1799. side 20.

⁶⁵ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk), Master: Paul Hyll, kapret 1799. side 20. I disse dokumentene ser man ofte at enkelt fornavn var forkortet, vi kan anta at W^m står for William.

⁶⁶ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk), Master: Paul Hyll, kapret 1799. side 13-16.

⁶⁷ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk), Master: Paul Hyll, kapret 1799. side 16-18.

⁶⁸ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk), Master: Paul Hyll, kapret 1799. side 18-20.

⁶⁹ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk), Master: Paul Hyll, kapret 1799. side 13-24.

⁷⁰ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk), Master: Paul Hyll, kapret 1799. side 16, 18, 20. Se fotnote 66, vi kan anta at R^o står for Robert.

⁷¹ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk), Master: Paul Hyll, kapret 1799. side 7.

⁷² TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk), Master: Paul Hyll, kapret 1799. side 1.

⁷³ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk), Master: Paul Hyll, kapret 1799. side 23.

Dommen i den første instansen sa at skipet og lasten tilhørte «[...] at the Time of the Capture and Seizure thereof, to Enemies of the Crown of *Great Britain* [...]».⁷⁴ *Posten* ble i 1799 dermed erklært som god prise.

Hvilke spesifikke bevis som ble brukt av de to partene i deres argumentasjon kommer ikke fram av ankesaksdokumentene, men som nevnt i kapittel 2 mente Storbritannia at de hadde tre rettigheter når de var i krig: den første var muligheten til å konfiskere ulovlige varer, den andre var muligheten til å opprettholde blokader og den tredje var muligheten til å gå ombord, ransake og kapre skip. I priserettssaker var derfor argumentasjonen gjerne knyttet til brudd på én eller flere av disse rettighetene. I ankesaksdokumentene står det at «No Objection was taken to the Property of the Ship or Cargo in the Court below [...]».⁷⁵ Det var altså ikke på grunnlag av dette den trønderske siden tenke at de skulle vinne ankesaken. I stede fokuserte de på andre argumenter knyttet til årsakene til kapringen: destinasjonen og blokaden.

Argumentene i ankesaken om *Posten*

I ankesaken har begge partene brukt det samme bevisgrunnlaget i sin argumentasjon, men på ulike måter. Argumentene omhandlet destinasjonen til *Posten* og blokaden av Amsterdam.

Ankesaksdokumentene er ordnet slik at Paul Hyll og den trønderske sidens sak, representert av Townley, kommer først.⁷⁶ Deretter følger svaret på anken fra «the respondents», altså den kaprende parten ved Charles Campbell og aktor Heseltine.⁷⁷ Partenes saker var alltid organisert på samme måte: hver side la først fram en gjenfortelling av reisen og deretter en gjennomgang av lasten og kapringen, med detaljer fra rettsaken i den lavere instansen.⁷⁸ Den siste delen i ankesaksdokumentene er appendikset, hvor alle bevisene som ble brukt i argumentasjonen er samlet.⁷⁹ I appendikset ser vi at partene har brukt svar fra de tre avhørene av mannskapet, og fem skipspapirer fra *Posten* for å danne sine argumenter.

Paul Hyll og den trønderske siden presenterte tre argumenter «before the Most Noble and Right Honourable the Lords Commissioners of Appeals in Prize Causes.»⁸⁰ Alle

⁷⁴ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk), Master: Paul Hyll, kapret 1799. side 3-4.

⁷⁵ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk), Master: Paul Hyll, kapret 1799. side 1.

⁷⁶ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk), Master: Paul Hyll, kapret 1799. side 1-6.

⁷⁷ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk), Master: Paul Hyll, kapret 1799. side 7-12.

⁷⁸ Bevan, 2022.

⁷⁹ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk), Master: Paul Hyll, kapret 1799. side 18-24.

⁸⁰ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk), Master: Paul Hyll, kapret 1799. side 1.

argumentene handlet om blokaden som ledet til kapringen, Paul Hyll og den trønderske parten bestred aldri at destinasjonen for reisen var Amsterdam.

BECAUSE there was no public Notice of the Port og *Amsterdam* or the *Vlie passage* being blockaded.

Because no special Warning was given to the Vessel in Question.

Because she was captured by a single Cruizer, there being no actual Blockade of the *Vlie Passage* at the Time.⁸¹

Alle argumentene skulle både hver for seg og sammen vise hvorfor kapringen av *Posten* var ukorrekt. Jeg vil nå gå igjennom hvert av disse argumentene, for å se hvilke bevis de baserer seg på og hva de kan bety for argumentasjonen i ankerettsaken. I ankerettsdokumentene er ikke argumentene eksplisitt koblet til bevis, og derfor er den følgende delen min analyse basert på bevisene brukt i framleggelsen av saken.

Allerede i det første argumentet introduserte den trønderske parten beviset som ble fellende for Paul Hyll og *Posten*. Argumentet var at det manglet en offentlig kunngjøring fra Storbritannia om blokaden av Amsterdam og *Vlie*-passasjen, og at mannskapet derfor ikke kunne vite at ferdsel dit var ulovlig. Som bevis i dette argumentet brukte man mannskapets svar på spørsmål 3 og 29 i avhøret, sammen med skipspapir nr. 14 «Public Letter to accompany the Sea Pass».⁸² I spørsmål tre fortalte mannskapet om skipets lokasjon da det ble kapret, og alle oppga som lignet Paul Hylls: «[the ship was taken] about four Dutch Miles East from the *Vlie Island* [...]»⁸³ I spørsmål 29 forklarte de seg om skipets kurs, og Paul Hyll sa:

[...] That the said Vessel was steering her Course for the *Vlie Island*, in Order to proceed through the *Vlie Gut*, to *Amsterdam*, [...] that her Course was not altered upon the Apperance of the Vessel by which she was taken; that her Course was at all Times, when the weather would permit, directed for the *Vlie Island*; that the said ship was not before or at the Time of the Capture sailing beyond or wide of the *Vlie*, [...] that her Course was not altered, at the Time, to any Port or Place.⁸⁴

Det at skipet hele tiden hadde kurs mot *Vlie*-øya og at det var her hun ble tatt, var altså et sentralt poeng for den trønderske parten. Ser man på skipspapirene blir det tydelig hvorfor de insisterte slik på dette.

Skipspapir nr. 14, et brev, var en advarsel Paul Hyll fikk i forkant av reisen til Amsterdam. Brevet var et vedlegg til sjøpasset og var skrevet av Gebhard greve Moltke, som

⁸¹ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk), Master: Paul Hyll, kapret 1799. side 4.

⁸² TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk), Master: Paul Hyll, kapret 1799. side 1-4.

⁸³ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk), Master: Paul Hyll, kapret 1799. side 1.

