



## Konvojsystemet, den seglande flottan och Kungl. Konvojkommissariatet

Fredrik Kämpe

Konvojer har traditionellt spelat en mycket liten roll i historien om den seglande flottan. Detta gäller såväl i svensk som i internationell örlogshistorisk forskning. Orsaken är dock knappast att konvojer har varit oviktiga. För de stora sjömakterna England och Nederländerna var de till och med från 1600-talets mitt fullkomligt centrala för krigföringen.<sup>1</sup> Men ändå har konvojer och sjöfartsskydd överhuvudtaget ägnats väldigt lite intresse, både av sjöofficerarna själva och av forskarna, och har i bästa fall nämnts i förbigående i verk som hellre diskuterat stora sjöslag och hjältar. Det finns flera anledningar till detta. En är, enligt örlogshistorikern A. W. H. Pearsall att det har saknats förståelse för sjökrigets ”*non-combative nature*”.<sup>2</sup> Stora sjöslag hör till undantagen i örlogshistorien. Flottorna har istället mestadels sysslats med mer vardagliga uppgifter som att frakta materiel och trupper, skydda egen sjöfart och angripa fiendens, spana och

---

Fredrik Kämpe (f. 1989) är doktorand vid Centrum för maritima studier vid historiska institutionen, Stockholms universitet och verksam på Marinmuseum i Karlskrona. Hans forskningsintressen rör sjöfartshistoria i stort, men med särskilt fokus på 1700-talets handels- och örlogsflottor.

bevaka varandra. Även om sjöslagen hör till det mest dramatiska i örlogshistorien behöver vi bredda synen på ämnet och se mer på vardagen för att förstå hur de seglande flottorna – komplexa och ofantligt dyra organisationer – fungerade och hur de stora kostnaderna kunde legitimeras.

Konvojer har också ansetts vara tråkiga. Det har funnits en uppfattning om att officerarna avskydde konvojer eftersom det var en otacksam uppgift och handelsfartygen var omöjliga att samarbeta med. Och visst finns det gott om exempel på irritation mellan sjöofficerare och handelsflottan, men samtidigt skapar sådana irriterade situationer mer källmaterial än då allt har flutit på och samarbetet fungerat. Därför finns en tendens i materialet som överdriver konflikterna. För faktum är att de flesta konvojer lyckades nå fram till sina mål. Konvojer var dessutom långt ifrån ett händelselöst arbete. Att hålla ihop en konvoj med segelfartyg krävde stor skicklighet av eskortfartygens och handelsfartygens befäl och besättningar.<sup>3</sup> Och det gav värdefull övning, men få tillfällen till ärorika möten med fienden. De flesta kapare, oavsett om de var privat finansierade eller avdelade från örlogsflottorna, drog sig för att utmana eskortfartygen även i ganska klena bevakade konvojer.<sup>4</sup> Därför har konvojer inte riktigt passat in i de sena 1800- och tidiga 1900-talens nationalromantiska örlogshistoria vars främsta syfte var att vara uppbygglig.

Den svenska flottans historia borde studeras utifrån det sammanhang den växte fram i och utifrån fler uppgifter än sjöslagen. Sjöfartsskydd – i denna text begränsat till flottans åtgärder för att skydda den civila sjöfarten<sup>5</sup> – hörde till både stora och små sjömakters vardag och förtjänar en uppvärdering i historien om flottan. Syftet med denna artikel är att granska hur den svenska seglande flottans konvojexpeditioner organiserades under 1700-talets merkantila expansion med särskilt fokus riktat mot konvojkommissariatet eftersom denna myndighet haft en framskjuten roll i skildringar av 1700-talets konvojsystem. Målet är att reda ut hur konvojerna var tänkta att organiseras och hur de organiserades i praktiken. Som jag kommer att visa är den gängse bilden av 1700-talets konvojer väldigt förenklad. Men hur väl står sig denna bild vid en närmare granskning byggd på empiriska exempel? Och hur såg de svenska erfarenheterna av sjöfartsskydd ut i jämförelse med Danmark och Nederländerna, två andra viktiga neutrala stater med stora handelsflottor som Sverige

ofta jämförs med?<sup>6</sup> Det behövs en seriös diskussion om konvojerna och sjöfartsskyddet för att vi bättre ska förstå den seglande flottan, särskilt under den i marina sammanhang så kritiserade frihetstiden. Historikern Jan Glete visade att det inte alls var så illa ställt med den frihetstida flottan som traditionell historieskrivning har hävdad.<sup>7</sup> Genom att skifta fokus bort från sjöslagen menar jag att det går att fortsätta ompröva den traditionella bilden av flottans utveckling under 1700-talet. Artikeln är tänkt att genom några nedslag illustrera hur en sådan omprövning kan se ut och utgör på så sätt en inledande orientering i ämnet som jag hoppas kan inspirera till vidare studier.<sup>8</sup>

### **Sjöfartspolitik och Kungl. Konvojkommisariatet**

Svensk sjöfartspolitik riktades under 1700-talet särskilt in på Medelhavet. Där fanns billigt salt och en möjlighet att sälja svenska exportprodukter. Eftersom Sveriges intressen i södra Europa och Medelhavet var rent kommersiella kom Sverige att försöka hålla sig neutralt under de många europeiska konflikterna under perioden. Om detta lyckades kunde svenska handelsfartyg tjäna stora summor på fraktfart genom att frakta andras varor då krigen hindrade de krigförandes handel. Det var där pengarna fanns att tjäna för svenska fartyg varför fraktfarten fick allt större betydelse för den svenska sjöfartspolitik.<sup>9</sup> Både Sverige och Danmark kom att utveckla en särskild syn på neutralitet. De bägge länderna hävdade att ingen främmande örlogsman hade rätt att visitera en neutral konvoj under beskydd av ett eller flera örlogsfartyg. Konvojchefens löfte om att inget kontraband fanns ombord skulle, enligt denna syn, vara tillräckligt som bevis. Men detta synsätt accepterades inte av de maritima stormakterna som visste att de neutrala staterna försökte utnyttja neutraliteten för att kunna utvidga sin handel genom att i det dolda fortsätta handla med de krigförande.<sup>10</sup> Detta förhållande skapade konflikter mellan de krigförande och de neutrala som ställde krav på de neutrala staternas sjöfartsskydd.

Fastän konvojeringen oftast gått relativt bra är det snarare misslyckade, rent av katastrofala, konvojer som eftervärlden har kommit ihåg.<sup>11</sup> I Storbritannien minns man "the Smyrna Convoy disaster" 1693, då den franska

flottan lyckades med ett överfall mot en stor engelsk-nederländsk konvoj på väg mot Medelhavet och sänkte eller erövrade 92 handelsfartyg, en fjärdedel av hela konvojen.<sup>12</sup> Den antagligen mest kända konvojen i svensk historia är den som leddes av Gustaf Psilander ombord på skeppet *Öland* 1704. Den första volymen i Arnold Munthes *Svenska sjöhjältar* handlade om Psilander och fokus låg på hans orädda men hopplösa kamp mot nio engelska örlogsfartyg vid Orford Ness.<sup>13</sup> Psilanders envisa motstånd gjorde att han blev ihågkommen som en hjälte, men konvojeringen misslyckades och Sverige försökte inte organisera fler konvojer under stora nordiska kriget (1700–1721).<sup>14</sup> Men Psilander försvarade flaggans heder, och det var för både flottan och staten vid denna tid trots allt ännu viktigare än sjöfartsskyddet. Ironiskt nog skulle handelsfartygen i Psilanders konvoj till England med varor för Royal Navy.<sup>15</sup> Istället för katastrofer och hopplösa uppföringar ska vi här närmare studera sjöfartsskyddet i stort och konvojeringen specifikt som en del av de seglande flottornas vardag.

Efter Psilanders konvojexpedition 1704 upphörde de svenska konvojerna och något konvojsystem återupptogs inte förrän efter stora nordiska krigets slut, då under en ny organisation.<sup>16</sup> Vid riksdagen 1723 beslutades att en ny avgift på inkommande och utgående varor skulle inrättas, den så kallade Extra licenten, och den skulle finansiera framtida konvojer. För att förvalta medlen som samlades i konvojkassan och organisera skyddet grundades året därpå Kungl. Konvojkommisariatet, som i en eller annan form kom att verka fram till 1867 och som var den myndighet som var tänkt att ansvara för svenska handelsfartygs säkerhet utanför Öresund.<sup>17</sup> Kommisariatets ledamöter kom från både flottan och borgerskapet och från början var myndighetens säte i Göteborg, men 1742 flyttade det till Stockholm. En amiral verkade i regel som ordförande och övriga ledamöter var valda av adelsståndet eller borgarståndet, och senare av grosshandelssocieteten.<sup>18</sup>

Störst betydelse hade den svenska neutrala fraktfarten under andra halvan av 1700-talet. Det var under sjuårskriget 1756–1763 som denna typ av sjöfart började ta fart för Sverige och den intensifierades ytterligare under kommande storkrig. Trots att svenskarna gav sig in i sjuårskriget fick inträdet ganska små konsekvenser för Sveriges handel utanför Östersjön. När Sverige till slut drogs in i napoleonkrigen och det efter krigets slut 1815 blev stabilare i Europa var det slut på denna sjöfartspolitik.<sup>19</sup>

När allt fler svenska fartyg seglade in i Medelhavet märkte Sverige även i högre grad av hotet från de nordafrikanska Barbareskstaterna<sup>20</sup> som var kända för att kapa europeiska fartyg och göra räder framförallt mot kustbygderna utmed Medelhavets norra strand, men då och då även långt ut i Atlanten. Konvojkommisariatet kom då, förutom att organisera och finansiera expeditioner med flottans fartyg, redan tidigt att även stötta fredsförhandlingar med de nordafrikanska staterna. När dessa förhandlingar hade lyckats finansierade myndigheten även de konsulat som öppnades i Nordafrika för att bevaka svenska intressen. Eftersom handeln med Nordafrika var rätt begränsad kunde inte dessa konsulter leva på konsulsavgifter utan fick lön från kommisariatet. Deras uppgift var därför mer diplomatisk än kommersiell. Freder slöts med Alger 1729, Tunis 1736, Tripoli 1741 och Marocko 1763. För att upprätthålla frederna krävdes att Sverige med jämna mellanrum skickade presenter till de nordafrikanska ledarna. Sverige köpte alltså precis som andra europeiska länder fri lejd från Barbareskstaternas kapare. I bästa fall kunde Sverige upprätthålla fredsfördragen samtidigt som andra länder misslyckades med det och därmed utnyttja att svenska fartyg kunde segla på Medelhavet i relativ säkerhet.<sup>21</sup> Detta innebar även att den svenska neutraliteten i Medelhavet fick två sidor där fred eftersträvades både med europeiska krigförande makter och med Barbareskstaterna. Båda dessa sidor av svensk neutralitet ställde krav på sjöfartsskyddet. För att förstå konvojeringen behöver vi därför reda ut hur skyddet mot Barbareskstaternas kapare och mot europeiska länders kapare hängde ihop. Svaret på den frågan är långt ifrån självklart.

## Metod

För att svara på frågorna ovan har jag dels använt internationell litteratur om sjöfartsskydd och konvojer, dels särskilt studerat den svenska litteraturen om konvojer samt prövat dess påståenden genom en studie av material i konvojkommisariatets och kommerskollegiums arkiv. Nästan all svensk litteratur utgår i någon mån från Johan Henrik Kreügers *Sveriges förhållanden till Barbaresk staterna i Afrika* som utkom 1856 och fortfarande utgör standardverket om Sveriges och konvojkommisariatets

kontakter med Barbareskstaterna. Kreüger blev själv ledamot i konvojkommisariatet 1818 och var sändebud vid förhandlingar med Marocko 1822–1823.<sup>22</sup> Även i denna artikel är Kreügers bok en central utgångspunkt. Hans arbete är mycket värdefullt och användbart, men innehåller en del oklarheter som kan redas ut genom jämförelser med empiriskt material. Artikelns empiriska exempel har jag hämtat från de protokoll som konvojkommisariatet lämnat efter sig för perioderna 1754–1764 och 1791–1802. Dessa var två intensiva perioder för kommisariatet då både europeiska och nordafrikanska kapare gav sig på svenska handelsfartyg. De ramar dessutom in perioden då svensk neutral fraktfart hade som störst betydelse och passar därför för att undersöka kommisariatets roll i 1700-talets sjöfartsskydd i bred bemärkelse.<sup>23</sup> För den tidigare perioden har jag även kompletterat med sjöpassdiarier eftersom örlogsfartyg vid den tiden precis som handelsfartygen begärde ut sjöpass för längre resor.

## Sjöfartsskyddet och den ekonomiska eliten

Flottor har alltid varit dyra organisationer och för att kunna upprätthålla dem har stater varit beroende av att det funnits grupper som velat betala för dem. Här har kommersiella intressenter spelat en avgörande roll eftersom det var dessa som kunde få fram tillräckliga medel. Men eftersom det handlande borgerskapet var med och betalade staten för att upprätthålla flottan var det även viktigt att staten också levererade sjöfartsskydd vid behov. Annars skulle borgerskapet tappa intresset för att betala de tullar och andra avgifter som staten behövde för att upprätthålla krigsmakten. I en nyligen utkommen antologi har detta behov av gemensamma intressen, eller en gemensam känsla av mening, kallats *naval ideologies*. Begreppet innefattar i bred bemärkelse alla de uppfattningar och idéer som existerade om behovet och användningen av en sjömakt. Det fanns naturligtvis alltid olika konkurrerande uppfattningar om behovet av en flotta och hur den bäst skulle användas, men för att lyckas långsiktigt var staten tvungen att kunna förena sina egna intressen med kustbefolkningens i stort och med kommersiella intressenters i synnerhet. Det var dessa andra grupper som skulle bemanna och betala för flottan och om de inte

alls ansåg att det fanns ett behov av en flotta blev det svårt, till och med omöjligt, för staten att upprätthålla den.<sup>24</sup> Så betraktat blir sjöfartsskyddet ett sätt för staten att visa de kommersiella intressenterna att pengarna gick till marina verksamheter som var nyttiga för handeln. Konvojkommisariatets organisation, med ledamöter från både flotta och borgerskap, var enligt detta perspektiv en myndighet som var tänkt att direkt integrera de kommersiella intressenterna i arbetet med sjöfartsskyddet.

För artikelns syften är det viktigt att hålla isär begreppen konvojering och kryssning. De var rätt olika uppgifter och behandlades som olika hos sjömakerna. Kryssande örlogsfartyg var en metod som innebar att fartygen seglade utanför en kust där kapare utgick från eller i vatten där kaparna opererade för att skrämja dem och i bästa fall snappa upp dem. Det var naturligtvis svårt att hitta kaparna, men närvaron av örlogsfartyg kunde vara tillräckligt för att kaparna skulle bli försiktiga och hålla sig mer i hamn. Denna metod för sjöfartsskydd var relativt enkel och innebar ett indirekt skydd. Men sjömakerna nyttjade även mer direkta metoder som konvojer och blockader, allt efter vad omständigheterna krävde.<sup>25</sup> Men de olika metoderna innebar olika regler och förhållningsätt. Detta kommer bli tydligt av exemplen nedan. För dansk del har historikern Ole Feldbæk visat att det gjordes skillnad på konvoj och kryssning eftersom konvojerna innebar betydligt större risker för diplomatiska sammanstötningar med sjömakerna, särskilt Storbritannien.<sup>26</sup> Medan ett kryssande örlogsfartyg kunde undvika problematiska situationer var ett konvojfartyg i princip tvunget att ingripa om någon kapare eller något främmande örlogsfartyg försökte visitera konvojens fartyg. Uppfattningar om flaggans heder krävde det.<sup>27</sup> Som det kommer att framgå i den fortsatta diskussionen kunde Sverige, genom att nyttja båda dessa metoder vid olika tillfällen, skapa en viss flexibilitet i sjöfartsskyddet. Flexibiliteten kunde underlätta den ofta svåra balansgången mellan de utrikes- och handelspolitiska målsättningarna å ena sidan och det handlande borgerskapets intresse för flottan å den andra.

Både konvojering och kryssning är ganska förbisedda i forskningen. En lyckad konvoj var och är, enligt örlogshistorikern Roger Knight, "en historisk icke-händelse" och lämnar därför väldigt få spår efter sig. Konvojsystemen anses därför inte utgöra någon spännande historia och

få örlogshistoriker bryr sig om att skriva om dem. Detsamma torde gälla lyckade men i stort händelselösa kryssningsexpeditioner. Men det finns undantag från ointresset – Knight utgör ett sådant – och han menar att sjöfartsskyddet hade en avgörande betydelse för krigföringen till sjöss. Sjömakerna var beroende av ett ständigt inflöde av skeppsbyggnadsmateriel för att kunna upprätthålla sina sjöstridskrafter och andra varor för att kunna hålla igång ekonomin och därmed undvika krigströtthet hos befolkningen. Utan sjöfartsskydd var detta omöjligt, och därför utvecklades bland annat konvojsystem.<sup>28</sup> 1700-talets Sverige var inte lika beroende som de stora sjömakerna av utrikeshandeln för att kunna föra krig, men det svenska sjöfartsskyddet kan tjäna som exempel på hur även en mindre stats flotta kan förstås bättre genom att inkludera åtgärder för sjöfartsskydd i berättelsen. Sjöfartsskyddet hjälper oss förstå hur flottan fungerade även i fredstid och på vilka sätt neutrala stater berördes av stormakternas sjökrig.

### Konvojsystemets framväxt i Sverige

Det var i ett sammanhang av konflikter mellan sjömakerna England och Nederländerna som Sverige började försöka ordna ett konvojsystem utanför Östersjön. Åren 1652–1654 utkämpades det första engelsk-nederländska kriget. Genom den svenska handelsflottans utbredning vid tiden och sjömakernas intensifierade handelskrig kom även svenska handelsfartyg att angripas av sjömakerna. De första bestämmelserna om ett svenskt konvojsystem kom därför 1653. Men eftersom detta krig tog slut redan året efter blev det ingen konvojering den gången. Ytterligare bestämmelser kom sedan under kommande decenniers konflikter mellan sjömakerna, men det var egentligen först från 1689 som den första mer omfattande konvojeringen kom igång för svensk del. Sverige och Danmark hamnade i kläm när stormakternas krig blev alltmer inriktade på att slå mot handeln. Kapningar mot neutrala fartyg ledde därför på 1690-talet till gemensamma dansk-svenska insatser för att skydda handelsfartygen. Sveriges första stora satsningar på konvojer skedde alltså i samspel med danskarna.<sup>29</sup> Som modell för det svenska konvojsystemet stod det nederländska.<sup>30</sup> Detta byggde på att mindre styrkor avgick regelbundet på

viktiga rutter. Till Medelhavet avgick två nederländska konvojer årligen, en i oktober och en i december med några, oftast två, örlogsfartyg som eskort. Det systemet utvecklades på 1620-talet och behölls i mer eller mindre oförändrad form till republikens fall 1795.<sup>31</sup>

Det fanns skillnader mellan britternas och holländarnas konvojering och den svenska. Medan britter och holländare satsade på små eskorter ute till havs för att sedan försöka få förstärkningar från kryssareshadradar när de närmade sig hamnar hemmavid,<sup>32</sup> gick de svenska konvojerna med endast ett eller ett par eskortfartyg genom engelska kanalen och utmed de europeiska kusterna. Svenskarna seglade alltså där riskerna för att stöta ihop med fientligt sinnade örlogsfartyg var som störst. Situationen blev inte bättre av att engelsmännen krävde att främmande örlogsfartyg under passage av engelska kanalen vid möte med fartyg ur Royal Navy strök flagg, vimpel eller märssegel för att visa sin vördnad för engelska regenten och flaggan.<sup>33</sup> De nordiska staternas hårdnackade motstånd mot sådana åtgärder ledde till flera strider.<sup>34</sup> Det var otänkbart för en kungamakt att erkänna sig underlägsen en annan och därför hade både svenska och danska konvojchefer stränga order att vägra stryka.<sup>35</sup> Men dessa tidiga konvojer fick faktiskt även avsedda effekter. Historikern Steve Murdoch har visat hur de neutrala staternas motstånd under 1690-talet mot vad de upplevde som sjömakernas övergrepp fick som effekt att kapningarna minskade och att Royal Navy drog sig för att sätta för hård press på de nordiska staterna under åtminstone något decennium framåt.<sup>36</sup>

De stora sjömakernas flottor hade trots sin storlek ett begränsat antal fartyg att tillgå vilket krävde ett ständigt prioriterande mellan olika uppgifter. Detta märktes särskilt tydligt efter 1688, då England och Nederländerna blev allierade och det som ibland kallas "det andra hundraårskriget" mellan England/Storbritannien och Frankrike 1689–1815 började. Sjöfartsskyddet gavs stor betydelse vilket exempelvis ett beslut 1693 i Englands parlament visar. Då bestämdes att Royal Navy skulle avdela hela 43 av sina cirka 200 fartyg för sjöfartsskydd. Prioriteringen av denna typ av insatser innebar också på sikt en betydande ökning av antalet fregatter och andra lättare fartygstyper i Royal Navy. Sådana typer var lämpliga som eskortfartyg och gjorde dessutom att den ständiga manskapsbristen kunde avhjälpas något eftersom små eskortfartyg krävde mindre besättningar.