⁸⁴ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk), Master: Paul Hyll, kapret 1799. side 2.

mellom 1796-1802 var stiftamtman av Trondheim.⁸⁵ Kapteinen ble advart om blokadeskip, og gitt klare instruksjoner for hva han skulle gjøre om han møtte dem:

THE *Latin* Sea-Pass which you required for a Voyage to *Amsterdam*, can only, the official Declaration of the Blockade of the *Texel* not being recalled as yet, be delivered to you, with this express Condition, that you, in case you should discover any blockading Ships, will then not enter the same, and likewise observe the same Precaution at the other Entrances, if there should be any blockading Ships in the Neighbourhood of these;⁸⁶

Paul Hyll og mannskapet ble altså advart om en blokade utenfor Amsterdam, men denne advarselen begrenset seg til øya Texel og Texel-passasjen. Den trønderske parten bruker med andre ord forklaringen i avhøret om kursen og lokasjonen til skipet som grunnlag for å si at de ikke hadde fått tilstrekkelig advarsel. De var blitt fortalt at Texel var blokkert, og nærmet seg derfor ikke denne øya. Derimot visste de ikke at Amsterdam i sin helhet var blokkert, og slik sett, mente Paul Hyll og hans side, burde Vlie-passasjen i dette tilfellet anses for å være lovlig og fritatt fra kapringer.

Det andre argumentet den trønderske partens la fram er vanskeligere å forstå i dag. Argumentet var at *Posten* ikke ble gitt noen advarsel før det ble kapret. Det er uklart hva som menes med «special Warning» her, hvem skulle gi advarslene, og når skulle den ha blitt gitt? Som vi så i brevet fra Moltke ble Paul Hyll advart om blokadeskip i «the neighbourhood» av Texel. Skipet hadde altså fått én advarsel, men dette var altså ikke den spesielle advarselen de ventet å få.

Det framkommer ikke noe sted at det var skikk å advare et skip om at de brøt med en blokade før det ble kapret. Slikt var nok avhengig av marinekapteinenes egne praksiser, noe vi kan anta at Paul Hyll har erfart i tidligere, ettersom han i sitt svar på spørsmål syv, hvor han blir bedt om å fortelle om sine tidligere reiser med *Posten*, svarer dette: «in the Year 1798 he took on board the said Vessel, at *Trondheim*, a Cargo of Fish, Copper, and other Goods, for *Amsterdam*, but being carried into a Port in *England*, by a British Ship of War, in the Prosecution of his Voyage to *Amsterdam*, on Account of the Port being in a state of Blockade[...].»⁸⁷ Dette hendelsesforløpet høres veldig likt det i 1799, bare med den betydelige forskjellen at han den gangen ikke ble kapret. Denne hendelsen i 1798 var dessuten andre gang Paul Hyll ble tatt på denne måten. Første gang var han på vei inn mot Bordeaux og møtte på et fransk skip. Heller ikke da ble han kapret.

⁸⁵ Bratberg, 1996: 515

⁸⁶ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk), Master: Paul Hyll, kapret 1799. side 21.

⁸⁷ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk), Master: Paul Hyll, kapret 1799. side 2.

Erfaringene Paul Hyll hadde med blokadeskip fra tidligere reiser, kan altså forklare hvorfor han trodde reisen til Amsterdam ville være mulig på tross av advarselen fra Moltke. Paul Hyll hadde aldri før blitt kapret, selv i møte med blokadeskip utenfor Amsterdam. At han skulle bli det nå kan rett og slett ha kommet overraskende på ham.

Den ankende parts siste argument var at *Posten* ble kapret av ett enkelt skip, og at det betydde at det ikke var noen blokade av Vlie-passjen ved tidspunktet for kapringen. Bevisgrunnlaget for dette argumentet virker tynt i dag. Den trønderske parten brukte nemlig forklaringen om kaperøyeblikket til de tre avhørte som bevis. På spørsmål tre har de alle svart, «[...] *that there was not any other Ship in Sight at the Time of the Capture.*».⁸⁸ Om vitnesbyrdene blir støttet av bevis om reglene for definisjonen av en blokade, så framkommer ikke det av ankesaksdokumentene. Derimot kan det virke som den trønderske parten igjen brukte brevet fra Moltke som bevis. Instruksen i brevet sa at Paul Hyll måtte unngå å seile inn til Amsterdam om han så «any blockading Ships». I brevet snakkes det om skip som spesifikt var blokadeskip – altså, kan vi anta, en gruppe skip. Men, siden Paul Hyll så bare ett skip, tolket han det som enkeltskip og ikke en blokkade.

De tre argumentene fra den trønderske parten har ikke det sterkeste bevisgrunnlaget, og dette ble videre svekket av et svar Paul Hyll ga i avhøret sitt. I avhørets siste spørsmål virker det som Paul Hyll visste at han var utenfor sin nøytralitet da *HMS Ranger* konfronterte ham utenfor Amsterdam.

...[H]e saith that he received Order from the Governor of *Trondheim* previous to his Departure from thence that if, on his Arrival upon the Coast of *Holland*, he should observe any *English* Ships of War cruizing there he must not attempt to go into any Port in *Holland* in Sight of such Ships of War;⁸⁹

Brevet fra Moltke blir igjen nevnt, men videre sa han at også eierne av lasten hadde rådet ham å unngå Amsterdam om, «[...] he found he should not be able to get into *Holland* unobserved by *British* Cruizers he must proceed with his Cargo for *Hamburgh*,»⁹⁰ Til slutt innrømmer han at han skulle ha unngått Amsterdam, men at været ikke tillot ham å seile unna. Et relevant spørsmål her blir hvordan været kunne gjøre det mulig å seile vekk fra Amsterdam når *HMS Ranger* tilsynelatende ikke hadde noe problem med å seile bort for å kapre *Posten*.

Som svar på den ankende parts argumenter la «the respondents» ved Charles Campbell og aktor James Heseltine, kun fram ett motargument. «BECAUSE the vessel was destined to

⁸⁸ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk), Master: Paul Hyll, kapret 1799. side 1, 2, 3.

⁸⁹ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk-norsk), Kaptein: Paul Hyll, kapret 1799. side 16.

⁹⁰ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk-norsk), Kaptein: Paul Hyll, kapret 1799. side 16.

Amsterdam, in Violation of the Blockade of that Port.»⁹¹ De to partene i ankesaken fokuserer altså på to forskjellige ting: den trønderske sidens argumenter omhandler blokaden, mens den britiske sidens ene argument omhandler skipets destinasjon.

Den britiske siden trengte ikke å forsvare at blokaden av Amsterdam fant sted. Den var et faktum. Charles Campbell som en del av den britiske tronens marine, var sendt til Texel for å patruljere blokaden,⁹² og her kom han over *Posten*. I retten trengte derfor kaperne, kun å vise at skipet var på vei til Amsterdam, og den trønderske parten benektet aldri dette.

Heseltine og den britiske siden bruker alle de fem skipspapirene som er gjengitt i appendikset for å bevise at *Posten* var på vei til Amsterdam. For eksempel la de fram skipspapir nr. 61, konnossement papiret for lasten ved avreise fra Trondheim, hvor Paul Hyll har erklært følgende: «By the Consent of the Owners of my Ship, I intend to lay for Amsterdam [...]»⁹³ De har også avhørene hvor mannskapet flere ganger bekrefter at Amsterdam var destinasjonen for reisen. Slik britene så det stoppet Charles Campbell kort og godt et handelsskip som var på vei inn til Amsterdam – en havn han hadde fått i oppdrag å blokkere – og derfor mente den britiske siden at han og *HMS Ranger* hadde handlet innenfor sine rettigheter som en del av den britiske marinen.