Kapare och ensamma kryssare från örlogsflottorna var mer intresserade av att attackera ensamma handelsfartyg än konvojer med örlogseskort varför även små eskorter fungerade som tänkt ute till havs.<sup>37</sup> Det ledde också under 1700-talet till en allt tydligare uppdelning mellan fartyg som var byggda för eskort och kryssande och fartyg som var byggda för linjestrid. Även i Sverige kan man se en liknande långsiktig utveckling där fartygstyper som var mer lämpade för sjöfartsskydd utvecklades under andra halvan av 1700-talet.<sup>38</sup>

Amiralen och örlogshistorikern Gunnar Unger diskuterade den svenska seglande flottans konvojer i en artikel från 1941. Av artikeln är det tydligt att svenska konvojer aldrig blev så regelbundna som stormakternas.<sup>39</sup> Detta är inte särskilt förvånande eftersom Sverige inte var lika beroende av sin sjöfart och utrikeshandel som exempelvis Nederländerna och dessutom inte lika ofta var inblandat i konflikter utanför Östersjön. Men eftersom även svenska handelsfartyg riskerade att kapas krävde intressenterna inom handeln att flottan ställde upp med eskortfartyg när europeiska krig skapade ett sådant behov. Svenska konvojer var påtagligt lika britternas och holländarnas; stora konvojer – ibland runt 100 handelsfartyg – med små eskorter bestående av något enstaka eller ett par örlogsfartyg.<sup>40</sup> Även i en liten stat med ett ganska oregelbundet nyttjat sjöfartsskydd spelade det roll att staten kunde förena sina intressen med kommersiella intressenters eftersom dessa även där var med och betalade för flottan. Denna intressegemenskap kan antas ha fått en allt större roll i takt med att kommersiella intressen blev viktigare efter enväldets avskaffande och stora nordiska krigets slut åren kring 1720.

Amiralitetspastorn Ernst Holmberg listade 1929 i en artikel de konvojer som genomfördes under 1680- och 1690-talen. Artikeln är framförallt en deskriptiv genomgång av konvojexpeditionerna så han går inte in på varför de skedde. Men Holmbergs text visar några viktiga saker. Först och främst beskriver han ganska omfattande insatser av flottan under en tid när stormaktssverige för ovanlighetens skull inte var i krig. Englands och Nederländernas krig mot Frankrike gjorde att svenska handelsfartyg hotades av kapare vilket ökade kraven på skydd och flottan blev central i detta. Dessutom visar han hur dessa operationer skedde gemensamt med danskarna. 1693 hade Sverige och Danmark slutit ett neutralitetsförbund för att värna

neutralas rättigheter mot de krigförande sjömakternas övergrepp.<sup>41</sup>

Slutligen visar Holmbergs artikel också en period då flottan genomförde omfattande konvojexpeditioner långt innan konvojkommissariatet grundades 1724, något som är viktigt att komma ihåg när kommissariatets roll analyseras. Han avslutar artikeln med dessa ord:

Dessa äldre konvojexpeditioner, utförda under skyddet av vår örlogsflagga, utgöra ett alltför litet beaktat minnesblad i vår sjökrigshistoria, på samma gång de vittna om en vaken blick för nödvändigheten av att hävda vår nationella rörelsefrihet utåt och att skydda vår handel och sjöfart under ofredens dagar.<sup>42</sup>

Nästan hundra år senare är konvojerna fortfarande relativt obeaktade i svensk örlogshistorisk forskning. Samtidigt är det svårt att undgå känslan av att det även för Holmberg var flottans verksamhet i sig själv som var det centrala, nästan som om den existerade i ett vakuum. Att det var viktigt att skydda handel och sjöfart förutsätts av den äldre litteraturen nästan alltid utan att diskutera hur sjöfarten såg ut, hur skyddet gick till och hur kopplingen mellan kommersiella intressen och örlogsflottan såg ut och förändrades över tid. Det gör att skildringarna blir väldigt ytliga och läsaren lämnas utan några förklaringar av sammanhangen som gjorde att konvojer behövdes. Detta är fallet även i Holmbergs text trots att han menade att konvojerna förtjänar att belysas mer. Holmberg själv kan kanske inte lastas för detta, hans text var endast en inledande genomgång. Men det går att konstatera att vi så här långt senare befinner oss på nästan samma ruta.

### Konvojkommissariatet och 1700-talets konvojsystem

Efter ett uppehåll med konvojer under större delen av stora nordiska kriget kom konvojkommissariatets grundande 1724 att markera början på det som var tänkt att bli ett nytt konvojsystem. Men frågan är vilken roll kommissariatet faktiskt spelade i 1700-talets konvojer. I litteraturen som förklarar konvojkommissariatets roll har beskrivningen av konvojerna främst byggts på normativa källor, såsom exempelvis förordningar från regeringen om hur ofta och när konvojer skulle avgå mot Medelhavet. Men

någon analys av huruvida sådana förordningar faktiskt efterlevdes, och hur länge, återfinns inte i svensk litteratur. Detta gör att bilden som framträder är en av ett rätt omfattande kontinuerligt konvojerande i kommissariatets regi, liknande det nederländska konvojsystemet till Medelhavet. Kreügers beskrivning av de första konvojerna samt myndighetens instruktion från 1728 ligger till grund för bilden av konvojsystemet under 1700-talet. Enligt denna bild skulle två örlogsfartyg ställas till konvojkommissariatets förfogande och baseras i Göteborg, där myndigheten från början hade sitt säte. Kommissariatet skulle sörja för proviantering och att fartygen hölls i gott skick. Befallningar till fartygscheferna och deras instruktioner skulle gå genom kommissariatet och fartygen skulle efter avslutad konvojtjänst återlämnas till amiralitetet i samma goda skick.<sup>43</sup> Instruktionens tredje och nionde paragraf lyder som följer:

§ 3. Som Kongl. Maj:t från des Ammiralitet lämnat och efter inventarium låtit lefverera til Convoy-Commissariatet tvänne Kronofartyg, neml. Skieppet Verden och fregatten Jaramas, hädanefter ständigt at blifva liggandes i Götheborg, under Convoy-Commissariatets disposition til Convoyeringar; Så måste Convoy-Commissariatet dem behörigen underhålla, så att när de åter skola lefvereras tillbaka, de då må kunna wara uti godt och behållit stånd.

§ 9. Såsom nödigt är at de commenderande Officerare på Convoy-Fartygen blifva til hvarje resa försedde med behörige intructioner, hvarefter de vid sjelfva Convoyeringen af Svänka kiöpmans skiepp hafva sig at rätta; Så måste Convoy-Commissariatet tidigt projectera en sådan Instruction och densamma öfversända till Kongl. Maj:ts och Riksens Ammiralitets och Commerce Collegiers öfverseende och Kongl. Maj:ts egen nådiga approbation, kommandes bemälte instruction sedan i anseende därtill, att Convoy-Fartygen skola gå under kiöpmans flaggor, och utom lands passera för Couffardie Fartyg, under Convoy-Commissariatets namn och underskrift at utfärdas; och vil Kongl. Maj:t desutan i nåder förse de commenderande Officerare med särskilte instructioner, hvareffter de uti fäktande och eljest siömanskapet angående med mera sig böra rätta.<sup>44</sup>

Enligt instruktionen skulle alltså kommissariatet ha två fartyg till förfogande och åtminstone den ekonomiska instruktionen skulle utformas av myndigheten och utfärdas i dess namn även om amiralitet, kommerskollegium och regering hade sista ordet. Det verkar hursomhelst som att kommissariatet var tänkt att få en helt central roll i konvojsystemet.