Avgjørelsen i ankesaken

Fredag 19. juni 1807 var seks herrer til stede for å bestemme utfallet av anken om *Posten*. De er oppført med navn og tittel i et håndskrevet notat i ankesaksdokumentene. «Lord Eldon [the] Lord High Chancellor of Great Britain, Lord Balhurst, Lord Mulgrave, Earl of Clancarty, Sr. W^m. Wynne [?] and Geo. Rose Esqr.»⁹⁴ Etter å ha hørt argumentene og bevisene fra begge sider ga herrene i priseretten for ankesaker sin dom. De avviste anken og «[...] affirmed the sentence appealed [...],»⁹⁵ og *Posten* ble på nytt erklært som god prise. Hvilke argumenter eller bevis dommen baserte seg på er ikke oppgitt i ankesaksdokumentene, men ettersom Charles Campbell og den engelske siden fikk medhold må vi anta at deres ene argument holdt.

Åtte år etter at kapingen fant sted, falt den endelige dommen i ankesaken om *Posten*. Slike forsinkelser, eller lange tidsopphold var ikke uvanlig. «There was a considerable time-

⁹¹ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk-norsk), Kaptein: Paul Hyll, kapret 1799. side 11.

⁹² TNA, ADM 1/1624/44.

⁹³ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk-norsk), Kaptein: Paul Hyll, kapret 1799. side 10.

⁹⁴ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk), Master: Paul Hyll, kapret 1799. side 5.

⁹⁵ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk), Master: Paul Hyll, kapret 1799. side 5.

lag between capture, decree in the original court, and a decree in appeal. Four years from capture was quite usual – some cases lasted a decade.»⁹⁶ I saken om *Posten* kan faktisk tidsoppholdet ha hatt konsekvenser for utfallet i dommen. I løpet av det åtte år lange oppholdet hadde nemlig omstendighetene rundt *Posten* endret seg. I 1799 tilhørte skipet den nøytrale nasjonen Danmark-Norge, og ble kapret fordi britene hadde et tilspisset forhold til nøytral skipsfart. I 1807 var Danmark-Norge imidlertid i krig med Storbritannia, og nasjonene var fiender. Dette skulle egentlig ikke ha en innvirkning på saken – vurderingen skulle tas basert på faktaene fra 1799 –, men det er vanskelig å tro at admiraltetet ønsket å gi skip tilbake til en fiendtlig nasjon, i alle fall når den ved tidligere rettsak allerede var erklært for god prise

Purchase fant i sin undersøkelse på dansk-norsk nøytral skipsfart at britenes holdning overfor nøytralskipsfart også ble tilspisset i priseretten mot slutten av 1700-tallet. I 1793 hadde kongen av England innført regler for erstatning til nøytrale skip som ble kapret av marineskip, «[...] neutral ships would be compensated both for their cargo and freight.»⁹⁷ Om det ikke var tilstrekkelig bevisgrunnlag til å erklære skipet som god prise, eller om det oppsto tvil, ble skipet erstattet for å unngå konflikt med nasjonen.⁹⁸ Målet var å bevare relasjonen til de nøytrale nasjonene, men ordningen gjorde også at færre saker endte i priseretten. Samtidig var dette svært kostbart for admiraltetet. Skippere på nøytrale skip hadde nemlig for vane å lyve om lastens verdi for å få mer utbetalt i erstatning: «[...] the value of the goods loaded was intentionally increased in the bills and charter parties.»⁹⁹ I skipspapirene finner vi faktisk indikasjoner på at Paul Hyll kan ha gjort noe lignende. Lasten er spekulativt stor, 297 skippund er omtrent 44 tonn kobber og 1 246 våger er omtrent 23 tonn tørrfisk.¹⁰⁰ Volumet at disse varene ville vært enormt, men den potensielle erstatningen ville også vært stor.

Admiraltetets vilje til å betale erstatning ble derfor misbrukt, og det fikk senere konsekvenser for utfallet i prisesaker: «[...] there was not always a legal justification to condemn the ships.»¹⁰¹ Skip ble til slutt erklært som god prise fordi det var enklere og billig,

⁹⁶ Bevan, 2022.

⁹⁷ Purchase, 2016: 177

⁹⁸ Purchase, 2016: 177

⁹⁹ Purchase, 2016: 173

¹⁰⁰ Imsen & Winge, 1999: 381. Utregningen er basert på 1 skippund = 148,14kg, og 1 våg = 18,52kg.

¹⁰¹ Purchase, 2016: 177

samtidig som konsekvensene var små: Danmark-Norge ville ikke erklære krig med Storbritannia over et lite handelsskip.

Hva som skjedde med *Posten* og verdiene ombord etter at dommen falt, kommer ikke fram av ankesaksdokumentene. Vi kan heller ikke med sikkerhet si at krigen mellom Danmark-Norge eller admiralitetets tendens til å dømme skip som prise over en lav sko hadde noen innvirkning på utfallet. Alt vi vet er at *Posten* ble erklært som god prise for andre gang, og Paul Hyll hadde offisielt tapt skipet til britenes kaperi.

Kapittel 4 Paul Hyll, mannskapet og skipsfart i Trondheim

Om Paul Hyll og mannskapet

I avhørene av Paul Hyll og mannskapet, kan vi lese om deres liv og virke før kapringen fant sted. Margareth Hunt beskriver at resultatene av et avhør kan [...] reconstruct the lives and careers of its crew.»¹⁰² Dette gjør avhørene til en rik historisk kilde. Informasjonen i svarene til den avhørte kan så bekreftes eller brukes til å finne videre informasjon ved hjelp av arkivmateriale og sekundærlitteratur. Under vil jeg vise noen eksempler på hvordan dette kan gjøres.

For å bekrefte informasjonen Paul Hyll oppgir i avhøret sitt kan vi se på folketellingen for Trondheim fra 1801. Paul Hyll forteller i avhøret om sin familie og sitt bosted. I avhørets første spørsmål oppgir Paul Hyll at han var «[...] a married Man, and his Wife and Family reside at *Trondheim*».¹⁰³ I folketellingen for Trondheim i 1801 kan vi se at dette stemmer: Paul Hyld bodde i Fjordgata, sammen med kone og syv barn, og ett av barna var Stephen Hyld.¹⁰⁴ Etternavnet «Hyld» kan man derfor anta at har blitt anglifisert til «Hyll» i den engelske retten.¹⁰⁵ Paul Hyll var gift med Maria Bentsen, det var hans andre ekteskap, og av de syv barna i husstanden er fire deres felles barn.¹⁰⁶ Paul var faren til alle, men Stephen og to til var barn fra hans første ekteskap eller et tidligere forhold. Alderen på Paul og Stephen i folketellingen stemmer også med alderen slik den er oppgitt i rettsdokumentene. I 1799 var

¹⁰² Hunt, 2023: 14

¹⁰³ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk-norsk), Kaptein: Paul Hyll, kapret 1799. side 13.