Historikern Lars Ericson Wolkes beskrivning av konvojerna bygger på Kreügers, men han ger kommissariatet en ännu centralare roll genom att skriva att "[u]nder konvojeringsperioden var örlogsfartygen utlånade till kommissariatet och lydde också under detta."<sup>45</sup> Men av instruktionen framgår att detta inte riktigt stämmer. Konvojkommissariatet samordnade expeditionerna, men besluten fattades högre upp. Det är även viktigt att Ericson Wolke hänvisar till konvojerna under 1720-talet, men aldrig förklarar om organiseringen skulle komma att se annorlunda ut senare. Därför framstår hans beskrivning som generell för hur kommissariatet ordnade konvojer, oavsett om det har varit hans avsikt eller ej. Ericson Wolke förstärker dessutom konvojernas roll genom att skriva att det enda alternativet för att hålla svenska fartyg säkra var just genom konvojer med örlogsfartyg.<sup>46</sup> Men även detta går att ifrågasätta eftersom fredsfördrag med Barbareskstaterna snart kom att bli den viktigaste uppgiften för kommissariatet, något Kreüger nämner.<sup>47</sup> Historikern Leos Müller beskriver kortfattat i en artikel om konvojkommissariatet hur det enligt instruktionerna skulle ordna två konvojer årligen, men går inte in på om detta efterlevdes.<sup>48</sup>

Författaren och kulturhistorikern Eskil Olåns beskrivning av konvojer baserades på en senare förordning. Kungl. Maj:t utfärdade 1759 en kungörelse om "nödige Förswarskjepps utrustande till Svenska Handelssjöfartens beskydd och säkerhet." Olån använde förordningen som exempel på hur konvojer gick till och beskrev ett omfattande system med fem konvojer årligen, två i maj, en i augusti och två i oktober. Han beskrev också hur handelsfartygen konvojerades till portugisiska och spanska hamnar, in i Medelhavet och hur konvojfartyget därefter lade sig ett par veckor i Livorno. Sedan återvände det och hämtade upp alla handelsfartyg som behövde skydd på hemvägen med Cadiz som sista hamn innan hemresan. Det mest intressanta för denna artikels syfte är att detta beskrevs som konvojkommissariatets verksamhet och att fartygen

som enligt Olån skötte konvojerna var "linjeskeppen *Sparre* (å 50 kanoner) och *Sophia Charlotta* eller fregatterna *Höken*, *Svarta Örn*, *Jägaren*, *Diana* och *Bellona*."<sup>49</sup> Alla dessa fartyg användes visserligen för konvojer och andra örlogsexpeditioner till Medelhavet, de första fem under åren 1759 och 1760,<sup>50</sup> men *Diana* och *Bellona* sjösattes först på 1780-talet, över 20 år efter kungörelsen 1759.<sup>51</sup> Olåns generella beskrivning får det alltså att verka som att ett så omfattande konvojsystem i kommissariatets regi var det normala när det – som kommer att framgå av den fortsatta diskussionen – i själva verket var undantaget.

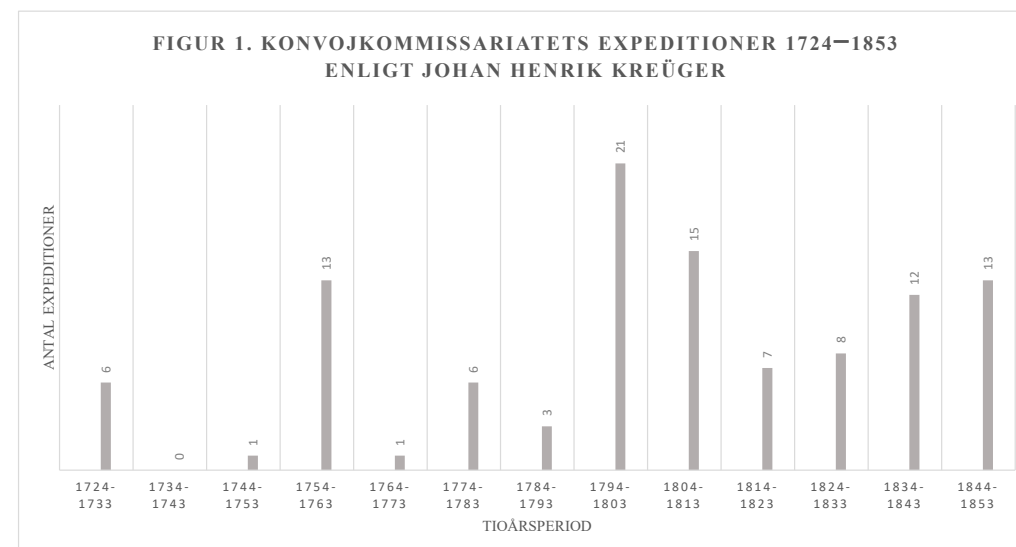
Även den sjömilitära författaren och sjöofficeren Erik Hägg skildrar ett omfattande konvojsystem. Han baserade sig bland annat på Olåns och Kreügers beskrivningar, men skärpte tonen ordentligt och skrev att "Konvoj-expeditionen år 1725 var inledningen till ett mer än hundraårigt, trofast och i allmänhet skickligt bedrivet arbete från vår örlogsflottas sida till bästa skydd för vår sjöfart åt 'Britanniska sjön', Spanska sjön och Medelhavet." I sin skildring av hur en konvoj gick till hänvisade även han till 1759 års kungörelse, men han nämnde även att konvojkassan bekostade konvojexpeditioner helt eller delvis vilket visar att han var medveten om att konvojkommissariatet inte var den enda relevanta myndigheten.<sup>52</sup> Han skrev vidare, i samband med en kommentar om kostnaden av konvojerna och frederna med Barbareskstaterna, att "[i] gengäld för denna kostnad – huru stor den än må ha varit – vann dock Sverige en betydligt lugnare sjöfart på Medelhavet än de flesta nationer och samtidigt en utmärkt utbildning av örlogsflottans besättningar. Vårt land kunde därjämte till följd av den målmedvetet bedrivna konvojereringen tämligen ostört fullfölja sin neutrala sjöhandel vid många tillfällen, då sjökrigen förlamade andra länders kofferdifart."<sup>53</sup> Hägg satte alltså en målmedveten konvojer som började i och med konvojkassans instiftande i centrum för 1700-talets sjöfartsskydd och hyllade flottans insats. Häggs tankar om att både flottan och sjöfartens intressenter vann på konvojereringen liknar det vi här kallar för *naval ideologies*. Olika intressenter fick ut något av att flottan användes för konvojer. Att flottan fick övning, att handelshusen och redarna kunde bedriva sjöfarten i relativt lugn och att staten kunde bibehålla neutraliteten var fördelar som alla på något sätt kretsade kring flottan och som kunde motivera kostnaderna för densamma.<sup>54</sup>

Sammantaget kan man konstatera att litteraturen har beskrivit konvojerna och kommissariatets roll i dessa i väldigt generella ord vilket gör att det framstår som att det vanliga var att Sverige likt Nederländerna årligen ordnade en till ett par konvojer till Medelhavet och att konvojkommisariatet hade en central – till och med ledande – roll i organiserandet av dem. En närmare undersökning visar dock att så inte riktigt var fallet.

### Konvojkommisariatets expeditioner

För att bättre förstå det svenska konvojsystemet och konvojkommisariatets roll däri är det viktigt att jämföra beskrivningarna ovan med siffror på hur många örlogsexpeditioner som kommissariatet faktiskt organiserade och hur stor roll konvojering spelade i dessa expeditioner. För att få en överblick över antalet expeditioner har jag i figur 1 sammanställt alla resor som Kreüger tog upp i sin bok. Det är framförallt han som är undantaget till regeln om att skildringen av konvojerna bygger på normativa källor. Han skildrade istället de expeditioner han hittade i källmaterialet, ibland detaljerat, ibland endast med någon mening. Ett problem är dock att han inte redogjorde för vilket material han använde. Att han framförallt utgick ifrån kommissariatets arkiv är tydligt, men det är svårt att veta hur mycket annat källmaterial – och i så fall vilket – han använde. Sammanställningen av de expeditioner han hittade visar hursomhelst ett rätt fluktuerande system med något oväntad tyngdpunkt.

Som framgår av figuren på motstående sida, organiserade konvojkommisariatet endast sju expeditioner med örlogsfartyg under kommissariatets första 30 år. Detta kan i sig te sig lite märkligt eftersom fredsfördrag med alla fyra Barbareskstater inte hade förhandlats fram förrän 1763. Om dessa stater utgjorde ett så stort hot som litteraturen får det att verka som är det märkligt att inte fler expeditioner ordnades under denna period.<sup>55</sup> Perioderna 1754–1763 och 1794–1813 var särskilt intensiva av två skäl, dels på grund av stora europeiska konflikter, dels på grund av ett antal krig med Barbareskstaterna. Decennierna efter napoleonkrigens slut 1815 var rätt fredliga i Europa och även om expeditioner med gåvor till Barbaresk-



Källa: Kreüger, Johan Henrik, *Sveriges förhållanden till Barbareskstaterna i Afrika*, Vol. 1, 1856, Stockholm, s. 42–117.

staterna fortsatte till 1845 är den fortsatta intensiteten i kommissariatets verksamhet något förvånande. Myndigheten kom under 1800-talet att finansiera en mängd olika aktiviteter såsom muddringsarbeten i olika hamnar, studier av fartygspropellrar och friköpningen av 519 slavar på den västindiska ön Saint-Barthélemy. År 1835 bytte konvojkassan namn till handels- och sjöfartsfonden liksom för att förstärka intrycket av att konvojer inte var huvuduppgiften för myndigheten.<sup>56</sup> Men några resor med sjöfartsskydd som huvudfokus organiserades även efter storkrigets slut 1815, till exempel 1831 för att skydda sjöfarten på Sydamerika och sommaren 1840 för att konvojera utmed den nordafrikanska kusten.<sup>57</sup> Den inkomstbringande fraktfarten hade dock varit beroende av stora europeiska konflikter. Därför blev behovet av svenskt sjöfartsskydd mindre efter 1815 vilket breddade konvojkommisariatets uppgifter. Genom breddningen kunde myndighetens medel i lugna tider användas till gagn för



sjöfarten samtidigt som organisationen fanns kvar ifall nya storkrig skulle komma att kräva insatser för sjöfartsskydd. Detta var ett argument mot nedläggning av kommissariatet som Kreüger själv framförde i sin bok.<sup>58</sup>