¹⁰⁴ Digitalarkivet.no, folketelling 1801 for 1601 Trondheim kjøpstad, <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01058434003822> (29.03.24)

¹⁰⁵ Jeg velger å fortsette å bruke «Hyll» for å unngå forvirring, ettersom det er brukt tidligere i oppgaven,

¹⁰⁶ Digitalarkivet.no, folketelling 1801 for 1601 Trondheim kjøpstad, <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01058434003822> (29.03.24)

Paul Hyll 45 år gammel,¹⁰⁷ og i 1801 er han oppført som 47 år.¹⁰⁸ Britene kunne ikke si akkurat hvor gammel Stephen Hyll var da han ble avhørt, bare at han var «[...]17 Years or thereabouts [...]».¹⁰⁹ I folketellingen framkommer det at han var 17 år i 1801.¹¹⁰ Det er altså noen detaljforskjeller på navn og alder i ankerettsdokumentene og folketellingen, men det er ingen grunn til å tro at det ikke er snakk om de samme personene.

I den samme folketellingen fra 1801 er det også mulig å finne styrmannen på *Posten*. Ole Olssen Sten oppga at han i 1799 var 25 år, ugift og bodde i Trondheim.¹¹¹ To år senere bodde en Ole Olsen Sten på 26 år på Bakklandet, og han var gift med Ingebor[g] Ejnersdatter, 28 år gammel.¹¹² Både Ole Olssen Sten og Paul Hyll har sine yrker oppgitt i folketellingen, og disse er henholdsvis «coffardie styrmand» og «coffardie capitain». Koffardi er en eldre benevnelse for handelsfart til sjøs eller handelsskip.¹¹³ Yrkene deres i 1801 stemmer med de stillingene de hadde ombord i *Posten*.

I spørsmål syv forklarer Paul Hyll om *Postens* historie gjennom skipets tidligere reiser og last. Han sier selv at han kun har kjennskap til de reisene han selv har foretatt med skipet, og slik får vi innblikk i kapteinens yrkeserfaring og tidligere karriere. Fra 1793 til 1799 har jeg kommet fram til at Paul Hyll gjorde totalt 25 reiser med *Posten*.¹¹⁴ En reise i denne utregningen er når skipet forlater én havn for å seile til en annen. For eksempel seiler Paul Hyll og *Posten* i 1794 fra Trondheim til og fra Hamburg i Tyskland to ganger.¹¹⁵ I utregningen tilsvaret dette fire reiser. Paul Hyll gjør flere direkte reiser som dette, hvor han reiser fra hjemhavnen Trondheim til en havn i Europa og tilbake igjen.

Noen av reisene Paul Hyll gjorde, er det mulig å finne i skipsanløpslister og kobberutskipingslister som er transkriberte og tilgjengelige gjennom databaser på «tidvis.no».¹¹⁶ Det finnes fire reiser hvor skipperen er oppført som P. Hyld eller, Paul/Poul Hyll: I 1793 reiser P. Hyld fra Trondheim til Hamburg med en last på 30 skippund kobber fra

¹⁰⁷ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk-norsk), Kaptein: Paul Hyll, kapret 1799. side 13.

¹⁰⁸ Digitalarkivet.no, folketelling 1801 for 1601 Trondheim kjøpstad, <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01058434003822> (29.03.24)

¹⁰⁹ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk-norsk), Kaptein: Paul Hyll, kapret 1799. side 18.

¹¹⁰ Digitalarkivet.no, folketelling 1801 for 1601 Trondheim kjøpstad, <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01058434003822> (29.03.24)

¹¹¹ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk-norsk), Kaptein: Paul Hyll, kapret 1799. side 16.

¹¹² Digitalarkivet.no, folketelling 1801 for 1601 Trondheim kjøpstad, <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01058434009066> (29.03.24)

¹¹³ Imsen & Winge, 1999: 207

¹¹⁴ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk-norsk), Kaptein: Paul Hyll, kapret 1799. side 13-14.

¹¹⁵ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk-norsk), Kaptein: Paul Hyll, kapret 1799. side 13.

¹¹⁶ «historiske databaser», Tidvis.no, https://tidvis.no/historiske_databaser/ (14.03.24). Merk, listene i databasen går kun fram til 1793 (kobber) og 1794 (skipsanløp).

Røros på vegne av to eksportører.¹¹⁷ I 1794 er Paul Hyll på reise tilbake til Trondheim fra København.¹¹⁸ I samme år det i Trondheim oppført en reise til København.¹¹⁹ Her kan det være snakk om den samme reisen ettersom den første oppføringa er fra Kristiansund, hvor Paul Hyll virker å ha stoppet på vei fra København. Senere i 1794 reiser Poul Hyll fra Trondheim til Bordeaux, Frankrike.¹²⁰ I avhøret opplyser Paul Hyll om en reise til Bordeaux, men den skal ha skjedd i 1796.¹²¹ Årstallene i listene stemmer altså ikke overens med de som er oppgitt i avhør av Paul Hyll, og det kan det være flere grunner til. Paul Hyll kan ha glemt hvilket år reisene fant sted da han ble avhørt, eller han kan ha foretatt reiser som han i avhør ikke oppgir. Det er altså mulig å finne skipperen Paul Hyll i kilder fra Trondheim. Årstallene stemmer nødvendigvis ikke overens, men funnene bekrefter at Paul Hyll var aktiv som kaptein i perioden.

Destinasjonen oppgitt i skipsanløp- og kobberutskipningslistene var ikke nødvendigvis den endelige destinasjonen for skipet. Ved avreise trengte skipperen kun å melde ifra om den første planlagte ankomsthavnen,¹²² og det kan virke som at Paul Hyll drev «trampfang» eller trampfart.

[...] 1797 he carried in the said Ship a Cargo of Copper, Oil and various other Goods, from *Trondheim* to *Hamburgh*, where he delivered the same, and then took in a Cargo of Pipe Staves, which he proceeded with to and delivered at *Malaga*, and then returned from thence with a Cargo of Fruit for *Hamburgh*, which he delivered there, and in the same Year proceeded from thence, in Ballast, for *Riga*, where he took on board the said Vessel a Cargo of Flax and Hemp for *Trondheim*, and there delivered the same;¹²³

Dette var en form for skipsfart hvor seilas skjedde i et slags fraktmønster fra en havn til en annen.¹²⁴ Trampfang kunne være en profitabel måte å drive handelsfart. Pierrick Pourchasse har i sin undersøkelse av den dansk-norske trampfangaktiviteten i Middelhavet identifisert to momenter som gjorde seilasene profitable: Krigstid gjorde etterspørselen for skipsfart større, og som følge ble ratene utbetalt høyere. Og, dansk-norske skippere hadde over en lengre

¹¹⁷ skipper: «P. Hyld» i database for kobberutskipping, historiske databaser, Tidvis.no, <https://databaser.tidvis.no/copper/copperFreightExcerpts.jsp?b=P.%20Hyld> (14.03.24).