Toppen för svenskt sjöfartsskydd under konvojkommisariatets tid inföll alltså under andra halvan av 1700-talet fram till napoleonkrigens slut och sammanföll med expansionen av den svenska fraktfarten och handeln på Sydeuropa och Medelhavet. Den första verkligt intensiva perioden för konvojkommisariatet kom framåt mitten av 1750-talet. Då började plötsligt marockanska kapare att uppbringa svenska fartyg.<sup>59</sup> Detta skapade ett behov av att sända ut örlogsexpeditioner mot marockanska vatten. Samtidigt betydde sjuårskrigets utbrott 1756, särskilt efter Sveriges inträde 1757, att det även fanns ett behov av att skydda svenska fartyg mot preussiska och brittiska kapare.<sup>60</sup> När både sjuårskriget tog slut och Sverige äntligen lyckades sluta ett fredsfördrag med Marocko 1763 blev aktiviteten återigen ganska sparsam under de följande 30 åren för att under franska revolutionskrigen ta fart igen. 1790-talet blev en intensiv period för svenskt sjöfartsskydd och även denna gång var det en kombination av kapningar utförda av nordafrikanska och europeiska kapare som var orsaken. Det började 1791 med att republiken Alger förklarade Sverige krig. Men på grund av att den algeriske deyen Hassan Pascha varnade svenskarna för att han tänkte förklara krig så lyckades hans kapare inte få tag i några svenska fartyg. De svenska konsulerna runt Medelhavet hann informera om hotet i tid. Freden kunde snabbt återställas men det skulle dröja flera år innan de presenter som man kom överens om att svenskarna skulle skicka till Alger kunde levereras.<sup>61</sup> Detta berodde på franska revolutionskrigens utbrott 1792. Kriget fortsatte hela 1790-talet igenom och Sverige hävdade sin neutralitet vilket ställde krav på det svenska sjöfartsskyddet.<sup>62</sup> År 1796 började Tripoli kapa svenska fartyg vilket ledde till tre svenska försök att förhandla fram ett nytt fredsfördrag. Först efter det tredje försöket 1802 blev freden bestående igen.<sup>63</sup> Vi ser alltså att under de intensiva perioderna under 1700-talet var det båda gångerna en kombination av nordafrikanska och europeiska kapare som skapade ett ökat behov av svenskt sjöfartsskydd. För att se hur skyddet organiserades och vilka olika effekter de nordafrikanska och europeiska kaparna hade på behovet av skydd behöver man studera dessa perioder närmare.

## Expeditionerna 1754–1764

År 1755 rustades skeppen *Uppland* och *Södermanland* för de första expeditionerna till skydd för svensk sjöfart sedan Marocko börjat kapa svenska fartyg året innan. Expeditionen varade i ungefär ett år. Expeditionerna beskrevs i konvojkommisariatets protokoll som kryssningar emot "salentinerna" och "tetuanerna", alltså kapare från de två marockanska hamnarna Salé och Tétouan.<sup>64</sup> I kommissariatets protokoll omnämns finansiering av dessa expeditioner med åtminstone 100 000 daler silvermynt vid utrustningen<sup>65</sup> och 30 000 daler silvermynt som amiralitetskollegiet skulle behöva när skeppen kom hem.<sup>66</sup> I kommissariatets protokoll nämns ytterligare sex expeditioner vilka myndigheten på ett eller annat sätt bidrog med finansiering till fram till freden med Marocko 1763. För fregatterna *Svarta Örn* och *Jägaren*, som kryssade mot marockanerna mellan 1758 och 1759, finansierade kommissariatet provianteringen så länge de var iväg.<sup>67</sup> När ett antal borgare i Stockholm föreslog att staten skulle rusta två bestyckade handelsfartyg, *Adolph Ulrik* och *Jason*, skrev kommerskollegium ett kontrakt med redarna varvid kommissariatet skulle utbetala en ganska stor summa på 54 000 daler silvermynt varje kvartal för ett års kryssning emot de marockanska kaparna.<sup>68</sup>

I konvojkommisariatets protokoll nämns alltså åtta expeditioner och som de sex exemplen ovan visar kunde myndighetens inblandning i dessa skilja sig rätt mycket åt. Men det framstår inte som att kommissariatet var den centrala myndigheten eller att fartygen lydde under den. Fem ytterligare expeditioner beskrevs av Kreüger och återfinns alltså i figur 1 som en del av de expeditioner som skickades mot marockanerna. Men eftersom utbetalningar registrerades noggrant i protokollen är det rimligt att anta att kommissariatet helt enkelt inte var med och finansierade dessa expeditioner. Kreüger nämner själv att kostnaderna är så sammanblandade för expeditionerna 1760 med fregatterna *Svarta Örn*, *Mercurius* och *Jarramas*, av vilka endast de två första återfinns i kommissariatets protokoll, att det är svårt att avgöra vilka utbetalningar som hör till vilket fartyg. Det har enligt Kreüger även att göra med att fartygen tidvis finansierades av kommissariatet, tidvis av andra statsmedel.<sup>69</sup>

I protokollen visas att kommissariatet på våren 1761 beordrades att

betala för expeditionerna med *Svarta Örn* och *Mercurius*, till en början genom att skicka 50 000 daler silvermynt till amiralitetet. De verkar alltså antingen inte ha avgått förrän 1761 eller skulle då ut på en fortsatt expedition. Hela expeditionen beräknades kosta ca. 83 333 daler silvermynt. Kommissariatet beslutade dock att skriva till Kungl. Maj:t och förklara att inga medel fanns i konvojkassan.<sup>70</sup> I september fick kommissariatet istället tillstånd att låna 100 000 daler silvermynt från riksens ständers bank varav 40 000 genast skulle skickas till amiralitetet för fregatternas behov.<sup>71</sup> I november kom sedan uppgifter från statskontoret om att de hade ordnat 80 000 daler silvermynt till amiralitetet varför kommissariatet beordrades betala övriga 60 000 daler från lånet i banken till kungl. räntekammaren samt efter hand vad statskontoret i övrigt kunde fordra.<sup>72</sup> År 1763 krävdes först ytterligare 150 000 daler silvermynt som sedan blev 300 000 som statskontoret återigen ordnade – eftersom tillräckliga medel ej fanns i konvojkassan och banken denna gång avlog begäran om lån – mot att konvojkommissariatet skulle återbetala dem när de ordinarie pengarna så småningom flöt in till kassan.<sup>73</sup> Statskontoret hade alltså klivit in och stöttat amiralitetet genom andra statsmedel än de ordinarie och kom sedan att kräva in pengarna från kommissariatet istället. Helt konstigt är det därför inte att Kreüger hade svårt att avgöra vilka pengar som hade gått till vad. Oavsett till vilka expeditioner pengarna i slutändan gick kom alltså kommissariatet att genom lån bidra med rätt betydande summor.

Vid denna tid skulle alla fartyg, även örlogsfartyg, som seglade bortom Kap Finisterre i Spanien ha så kallade algeriska sjöpass med sig. Dessa utfärdades av kommerskollegium och bevisade att fartyget var svenskt och därmed skyddat av fredsfördragen med de nordafrikanska staterna. Med hjälp av bevarade sjöpassdiarier kan vi därför se att flottan även skickade ett antal örlogsfartyg – totalt ytterligare nio till elva expeditioner – som varken beskrevs av Kreüger eller nämndes i kommissariatets protokoll. Totalt återfinns i diarierna alltså 22 till 24 örlogsexpeditioner som åtminstone förbereddes på att gå söder om Kap Finisterre, men av dessa går endast åtta att finna i kommissariatets protokoll. Särskilt intressanta är några expeditioner som kan beskrivas som ”rena” konvojexpeditioner men som inte organiserades med kommissariatets hjälp. Det gäller fyra expeditioner, alla från början av år 1760. Den 7 januari och 6 mars fick fregat-

terna *Fama* under kaptenlöjtnant Mathias Lilja och *Phoenix* under kapten Carl Ruthensparre sjöpass utfärdade som kommenterades i diarierna med att de skulle konvojera ostindiska skepp. Fregatterna hade den rätt vanliga, men vaga, destinationen ”Nordsjön o.s.w.” Den 7 mars fick sedan fregatterna *Jarramas* under kaptenlöjtnant Carl Ulrich Améen och *Falken* under kaptenlöjtnant Axel Walter Gahn sjöpass med kommentaren att de skulle konvojera handelsfartyg. Destinationen för dessa senare angavs till ”Lissabon, Mallaga och vidare efter ordres”.<sup>74</sup>

Dessa resor angavs alltså i sjöpassdiarierna ha konvojering som syfte och är de enda örlogsfartygen som kommenterades så i diarierna från den tiden. Konvojering av ostindieskeppen ansågs uppenbarligen nödvändig under pågående konflikter. Att ostindiefararna och eskortfartygen återfinns på samma sida eller sidorna efter varandra i diarierna är säkert anledningen till att syftet med örlogsexpeditionerna förtydligades med en kommentar. *Fama* skulle konvojera de två ostindiefararna *Sophia Albertina* och *Prins Carl* som fått sina pass den 17 december 1759 och *Phoenix* ostindiefararen *Rikens Ständer* som fått sitt pass den 22 februari 1760. För länder med större ostindiehandel, som Danmark och Nederländerna, var sådan konvojering jämförelsevis vardaglig.<sup>75</sup>

Att även *Jarramas* och *Falkens* uppdrag kommenterades i diarierna var förmodligen för att de också stod upptagna på samma sida som *Fama* och *Phoenix*. Kommentaren om att de skulle konvojera handelsfartyg skulle motverka förvirring. Av dessa två kände alltså Kreüger till *Jarramas* resa, som enligt honom inte går att särskilja från *Svarta Örn*s och *Mercurius* i konvojkommissariatets räkenskaper. Men eftersom *Jarramas* inte nämns i kommissariatets protokoll och dessutom fick sitt pass samtidigt och med samma syfte som *Falken* – som Kreüger inte kände till – är det rimligt att anta att dessa två konvojexpeditioner skedde utan inblandning från kommissariatet. Det vanliga var att expeditionernas syften inte angavs i diarierna. För exempelvis både *Svarta Örn* och *Mercurius*, som fick sina pass den 13 september 1760 och *Freden* – som fick sitt pass redan den 28 mars och därför återfinns i diarierna på sidan efter de fyra kommenterade konvojexpeditionerna – angavs endast destinationen. Det betyder dock inte att dessa inte skulle konvojera. Alla tre hade ”Mallaga o.s.w.” som destination vilket tyder på att konvojering mycket väl kan ha ingått i deras uppdrag.

Trots att diarierna endast i undantagsfall säger något om syftet med örlogsfartygens expeditioner och att konvojering därför kan ha varit huvudsyftet för flertalet expeditioner är det talande att de expeditioner som konvojkommissariatet nämnde i mötesprotokollen framförallt omtalades som kryssningsexpeditioner.<sup>76</sup> Betydelsen av skillnaden i terminologi är dock inte självklar. Kreüger skriver om expeditionerna 1760 att detta är "voro ytterligare på kryssning och konvojering emot Maroccanska rövverier utsände fregatten Jarramas, under befäl af kapiten-löjtnanten Ameen, samt fregatterna Mercurius och Svarta Örn, under befäl den förre af kapiten-löjtnanten Hysing och den sednare af kapiten-löjtnanten Göthenstjerna." Kreüger gjorde alltså ingen tydlig skillnad på dessa två typer av expeditioner.<sup>77</sup> Detsamma gäller Unger som beräknade att cirka 20 konvojexpeditioner organiserades under perioden 1725–1760. Han måste dock ha inkluderat både kryssnings- och konvojexpeditioner för att komma till en sådan siffra. Detta blir särskilt tydligt eftersom han menar att konvoj-tjänsten var särskilt livlig under sjuårskriget då preussiska kapare ställde till det även i Medelhavet.<sup>78</sup> Och sannolikt var det också vanligt att kryssande örlogsfartyg även tog handelsfartyg under konvoj när tillfälle gavs. Man bör alltså inte överdriva skillnaderna mellan olika typer av uppdrag. De flesta örlogsfartyg som skickades iväg för sjöfartsskyddet kom, oavsett huvudsyftet med resan, att göra lite av varje beroende på hur läget förändrades.

Ett exempel från källmaterialet som bjuder in till en diskussion om skillnaden mellan kryssning och konvoj är när kaptenlöjtnanten Carl Fredrik Nordberg, chef på fregatten *Jägaren*, år 1758 skickade en sjöprotest emot kapten Gustav Barfelt, chef på fregatten *Svarta Örn*, till konvojkommissariatet eftersom Barfelt hade beordrat Nordberg att konvojera svenska handelsfartyg från Öresund och genom Spanska sjön, något som Nordberg menade inte ingick i hans instruktion. Men eftersom kommissariatet endast skulle ordna med pengar åt fregatterna översändes protesten till amiralitetskollegiet istället.<sup>79</sup> Nordbergs ovilja att konvojera visar att det trots allt inte var helt självklart att en kryssande fregatt även skulle ta handelsfartyg under konvoj. Samtidigt visar Barfelts order att det motsatta – att en kryssande fregatt inte alls kunde konvojera – inte heller gällde. Barfelt kom faktiskt under expeditionen att konvojera ostindiefarare från Cadiz förbi Kanarieöarna.<sup>80</sup> Barfelt skulle alltså under sin kryssningsexpe-

dition mot Marocko genomföra en konvoj förbi den marockanska kusten där ostindiefararna bedömdes riskera att bli uppbringade under pågående konflikt med Marocko. Dessa exempel visar hur det även för svensk del fanns idéer om att konvoj- och kryssningsexpeditioner var olika saker, men att gränserna inte var helt tydliga. Under sjuårskriget och konflikten med Marocko var konvojkommissariatet framförallt inblandat i att finansiera kryssningar utanför den marockanska kusten. Rena konvojexpeditioner, som förmodligen hade minst lika mycket med de europeiska kaparna att göra som med marockanerna, sköttes oftast utan att nyttja kommissariatets resurser.

Det var dock inte så enkelt som att amiralitetet själva finansierade konvojexpeditioner och kommissariatet fokuserade på att stötta kryssningar och presentleveranser. Som Gunnar Unger skrev kom även de beskickningsexpeditioner som utgick för att förhandla med och leverera presenter till de nordafrikanska länderna oftast att konvojera både på utresan och hemvägen och även, då dessa fartyg kvarblev en längre tid i Medelhavet, att erbjuda svenska handelsfartyg konvoj-tjänst där. Denna uppgift är visserligen riktig, men det finns anledning att kort diskutera Ungers påstående om att denna konvoj-tjänst i Medelhavet var "så mycket nödvändigare som de svensk-moriska fördragen visst icke visade sig vara någon säker borgen för att våra kofferdifartyg oantastade skulle få gå sin väg fram."<sup>81</sup> För faktum är att fredsbrott med Barbareskstaterna var ganska ovanliga. Hoten fanns där och det krävdes någorlunda regelbundna leveranser av presenter, men endast undantagsvis ledde hoten till några verkliga krigsförklaringar med kapade svenska fartyg som följd. För det mesta fungerade fredsfördragen som tänkt. Ungers egna siffror kan användas som belägg för detta. Han beräknade att det mellan 1730 och 1845, den period som svenskarna skickade beskickningsexpeditioner till Nordafrika, utgick 26 sådana expeditioner med örlogsfartyg, en siffra som stämmer ungefär med Kreügers uppgifter. Under lugna perioder utgick visserligen även en del presentexpeditioner med handelsfartyg så det totala antalet presentleveranser var högre. Men örlogsexpeditioner krävdes då Barbareskstaterna eller europeiska kapare kunde förväntas ge sig på presentfartygen, och 26 sådana expeditioner på 115 år framstår inte som särskilt många. Ännu färre blir de om man tar med i beräkningen att Marocko och Sverige

efter en beskickning 1772–1773, i samband med Gustav III:s trontillträde, fram till 1803 var överens om att presenterna skulle levereras vartannat eller vart tredje år i samband med en beskickning som skulle förestås av en sjöofficer. Detta ledde till inte mindre än elva beskickningsexpeditioner med örlogsfartyg som alltså inte alls hade något med Barbareskstaternas påstådda oberäknelighet att göra.<sup>82</sup> Likaså levererades presenter till Alger av major David Gustaf Blessingh med fregatten *Gripen* år 1794 för att man från svenskt håll inte vågade skicka varor med handelsfartyg som de europeiska sjömakterna mitt under pågående storkrig skulle kunna uppfatta som kontraband.<sup>83</sup> Men då var det alltså de europeiska kaparna som ställde till det, inte Alger.

Att Unger beskrev hur Sverige i utbyte mot fred behövde betala ”en dryg pålaga i form av tributer av allehanda slag, vilka krävde stora offer från Sverige i form av presenter av fartyg, vapen, ammunition, trävirke m.m.” framstår mer som en ideologiskt färgad slutsats än som att kostnaden var väldigt stor.<sup>84</sup> Även i samtiden ifrågasattes kostnaderna, men när kommissariatet av Kungl. Maj:t 1801 beordrades undersöka nyttan med det så kallade fredswerket med Barbareskstaterna kom myndigheten, grosshandlarna och skeppsredarna fram till att Sverige tjänade mer på en livlig handel i Medelhavet än man förlorade på fredsfördragen. Det fanns givetvis handelsmän som inte hade några intressen i Medelhavet som gärna hade sett att avgifterna till sjöfartsskyddet minskade, men i och med undersökningens resultat var statens syn på saken klar: handeln på Medelhavet skulle upprätthållas och då krävdes regelbundna leveranser av presenter till Nordafrika. Men kommissariatet behövde mer pengar varför dess inkomster blev mer än tredubblade.<sup>85</sup> De mäktigaste intressenterna var alltså överens om att nyttan vägde tyngre än uppoffringarna och var beredda att betala mer för skyddet. Undersökningen 1801 provocerades för övrigt fram just under en av de få riktigt stora konflikterna med Nordafrika, konflikten med Tripoli 1796–1802 som jag återkommer till senare i artikeln.

Det verkar alltså som att det trots kommissariatets instruktioner inte var helt tydligt hur inblandat myndigheten skulle vara i konvojexpeditioner och kryssningar när ökat sjöfartsskydd krävdes från 1755 efter knappt 25 år av näst intill inga sjöexpeditioner. 1745 hade kommissariatet trans-

porterat ett tripolitanskt sändebud hem ombord på fregatten *Fama*, men annars hade kommissariatet inte ordnat några expeditioner med örlogsfartyg sedan 1731.<sup>86</sup> Under den intensiva perioden från 1755 stod kommissariatet ibland för rätt betydande summor, ibland endast för utrustning och proviantering medan fartygen var iväg. Rätt ofta var de inte inblandade alls. Otydligheten märks kanske allra tydligast av den förvirring som kaptenlöjtnant Nordberg gav uttryck för då han vid två tillfällen kontaktade kommissariatet med frågor som rörde sådant som kommissariatet inte ansåg sig ha att göra med. Det första tillfället rörde det ovan nämnda om huruvida han skulle konvojera eller ej. Vid det andra tillfället undrade Nordberg om han inte kunde gå in i någon italiensk eller ”barbarisk” hamn för att proviantera då det var så dyrt med saltat kött, fläsk med mera i spanska hamnar. Men i protokollet står att ”som Convoy Commissariatet med dessa fregatter ej vidare har att sig befatta, än hwad pen[nin]g[a]rs anskaffande widkommer, så kan Convoy Commissariatet häröfwer sig icke utlåta.”<sup>87</sup> Kommissariatet lade sig alltså inte i var provianten inköptes och ansåg sig inte ens kunna godkänna en åtgärd som skulle vara billigare än enligt instruktionen. De skulle bara anskaffa pengar. Detta är ganska långt från hur kommissariatet beskrivits tidigare i svensk litteratur. Örlogsfartygen verkar inte alls lyda under kommissariatet och myndigheten verkar inte alls ha ansvarat för den ekonomiska instruktionen trots att det stod i dess instruktion att det var så det skulle organiseras. Kommissariatet verkar endast ha hjälpt till med finansieringen medan andra myndigheter skötte det praktiska genomförandet. På så sätt var kommissariatet en resurs för staten som kunde stötta sjöfartsskyddet men det var inte den centrala myndighet som litteraturen hävdar. Amiralitet och kommerskollegium verkar ha haft mer centrala roller.

## Expeditionerna 1791–1802

För min andra undersökningsperiod, 1791–1802, har jag lyckats identifiera 29 örlogsexpeditioner till Sydeuropa och Medelhavet av vilka konvojkommissariatet var inblandat i 22.<sup>88</sup> Alla dessa 22 finns omnämnda i både Kreügers bok och i protokollen.<sup>89</sup> Redan inledningsvis verkar myndigheten alltså ha haft mer att göra under denna sena period än under den tidigare, då endast åtta av 22 till 24 expeditioner berördes i kommissariatets protokoll.