¹¹⁸ skipper: «Poul Hyll» i database for skipsanløp, historiske databaser, Tidvis.no, <https://databaser.tidvis.no/callList/callListCaptain.jsp?a=Poul%20Hyll> (14.03.24).

¹¹⁹ skipper: «Paul Hyll» i database for skipsanløp, historiske databaser, Tidvis.no, <https://databaser.tidvis.no/callList/callListCaptain.jsp?a=Paul%20Hyll> (14.03.24)

¹²⁰ skipper: «Paul Hyll» i database for skipsanløp, historiske databaser, Tidvis.no, <https://databaser.tidvis.no/callList/callListCaptain.jsp?a=Paul%20Hyll> (14.03.24)

¹²¹ TNA HCA 45/50/22 skip: Posten (dansk-norsk), Kaptein: Paul Hyll, kapret 1799. side 14.

¹²² Lokalhistoriewiki.no, u.år «Kobbereksportprosjektet», https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Kobbereksportprosjektet#Utfordringer_knyttet_til_.C3.A5_bruke_kobbereksportlistene (06.05.24).

¹²³ TNA HCA 45/50/22 skip: Posten (dansk-norsk), Kaptein: Paul Hyll, kapret 1799. side 14.

¹²⁴ Pourchasse, 2016: 169

periode utarbeidet fraktmønstre som ga god avkastning.¹²⁵ Et fraktmønster innebar at skip tok om bord varer som var etterspurt i en havn et annet sted, for så å seile dit for å møte etterspørselen. Reisen Paul Hyll gjorde i 1797 med *Posten* virker å følge et slikt trampfartmønster: Trondheim til Hamburg – Hamburg til Malaga – Malaga til Hamburg – Hamburg til Riga – Riga til Trondheim, og på hver reise var det nye varer ombord som ble solgt ved ankomst.

Over har jeg gitt noen eksempler på hvordan informasjonen fra avhørene kan bekreftes eller brukes i videre undersøkelser. Med hjelp av arkivmateriale og sekundærlitteratur kan historiene de avhørte framlegger kontekstualiseres og utvides.

Om handel og skipsfart i Trondheim

Alle reisene Paul Hyll gjorde med *Posten* ble bestilt av, eller utført i samtykke med skipets eiere, Falck & Co. Ved hjelp av informasjon gitt av Paul Hyll i avhør, og annen informasjon hentet fra skipspapirene, har jeg gjort videre søk om handelshuset og skipets eiere i lokalhistoriske kilder og arkiv fra Trondheim. Jeg vil ved hjelp av disse funnene forsøke å plassere *Posten* og Paul Hyll inn i en større sammenheng av trøndersk handel og skipsfart i perioden.

I spørsmål fire i avhøret forklarer Paul Hyll at han ble ansatt som kaptein av herr Peter Falck,¹²⁶ men at Falck ved tidspunktet for avhøret i 1799 var død.¹²⁷ Siden han døde før 1801 har det ikke vært mulig å finne ham i noen folketellinger, men det framkommer av avhøret til Paul Hyll at Peter Falck hadde en forretningspartner. Ettersom hans tidligere arbeidsgiver var død ble Paul Hyll nødt til å forklare det oppdaterte eierskapet av skipet', og da får vi høre at *Posten* «[...] upon the Decease of the said *Pedar Falk* [became] the Property of the said Messrs. *Falk* and *Blickenburg*, the former of whom is Son of the said *Pedar Falk* and the latter of whom was in Partnership with the said *Peter Falk* befor he died [...]».¹²⁸ I historien om familiegården Falkenborg som er skrevet i en bygdebok om Strinda, fant jeg fullstendige navn på de to: Ole A. Falck og Ole S. Blechingberg.¹²⁹ Sønnen Ole A. Falck overtok altså farens posisjon og selskap da han døde.

¹²⁵ Pourchasse, 2016: 169

¹²⁶ I rettsdokumentene står det her «Falk», men av kontinuitetsårsaker velger å bruke «Peter Falck» i oppgaven.

¹²⁷ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk-norsk), Kaptein: Paul Hyll, kapret 1799. side 13.

¹²⁸ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk-norsk), Kaptein: Paul Hyll, kapret 1799. side 16.

¹²⁹ Strinda bygdebokkomite, 1939: 117

Peter Falck virker å ha vært en velstående og ambisiøs kjøpmann. I 1777 bygde han gården Falkenborg på Strindheim i sitt navn,¹³⁰ og familien brukte gården som landsted.¹³¹ I 1779 var han med på å grunnlegge Trondhjems skibsværft på Bakklandet, sammen med grosserer Henrik Meincke og hoffagentinne Catharina Lysholm.¹³² Kanskje var det nettopp gjennom Trondhjems skibsværft at Peter Falck kjøpte skipet *Posten*, som Paul Hyll sa i avhøret ble «[*Posten*] sold and transferred by *Swend Busch* at *Trondheim*, about eight Years ago, to the aforesaid *Pedar Falk* deceased for 120 *Danish Dollars* [...]».¹³³ De gjenlevende materialet fra skipsverftet er sparsomt og det har dessverre ikke vært mulig å finne lister over verftets skip i perioden. I en bok fra 1936 hvor Ole Jakob Johansen (1877-1950) går igjennom handel- og skipsfamilier fra Trondheim¹³⁴ er *Posten* heller ikke nevnt i eierskap av Meincke og Lysholm, forfatteren skriver dessverre ingenting om familien Falck, eller Falck & Co.

Peter Falck tok del i den voksende internasjonale handelen fra Trondheim, med både skipsfart og varer. Fra midten av 1600-tallet ble det åpnet flere nye kobbergruver, som var med på å koble Trondheim til et større internasjonalt marked. Ida Bull skriver at, «Exports from Trondheim went fairly regularly to the same ports every year. Copper was shipped to Amsterdam, where there was a large copper market with supplies coming not only from Norway and Sweden but also from Asian countries.»¹³⁵ *Posten* under eierskap av Peter Falck, var på flere reiser til Amsterdam og Hamburg for å levere malm. Gjennom sine eieandeler i gruvene kunne Peter Falck kontrollere begge fasene av handelsfarten: varene og frakten. Malm og jern var også nødvendig til drift av skipsverftet. Fra 1795 til hans død, eide Peter Falck Mostadmark jernverk sammen med Zacharias Wiklund.¹³⁶ Jernverket var lite, men det gjorde privat drift mulig.

Falck & Co. med Peter Falck, senere Ole A. Falck og Ole S. Blickenberg, var nært knyttet til eksporten av kobber og malm fra Trondheim. Handelsmennene brukte *Posten* til å frakte malm til de internasjonale markedene, og deres nære relasjoner til familiene Meincke og Lysholm gjennom skipsverftet gjorde *Posten* til en del av et større handelsnettverk i Trondheim. I kobberutskipningen fra 1793 hvor Paul Hyll med *Posten* reiste til Hamburg, var

¹³⁰ Strinda bygdebokkomite, 1939: 117

¹³¹ Bratberg, 1996: 174

¹³² Bratberg, 1996: 568

¹³³ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk-norsk), Kaptein: Paul Hyll, kapret 1799. side 15-16.