Myndigheten verkar också ha tagit en mer aktiv roll i organiseringen. År 1794 ställdes kommissariatet – mellan 1791 och 1797 organiserat som en kommitté underställd statskontoret med namnet konvojkommittén<sup>90</sup> – åter inför att en fartygschef inte ville konvojera. Major David Gustaf Blessingh ville på en expedition med fregatten *Gripen* inte ta handelsfartyget *Kaparen* under konvoj eftersom det stred emot de order han fått av generalamiral Carl August Ehrensvärd. Blessingh var på väg att leverera presenter till deyen av Alger, men även *Kaparen* bar på en last järn som skulle lämnas som present till deyen. Denna gång valde kommissariatet att låta ordföranden överste Henrik Johan Nauckhoff tala med generalamiralen ”till ärhållande af nödig rättelse” i Blessinghs order.<sup>91</sup> Detta är ett bra exempel på hur protokollen under 1790-talet ger intrycket av ett mer aktivt konvojkommissariat än protokollen från den tidigare perioden. Kommissariatet diskuterade under 1790-talet kontinuerligt instruktioner till och rapporter från utevarande fartygschefer. Vid ett par tillfällen lade sig kommissariatet även i vilka örlogsfartyg som skulle utrustas för expeditioner.<sup>92</sup> Bilden som framträder av kommissariatet från denna period är alltså närmare den bild som litteraturen ger.

När franska revolutionskrigen bröt ut 1792 var den svenska regeringen snabb med att beordra konvojer. Redan 1793 inrättades ett konvojsystem som konvojkommissariatet enligt tidigare mönster inte var inblandat i, men detta blev snabbt för dyrt varför det bara blev några konvojer just detta år, med totalt sju inblandade örlogsfartyg. Därefter höll sig den svenska flottan till kryssande eskadrar i Nordsjön, vilket gjordes i samarbete med danska flottan.<sup>93</sup> Det dröjde till 1798 innan några fler konvojer organiserades. Totalt ordnades då fyra konvojer.<sup>94</sup> Handelskriget mellan Frankrike och Storbritannien hade blivit intensivare och återigen ansågs

konvojer nödvändiga för att skydda de neutrala svenska handelsfartygen. Skillnaden mot tidigare konvojsystem var att konvojkommissariatet 1798 plötsligt var direkt inblandat i organiseringen och skulle ansvara för hela finansieringen.

Kommissariatet beordrades i mars 1798 att diskutera konvojerna med konteramiral Carl Olof Cronstedt på separata möten i anslutning till kommissariatets ordinarie möten. De skulle ansvara för finansieringen av konvojerna dels genom medel som skeppsrederierna tillskjutit och som ställdes till myndighetens förfogande, dels genom lån som skulle betalas tillbaka efter hand genom en tillfällig tullförhöjning. Kommissariatet skulle redogöra för arbetet med konvojerna separat och medlen hållas isär från andra utgifter varför flottan skulle skicka sina räkningar för dessa expeditioner för sig. Eftersom kommissariatet skulle ansvara för krediter och utrikes proviantering skulle de få utdrag ur fartygschefernas instruktioner. De kunde även köpa proviant från kronans magasin.<sup>95</sup> Ett par veckor senare skickades de första 5 000 riksdalerna till Karlskrona för fregatten *Fröjas* och kutterbriggen *Dragons* behov.<sup>96</sup>

Av konvojerna 1798 ska vi här se närmare på ett exempel som väldigt tydligt visar på svårigheterna med konvojer. Denna konvoj hade en ovanligt stark eskort bestående av fregatterna *Fröja*, *Bellona* och *Ulla Fersen* och var den fjärde av konvojerna. Förutom örlogsfartygen bestod konvojen av 32 handelsfartyg och skulle till skillnad från de tidigare segla runt de brittiska öarna. Två av de tidigare hade haft svagare skydd – den första fregatten *Fröja* och kutterbriggen *Dragon* och den andra fregatten *Ulla Fersen* – och hade gått genom engelska kanalen varvid båda hade blivit uppbringade av britterna. Med den fjärde konvojen var alltså svenskarna mycket försiktigare. Detta gillades dock inte av handelsfartygen utan hela 28 av de 32 valde att lämna konvojen och hellre segla utan skydd genom kanalen. När Shetlandsöarna hade nåtts lämnade *Bellona* och *Ulla Fersen* konvojen, återvände hem och lät *Fröja* fortsätta som ensam eskort. Här har vi ett av få svenska exempel på den av britter och nederländare sedan länge nyttjade taktiken att ha större eskorter i osäkra vatten och sedan låta enstaka eskortfartyg fortsätta ensamma först när de nått öppna havet. Den hårdföra behandlingen som de två tidigare konvojerna blivit utsatta för hade alltså fått svenskarna att öka skyddet.

Denna samtida målning visar hur en brittisk kutterbrigg i december 1793 kapar de två svenska snaubriggarna *Resolution* och *Apparencen*.

Foto Cecilia Nordstrand, Sjöhistoriska museet.



Redan något väster om Shetlandsöarna förlorade *Fröja* kontakten med de fyra handelsfartygen och fortsatte därefter ensam till Gibraltar. Där kolliderade hon med fregatten *Thetis* som väntade där medan fartygschefen, återigen Blessingh, var på diplomatiskt uppdrag i Marocko. Efter reparationer konvojerade *Fröja* mellan Gibraltar och Malaga och förde generalkonsuln Matthias Skjöldebrand från Marseille till Alger. Därefter seglade hon till Sankta Helena i Atlanten för att möta upp en ostindiefarare på väg hem, men lyckades inte hitta den och seglade därför ensam hem.<sup>97</sup> Det är lätt att tänka sig att chefen och besättningen på *Fröja* kände sig frustrerade över situationen. Näst intill inget hade gått som det var tänkt. Samtidigt var det inte mycket att göra åt. Att förlora handelsfartyg ur sikte var knappast ovanligt och när de flesta fartygen hellre gick utan skydd genom kanalen än förlorade den tid det tog att gå runt brittiska öarna är det inte utan att man undrar om besättningen själva såg någon nytta med konvojen. Att de misslyckades med att hitta ostindiefararen var inte heller särskilt underligt. Att hitta hemkommande konvojer var oerhört svårt.<sup>98</sup> Exemplet visar också att handelsfartygens skeppare var beredda att segla utan skydd, något som Steve Murdoch och Leos Müller visat gällde generellt för svensk handel. Hotet från kapare var inte ens under de mest intensiva perioderna tillräckligt stort för att helt stoppa handelsfartygen.<sup>99</sup>

Efter konvojerna 1798 upphörde svenskarna återigen med det mer allmänna konvojsystemet mot europeiska kapare. Faktum är att konvojerna 1798 var de sista konvojexpeditionerna som den seglande flottan tog sig för enligt ett konvojsystem.<sup>100</sup> Men även om konvojsystemet var nedlagt fortsatte expeditionerna till Nordafrika till 1845, och åtminstone så länge krig rasade i Europa användes konvojering tidvis även under sådana expeditioner. Samtidigt som franska revolutionskrigen pågick och både gav möjligheter och ställde till det för neutrala länders handelsflottor hade Sverige sedan 1796 varit i en djup konflikt med Tripolitanien i Nordafrika. För att bilägga denna krävdes en rad expeditioner. Konflikten berodde på att pashan av Tripoli, Jussuf Karamanli, ansåg att svenskarna inte hade betalat tillräckligt mycket för freden med Tripoli eftersom de inte på nästan 20 år hade levererat några presenter.<sup>101</sup> Med tanke på att Marocko under samma period fick presenter vartannat eller vart tredje år är det lätt att förstå pashans irritation. Redan 1797 skickades fregatten

*Thetis* och kutterbriggen *Husaren* för att förhandla fram en ny fred. De konvojerade handelsskeppet *Speculation* som var lastat med presenter. Blessingh, som var chef på fregatten, fick även i uppgift att konvojera de svenska handelsfartyg han kunde stöta på under resan så länge konflikten med Tripoli fortgick och så länge som konvojeringen inte försenade hans ankomst till Tripoli.<sup>102</sup> I praktiken gav detta Blessingh möjlighet att strunta i att konvojera, precis som han hade velat göra 1794, men under resan kom han faktiskt att genomföra en hel del konvojering, även efter att ett nytt fredsfördrag med Tripoli hade slutits. Vid ett tillfälle förlorade han under dåligt väder kontakten med fem handelsfartyg som han konvojerade från Livorno till Malaga. Dagen efter hans ankomst till Malaga inkom alla fem handelsfartygen uppbringade av fyra franska kapare. Blessingh gick då upp till den franske konsuln och krävde tillbaka fartygen, något han lyckades med efter att först ha bluffat om att han i annat fall skulle ta tillbaka dem med våld.<sup>103</sup> Blessingh drog sig alltså inte för att även skydda handelsfartyg från europeiska kapare.

Freden som Blessingh förhandlade fram höll inte varför ytterligare expeditioner skickades till Tripoli. Men efter de misslyckade konvojerna 1798 och det brittiska anfallet mot Köpenhamn våren 1801 för att spränga ett nordiskt neutralitetsförbund uppvisade svenskarna ett betydligt försiktigare beteende än tidigare.<sup>104</sup> Överstelöjtnant Carl Gustaf Tornqvist fick – efter att han misslyckats med att förhandla fram en fred med Tripoli som svenska regeringen kunde acceptera – i en tilläggsinstruktion av den 3 juli 1801 order om att skydda svenska fartyg mot ”de Barbariske Magternas öfwerwåld”. Men det var ett påtagligt försiktigt skydd som skulle erbjudas. Tornqvist skulle ge de svenska handelsfartygen order om att hålla sig samlade på ett visst avstånd från fregatten *Thetis* så att det inte skulle se ut som att han konvojerade samtidigt som han ändå skulle kunna hindra ”Barbariske Kapares besök” emot dem. Fregatten skulle anpassa sin fart till handelsfartygens och skydda dem till dess de lämnat Medelhavet. Vidare instruerades Tornqvist att “[u]nder seglingen må Öfwerstelieutenanten icke inlåta sig uti någon slags twistighet med hwad Christen Magts Krigs Fartyg, som hälst träffas kunna, alltid wäl ihogkommande, det öfwerstelieutenanten icke convoyerar, utan kryssar allenast för att afhålla de Barbariske Kaparnes tilltagsenhet.”<sup>105</sup> I instruktionerna gjordes alltså en tydlig

skillnad på kryssning och konvojering. Skyddet gällde här endast emot Barbareskstaternas kapare och Tornqvist fick inte ta handelsfartygen under någon formell konvoj då en sådan hade krävt att skyddet även gällde mot europeiska kapare. De senaste årens konflikter med britterna hade visat att konvojering alldeles för lätt ledde till diplomatiska konflikter och att britterna hade tröttnat på de nordiska ländernas vägran att låta sina konvojer kontrolleras.