¹³⁴ Johansen, 1936, *Den tusenårige by ved Nidelven, Trondhjem: fra Olav Tryggvason til Håkon VII*

¹³⁵ Bull, 2002: 222

¹³⁶ Rø, 2003, «Driftsperiode 2: 1753-1818, Peter Falck m/familie 1795-1805».

H. Meincke en av eksportørene, og den andre var «Justisråd Friedlieb & Co.».¹³⁷ Friedlieb & Co. hadde også eierskap over noe av lasten ombord i *Posten* da det ble kapret, Alexander H. Friedlieb signerte for at «We shall ship from seven to nine Lasts.»¹³⁸ Etternavnet Friedlieb er oppført som eksportør 264 ganger i kobberutskipningslistene,¹³⁹ så dette må ha vært en velstående og innflytelsesrik familie i Trondheim. Det virker å ha vært flere innflytelsesrike personer som hadde last ombord i *Posten* ved kapingen. Til eksempel hadde Hans Knudtzon interesser ombord i *Posten*.¹⁴⁰

Knudtzon var en innflytelsesrik mann i kjøpstaden Trondheim, og hadde kommet flyttende fra Flensburg. I sine undersøkelser på handelshus og -familier har Ida Bull observert at tilflytting fra Trondheim var utbredt: «Quite soon a pattern was established whereby a substantial part of the merchant immigrants came from one city: Flensburg [...]»¹⁴¹ Før han dro fra Flensburg i en alder av 16 år, hadde Hans Knudtzon skaffet seg arbeid ved kontorene til hoffagent Broder Brodersen Lysholm.¹⁴² Da Broder B. Lysholm døde overtok kona Catharina Lysholm handelshuset, og Knudtzon fikk beholde sin arbeidsplass. I sin dagbok fra 1772 uttrykker han sin takknemlighet over dette, «[...] enkefrue C. Meincke sal. Lysholm havde lovet mig at tage mig under hendes Varetekt, som hun og har opfyldt så rigelig, at alle beundrer hendes Godhet, og jeg fortjener ikke den tiende Dele af hvad hun har gjort mod mig.»¹⁴³ Som takk erklærte han sin kontinuerlige trofasthet, og i 1777 ble han tatt opp som kompanjong av Catharina Lysholm. I 1791 overtok han hele forretningen.¹⁴⁴ Det kan tenkes at han derfor hadde kjennskap til Falck & Co. og deres virksomhet med blant annet *Posten*. I folketellingen for 1801 er Hans Knudtzon 51 år gammel og arbeider som «Vice borgemester

¹³⁷ skipper: «P. Hyld» i database for kobberutskiping, historiske databaser, Tidvis.no, <https://databaser.tidvis.no/copper/copperFreightExcerpts.jsp?b=P.%20Hyld> (14.03.24).

¹³⁸ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk-norsk), Kaptein: Paul Hyll, kapret 1799. side 21.

¹³⁹ eksportør: «Andreas Chr. Friedlieb»,

<https://databaser.tidvis.no/copper/copperFreightExcerpts.jsp?a=Andreas%20Chr.%20Friedlieb> (26.03.24),

eksportør: «Justisråd Friedlieb & Co»,

<https://databaser.tidvis.no/copper/copperFreightExcerpts.jsp?a=Justisråd%20Friedlieb%20%26%20Co>

(25.03.24), eksportør: «Madame Friedlieb & Søn»,

<https://databaser.tidvis.no/copper/copperFreightExcerpts.jsp?a=Madame%20Friedlieb%20%26%20Søn>

(26.03.24), eksportør: «Friedlieb & Co»,

<https://databaser.tidvis.no/copper/copperFreightExcerpts.jsp?a=Friedlieb%20%26%20Co> (25.03.24), eksportør:

«Rådmann Friedlieb», <https://databaser.tidvis.no/copper/copperFreightExcerpts.jsp?a=Rådmann%20Friedlieb>

(26.03.24), i database for kobberutskiping, historiske databaser, Tidvis.no.

¹⁴⁰ TNA HCA 45/50/22 skip: *Posten* (dansk-norsk), Kaptein: Paul Hyll, kapret 1799. side 1.

¹⁴¹ Bull, 2002: 214

¹⁴² Olsen, 1937: 4

¹⁴³ Dagboken til Hans Knudtzon fra 1772 gjengitt i Olsen, 1937: 5

¹⁴⁴ Johansen, 1936: 134

og kjøbmand». ¹⁴⁵ Han var altså en innflytelsesrik mann, og i 1814 var han på stortinget og ble valgt «[...] til medlem av den deputasjon, som i samme år reiste til Stockholm for å overlevere et eksemplar av grunnloven m.v. til Kong Carl XIII». ¹⁴⁶

Over har jeg forsøkt å vise hvordan skipet *Posten* og kapteinen Paul Hyll kan kobles til handel- og skipsfart i Trondheim for perioden. Ved å bruke navnene fra ankesaksdokumentene i lokalhistoriske undersøkelser kan vi, eksempelvis gjennom Peter Falcks virksomhet i gruvedrift og Hans Knudtzons eierskap av last ombord, se hvordan skipet var en del av Trondheims handelssamfunn.

Kapittel 5 Avslutning og videre forskning

Jeg har i denne oppgaven brukt dokumentene fra ankesaken om *Posten* til å se hva som skjedde med skipet etter 1799. Rettsdokumentene var en inngang inn til å se på britisk kaperfart og priserett i perioden. *Posten* ble kapret av det britiske krigsskipet *HMS Ranger* i en periode hvor nøytral skipsfart ble utfordret av britiske regler og rettigheter. Storbritannia var i krig, og deres ønske om å ha et sterkt kaperi kom på kant med den nøytrale skipsfarten. Kapteinen på *HMS Ranger* Charles Campbell tok del i kaperiet fordi kaperfart var lukrativt for kommandører i marinen, men for at kapringen av *Posten* skulle bli profitabel måtte skipet erklæres for god prise i priseretten. I ankesakdokumentene får vi noen innblikk inn i hvordan rettsaken i den første instansen var, men den prosedyren blir kun gjengitt fordi dommen her ble anket at kapteinen på *Posten*: Paul Hyll.

Ved kun å se på utfallet av anken kan det virke som at *Posten* og Paul Hyll var offer for et britisk kaperi som var aggressive om den nøytrale skipsfarten. Det denne oppgaven imidlertid har gjort utover den deskriptive framleggelsen, er å se grundig på enkelthendelsen av kapringen av *Posten*. Dette har gjort det mulig å se at virkeligheten var mer nyansert. Kanskje var det slik at britene ikke så Paul Hyll som en nøytral handelsmann, i stedet var han en skipper som forsøkte å utnytte systemet. Paul Hyll visste at det var risikabelt å reise inn til Amsterdam, han ble advart om dette flere ganger fra ulike hold, allikevel seilte han inn mot havna. Britene så nok dette som suspekt, og mistanken ble forsterket da Paul Hyll oppga en

¹⁴⁵ Digitalarkivet.no, folketelling 1801 for 1601 Trondheim kjøpstad, <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01058434005773> (07.05.24)

¹⁴⁶ Johansen, 1936: 168

last som var urealistisk, både i volum og verdi. I øynene til Charles Campbell og den britiske priseretten ønsket Paul Hyll å misbruke systemet for erstatning.

I to rettsinstanser ble *Posten* erklært som god prise, Charles Campbell fikk medhold begge gangene. De argumentene den trønderske siden brukte i anken er kanskje overraskende for en leser i dag. Paul Hyll bestrider blokaden av Amsterdam i retten, men aldri at destinasjonen var denne havnen. Ettersom den britiske siden kun måtte bevise at *Posten* var på vei til den blokkerte havna Amsterdam, blir utfallet en naturlig følge. Hvorfor Paul Hyll og den trønderske siden ikke argumenterte for deres status som nøytral og at de derfor var unntatt fra kapring, kan vi ikke vite i dag. Hva som skjedde med skipet og mannskapet etter at dommen falt kommer ikke fram av ankesaksdokumentene, men dette kan være en mulig undersøkelse i videre forskning på saken om *Posten*. Historikere som Leos Müller har vist at slik informasjon er mulig å finne.¹⁴⁷

Rettsdokumentenes nytte var ikke begrenset til undersøkelse av skipets enkeltskjebne, informasjonen innhentet fra opplysningene, avhørene og konklusjonene gjorde det mulig å se på handel og skipsfart i Trondheim fra perioden. Det har vært mulig å se Paul Hylls tidligere erfaringer som kaptein på *Posten* gjennom avhør og i skipslister fra Trondheim. Videre hadde rettsdokumentene navnene på eierne av lasten om bord i skipet, og med de var det mulig å sette handelsaktiviteten *Posten* gjorde inn i en større sammenheng.

Denne oppgaven viser at undersøkelser inn i enkelthendelser av kapringer kan gi flere interessante funn. Ettersom dette er et nokså lite brukt perspektiv i forskningen på kaperfart i Norge vil det framover være mulig å gjør lignende undersøkelser på andre skip, eller forsøke å utvide undersøkelsen på *Posten* videre.

¹⁴⁷ Müller, 2019, *Sweden's Early-Modern Neutrality : Neutral Vessels, Prize Cases and Diplomatic Actors in London in the Late Eighteenth Century*

Litteraturliste

Primærkilder

- The National Archive, Records of the High Court of Admiralty and colonial Vice-Admiralty courts, HCA 45/50/22. skip: Posten (dansk-norsk), Kaptein: Paul Hyll, kapret 1799. <https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C16979622> Rettsdokumenter, *Prize appeal case for the ship Posten, Paul Hyll (master), at the High Court of Admiralty, London, 1807.* (19.06.1807). Digitalisert og tilgjengelige fra «portal.prizepapers.de», hentet 11.01.24 fra https://portal.prizepapers.de/document/prizepapers_document_f7652f8d-1c9e-41cf-8b0a-2e7d4422813f/1-1-/
- Digitalarkivet. Folketelling 1801 for 1601 Trondheim kjøpstad. Hentet 03.04.24 fra <https://www.digitalarkivet.no/source/58434>
- Digitalarkivet. Folketelling 1801 for 1660P Strinda prestegjeld. Hentet 03.04.24 fra <https://www.digitalarkivet.no/source/58449>
- Kobberlikvidasjonslistene. Historiske databaser. Tidvis.no. Hentet 14.03.24 fra https://tidvis.no/historiske_databaser/kobbereksport/
- Skipsanløpslister. Historiske databaser. Tidvis.no. Hentet 14.03.24 fra https://tidvis.no/historiske_databaser/skipsanlop/
- The National Archive. Records of the Admiralty, Naval Forces, Royal Marines, Coastguard, and related bodies, ADM 1/1621/6. Hentet 08.04.24 fra <https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C12792458>
- The National Archive. Records of the Admiralty, Naval Forces, Royal Marines, Coastguard, and related bodies, ADM 1/1622/46. Hentet 08.04.24 fra <https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C12792807>
- The National Archive. Records of the Admiralty, Naval Forces, Royal Marines, Coastguard, and related bodies, ADM 1/1622/52. Hentet 08.04.24 fra <https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C12792813>
- The National Archive. Records of the Admiralty, Naval Forces, Royal Marines, Coastguard, and related bodies, ADM 1/1622/53. Hentet 08.04.24 fra <https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C12792814>
- The National Archive. Records of the Admiralty, Naval Forces, Royal Marines, Coastguard, and related bodies, ADM 1/1624/44. Hentet 08.04.24 fra <https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C12793158>
- The National Archive. Records of the High Court of Admiralty and colonial Vice-Admiralty HCA 45/33/25 skip: Columbia (amerikansk), Kaptein: Benjamin Weeks, kapret 1798. Hentet 08.04.24 fra <https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C16978996>
- The National Archive. Records of the High Court of Admiralty and colonial Vice-Admiralty, HCA 45/40/3 skip: Ceres (prøyssisk), Kaptein: Hendrik J. Bentheim, kapret 1798. Hentet 08.04.24 fra <https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C16979224>
- The National Archive. Records of the High Court of Admiralty and colonial Vice-Admiralty, HCA 45/47/1 skip: Neptunus (prøyssisk), Kaptein: Henderik Kuyp, kapret 1798. Hentet 08.04.24 fra <https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C16979503>

Sekundærlitteratur

- Bevan, A. (2022, 22. februar). *Introducing the Printed Prize Appeals : Selected examples from HCA 45*. The National Archives. Hentet 09.05.24 fra

- <https://blog.nationalarchives.gov.uk/introducing-the-printed-prize-appeals-selected-examples-from-hca-45/#comments>
- Bratberg, T. (1996). *Trondheim byleksikon*. Kunnskapsforlaget. Hentet fra https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb_digibok_2008080104041?page=7
- Bull, I. (2003). Merchant households and their networks in eighteenth-century Trondheim. *Continuity and Change*, 17(2). Ss. 213-231. Hentet 22.02.24 fra <https://www.proquest.com/scholarly-journals/merchant-households-their-networks-eighteenth/docview/201549870/se-2>
- Duffy, M. (2021). [Anmeldelse av *Springboard to Victory. Great Yarmouth and the Royal Navy's Dominance in the North Sea and the Baltic During the French Wars 1793–1815*, av Higgins, D.]. *International Journal of Maritime History*, 33(4), 795-796. Hentet 22.02.24 fra <https://doi.org/10.1177/0843714211063759b>
- Grehan, J. & Mace, M. (2013). *British Battles of the Napoleonic Wars, 1793–1806*. Pen & Sword Military. Hentet 14.04.24 fra <https://web.p.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=0&sid=4c593dcf-a3f4-49f0-8b9f-81598fd6c0f2%40redis&bdata=JnNpdGU9ZWhvc3QtbGl2ZSdzY29wZT1zaXRl#AN=817804&db=nlebk>
- Hart, M. & Joor, J. (2022). Revolutionary Wars and Economic Change in the New State of the Netherlands, 1795–1815. I O'Brian, P. K. (Red.), *The Crucible of Revolutionary and Napoleonic Warfare and European Transitions to Modern Economic Growth*. (Bind 15, s. 114-140). Brill. Hentet fra <https://brill.com/display/book/9789004472754/BP000005.xml>
- Hunt, M. R. (2023). *How to research Scandinavian ships and seamen in the Prize Papers of the British National Archives*. Hentet 30.01.24 fra <https://doi.org/10.33063/diva-503969>
- Imsen, S. & Winge, H. (1999) *Norsk historisk leksikon : Kultur og samfunn ca. 1500 – ca. 1800*. (utg. 2). Cappelen Akademisk Forlag.
- Johansen, O. J. (1936). *Den tusenårige by ved Nidelven, Trondhjem : fra Olav Tryggvason til Håkon VII*. Aktetrykkeriet i Trondheim. Digitalisert av Trondheim folkebibliotek og hentet 26.03.24 fra <https://biblioteket.trondheim.kommune.no/innhold/voksen/tema/tema-trondheim/digitaliserte-boker-fra-trondheim/>
- Johnsen, B. (1993). *Han sad i prisonen : Sjøfolk i engelsk fangenskap 1807-1814*. Universitetsforlaget. Hentet fra https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb_digibok_2014061205070?page=3
- Klaasen, D. (2003). [Anmeldelse av *The Rights and Duties of Neutrals : A General History*, av Neff, S.C.]. *Journal of Conflict and Security Law*, 8(1), 222-225. Hentet 07.04.24 fra <https://doi.org/10.1093/jcsl/8.1.222>
- Marzagalli, S. & Müller, L. (2016). 'In apparent disagreement with all law of nations in the world' : Negotiating neutrality for shipping and trade during the French Revolutionary and Napoleonic Wars. *International Journal of Maritime History*, 28(1), 108-1117. Hentet 07.04.24 fra <https://doi.org/10.1177/0843871415624167>
- Maxwell, J. I. (1800). *The spirit of marine law, or compendium of the statutes relating to the Admiralty; being a concise but perspicuous abridgment of all the acts relative to navigation. Alphabetically arranged, and the substance and references to the several clauses placed in the margin*. printet av Bunney and Gold, for T. Chapman, og solgt av J. Sewell, & J. Butterworth. Ss. 382-423. Hentet 10.04.24 fra <https://go.gale.com/ps/i.do?p=ECCO&u=ntnuu&id=GALE%7CCW0124128130&v=2.1&it=r&sid=bookmark-ECCO&sPage=422&asid=4a50f9e8>
- Müller, L. (2019). Sweden's Early-Modern Neutrality : Neutral Vessels, Prize Cases and Diplomatic Actors in London in the Late Eighteenth Century. *Journal of Early Modern History* 23(2019), 475-490. Hentet 22.02.24 fra https://brill.com/view/journals/jemh/23/5/article-p475_5.xml?language%3Den
- Neff, S.C. (2005). *War and the Law of Nations : A General History*. Cambridge University Press. Hentet fra <https://web.p.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=0&sid=70340888-3b97-432f->

- [8618-c5fdf58ca6c4%40redis&bdata=JnNpdGU9ZWWhvc3QtbGl2ZSZzY29wZT1zaXRI#db=nlebk&AN=138940](#)
- Olsen, H. (1937). Etatsråd Hans Knudtzon : Et blad av Trondhjems Handels og sjøfarts historie. *Trondhjems sjøfartsmuseum årsskrift 1937*. Hentet 07.05.24 fra https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb_digibok_2015060808113?page=0
- Pourchasse, P. (2016). Danish shipping in the Mediterranean during the Revolutionary wars (1793-1795). *International Journal of Maritime History*, 28(1), 165-179. Hentet 07.04.24 fra <https://doi.org/10.1177/0843871415624175>
- Prizepapers.de, Prizepapers project, «Case study : neutral ships». Hentet 26.04.24 fra <https://www.prizepapers.de/stories/case-studies/case-study-french-prizes/case-study-neutral-ships>
- Prizepapers.de, Prizepapers project, «Our Mission». Hentet 26.04.24 fra <https://www.prizepapers.de/the-project/the-prize-papers-collection/our-mission>
- Prizepapers.de, Prizepapers project, «The Collection». Hentet 26.04.24 fra <https://www.prizepapers.de/the-project/the-prize-papers-collection>
- Prizepapers.de, Prizepapers project, «The Portal». Hentet 26.04.24 fra <https://www.prizepapers.de/the-project/the-prize-papers-collection/the-portal>
- Rø, G. (2003). *Mostadmark jernverk 350 år : Eiere og funksjonærer ved Mostad Jernverk*. Historielagets Mostadmark jernverks venner. Hentet 29.03.24 fra http://www.verketsvenner.no/linked/mostadmark_jernverk_350_r.pdf
- Starkey, D.J. (1990). *British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century*. Liverpool University Press. Hentet 22.04.24 fra <https://web.p.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=0&sid=7f2839f8-73e4-4352-840c-527eaad66b91%40redis&bdata=JnNpdGU9ZWWhvc3QtbGl2ZSZzY29wZT1zaXRI#AN=3313464&db=nlebk>
- Strinda bygdebokkomite. (1939). *Strinda bygdebok Bd. 1*. s. 117-118. Hentet 04.04.24 fra https://www.strindahistorielag.no/wiki/index.php/Scannet_Strinda_bygdebok_bind_1
- Sutcliffe, B. (2021). [Anmeldelse av *Springboard to Victory. Great Yarmouth and the Royal Navy's Dominance in the North Sea and the Baltic During the French Wars 1793–1815*, av Higgins, D.]. *The mariner's Mirror*, 107(4), 486-488. Hentet 22.02.24 fra <https://doi.org/10.1080/00253359.2021.1940595>
- Teige, O. (2012). Priser, profitt og nøytralitet : Kaperfarten i Norge under den store nordiske krig 1709-1720. *Sjøfartshistorisk årbok (2010)*, 1-127. Hentet 10.01.24 fra https://www.academia.edu/11883293/Priser_profitt_og_nøytralitet_Kaperfarten_i_Norge_und_er_den_store_nordiske_krig_1709_1720
- The National Archive, HCA, *Records of the High Court of Admiralty and colonial Vice-Admiralty courts*, «administrative/biographical background». Hentet 26.04.24 fra <https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C142>
- The National Archive, HCA 32, *High Court of Admiralty: Prize Court : Prize Papers*, «description». Hentet 26.04.24 fra <https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C8630>
- Tønnesen, J. N. (1955). *Kaperfart og skipsfart : 1807-1814*. J.W. Cappelens Forlag. Hentet 22.02.24 fra https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb_digibok_2009012900073?page=0