Konteramiralen Rudolf Cederström skickades några månader senare för att med en eskader om tre fregatter och en kutterbrigg slå sig samman med Tornqvists fregatt i Medelhavet och en gång för alla förhandla fram en ny fred med Tripoli. Hans instruktioner tillät honom och hans underställda fartyg att återigen konvojera både svenska och andra neutrala fartyg, något de även gjorde. Men de fick inte under några omständigheter hindra europeiska örlogsfartyg och kapare från att visitera konvojen och uppbringa fartyg med kontraband ombord. Istället skulle svenskarna endast fråga om örlogsfartygens namn och vilken hamn de ämnade ta de uppbringade fartygen till samt rapportera detta till den svenska regeringen.<sup>106</sup> Svenskarna hade alltså gett upp kravet om neutrala konvojers okränkbarhet och tänkte låta sådana frågor hanteras på diplomatisk väg. Cederström lyckades under 1802 förhandla fram en fred som kom att hålla.<sup>107</sup> När napoleonkrigen efter en kort fred bröt ut igen 1803 kom konvojkommisariatet att under kriget utrusta ett antal örlogsfartyg och inhyrda handelsfartyg för att konvojera fartyg med presenter och för att konvojera och kryssa mot franska och danska kapare, men när det gällde britterna förde man fortsatt en försiktig politik och nyttjade tidvis brittiska konvojer.<sup>108</sup>

Sammantaget var alltså konvojkommisariatet betydligt mer integrerat i sjöfartsskyddet och konvojerna under den sena perioden. Konvojerna 1798 innebar dessutom att kommisariatet blev direkt inblandat i rena konvojexpeditioner på ett sätt som inte hade varit fallet tidigare. Men perioden visar också tydligt sjöfartsskyddets begränsningar. Skeppsrederierna var med och betalade för konvojerna 1798 och tullar och avgifter höjdes, men ändå valde många fartyg att segla utan konvoj. Britterna hade dessutom en gång för alla fått nog av de nordiska staternas krav på att få segla ostört och tvingade både Sverige och Danmark att upphöra med konvojerna. Detta gjorde även att svenskarnas uppträdande i Medelhavet blev mycket försiktigare och fartygscheferna fick stränga instruktioner om att endast skydda

svenska och andra handelsfartyg mot nordafrikanska kapare. Lagom till att konvojkommisariatet hade nått sin högsta nivå av integrering i sjöfartsskyddet, liknande den vi känner från litteraturen, kom alltså konvojsystemet att i princip försvinna som åtgärd för att skydda svensk långväga handel.

### **Den seglande flottans konvojexpeditioner och konvojkommisariatets roll**

När konvojkommisariatet grundades 1724 var tanken att det skulle hålla två örlogsfartyg rustade i Göteborg för att regelbundet kunna genomföra konvojer till södra Europa och Medelhavet. Den organisationen höll dock i praktiken bara några år, men har ändå präglat bilden av 1700-talets konvojsystem. Efter freden med Alger 1729 och fram till den första riktigt intensiva perioden för svenskt sjöfartsskydd vid mitten av 1700-talet organiserades oftast inga expeditioner alls. Men även under den intensiva perioden 1754–1764 blev kommisariatets inblandning rätt begränsad, framförallt betydligt mindre än tidigare litteratur hävdar. Den största insatsen från kommisariatets sida var att bidra med pengar till några av expeditionerna under perioden. Ren konvojering sköttes däremot av allt att döma av flottan själva, och flottan skötte all ordergivning. När det sista stora kriget i vilket det neutrala Sverige satsade på ett konvojsystem bröt ut 1792 kom den gamla organisationen först att gälla för konvojerna 1793. Konvojkommisariatet blandades inte in i organisationen. Men när konvojerna 1798 organiserades var konvojkommisariatet plötsligt intimt inblandat i finansieringen och fick en central roll i planeringen. Något hade hänt som gjorde att en ny organisation prövades.

Jag menar att detta var slutpunkten för en lång och krokig process genom vilken konvojkommisariatet från 1750-talet kom att integreras alltmer i sjöfartsskyddets organisation. Detta hade framförallt att göra med det ökade behovet av att rusta örlogsfartyg för presentleveranser och förhandlingar efter freden med Marocko 1763. Denna fjärde fred med Barbareskstaterna innebar att Sverige kom att skicka ett örlogsfartyg med presenter vartannat eller vart tredje år. Nästa steg blev Algers och Tripolis krigsförklaringar mot Sverige under 1790-talet. Det europeiska storkriget



gjorde dessutom att presentleveranser inte längre kunde ske utan örlogsfartyg då man fruktade att sjömakerna skulle betrakta presenterna som kontraband och de därför riskerade att uppbringas om de bars på ensamma handelsfartyg. Därför kom kommissariatets användning av örlogsfartyg att intensifieras ytterligare. När ett konvojsystem återigen organiserades 1798 var konvojsystemet redan inblandat i konflikten med Tripoli och hade sedan 1792 tacklat problemet med att leverera presenter under storkrig. Det framstår därför som naturligt att man nyttjade myndighetens kompetens för att diskutera och organisera finansieringen av konvojerna. Att myndigheten dessutom omorganiserats och återigen ställts på egen fot endast ett år innan kan också ha gjort att det låg nära till hands för regeringen att vända sig till den. Det var alltså inte bara organiseringen av konvojer som förändrades under 1790-talet. Jämfört med den tidiga perioden verkar kommissariatet under den senare ha varit mer integrerat i organiseringen av sjöfartsskyddet överhuvudtaget. Myndigheten fick vid denna tid kontinuerligt rapporter från utevarande fartygschefer och fick ta del av deras instruktioner på ett sätt som skiljer sig tydligt från 1750-talets organisation då myndigheten i princip endast bidrog med finansiering. Man drog sig på 1790-talet inte heller för att föreslå ändringar i instruktioner eller föreslå vilka örlogsfartyg som skulle skickas till Medelhavet.

Konvojsystemets ökade integrering i sjöfartsskyddet visas tydligt genom att det under perioden 1754–1764 i kommissariatets mötesprotokoll endast går att återfinna åtta av 22 till 24 örlogsexpeditioner för sjöfartsskyddet utanför Östersjön medan det för min andra undersökningsperiod, 1791–1802, går att finna hela 23 av 29 expeditioner – av vilka konvojsystemet var inblandat i 22. Men just organisering av konvojer var trots allt ett undantag i kommissariatets historia. Örlogsexpeditionerna som organiserades av konvojsystemet och amiralitetet visar att dessa hade en rad uppgifter och syften och kunde se ut på väldigt olika sätt. Kryssningar, beskickningsexpeditioner, presentleveranser och konvojexpeditioner kunde alla utgöra det främsta syftet med en resa. Men medan kommissariatet framförallt blandades in i och organiserade de tre första typerna och hade ett fokus på Barbareskstaterna – med konvojerna 1798 som ett tydligt undantag – skötte amiralitetet vanligtvis de rena konvojexpeditionerna. Konvojexpeditionerna hade dessutom oftare med

europiska kapare att göra än med Barbareskstaterna. Samtidigt innebar många av expeditionerna att flera uppgifter genomfördes under samma resa.

Förmodligen spelade även geografien in. Eftersom den svenska sjöfarten i Medelhavet byggde på fraktfart behövde handelsfartygen stor frihet att segla vart de ville under en längre tid vilket var svårt i konvojer. På vägen till och från Medelhavet gick handelsfartygen oftare utmed kusterna och kunde därför lättare ingå i konvojer eftersom ett handelsfartyg kunde lämna konvojen när den passerade den hamn fartyget skulle till. Därför var konvojer förmodligen oftast en effektivare lösning mot europeiskt, särskilt brittiskt, kaperi medan det oftast var effektivare att genom kryssningar visa flaggan utanför Barbareskstaterna eller att blidka dem med presenter. Att kapten Gustav Barfelt under en kryssningsexpedition 1758 kom att konvojera en ostindiefarare utmed den marockanska kusten visar just hur konvojering kunde anses nödvändigt när ett handelsfartyg skulle segla en längre sträcka utmed en kust ifrån vilken man kunde räkna med att kapare kunde löpa ut.

Att konvojsystemet tolkats som den huvudsakliga myndigheten för organisering av 1700-talets konvojer har förmodligen att göra med att exemplen på hur konvojer skulle organiseras har hämtats från normativa källor och från kommissariatets första sex år, då konvojsystemet upprätthölls mer eller mindre enligt instruktionen från 1728. Myndighetens namn och en överdriven uppfattning om vilket hot Barbareskstaterna utgjorde mot den svenska sjöfarten har sannolikt också bidragit. För det mesta höll frederna med de nordafrikanska staterna och därför kom expeditionerna som kommissariatet organiserade att bli rätt rutinartade, särskilt efter freden med Marocko. Örlogsfartyg användes endast vid behov. Gick det att leverera presenter med handelsfartyg var det en billigare lösning.

Men även att säga att konvojsystemet hanterade nordafrikanska frågor och amiralitetet europeiska hot är en förenkling som inte riktigt motsvarar verklighetens komplicerade system. Även örlogsfartyg på väg till Nordafrika kunde behöva skydda handelsfartyg mot europeiska kapare och konvojerade ofta presentskepp när riskerna ansågs för stora i europeiska vatten. Och som 1798 års konvojer visar kom kommissariatet ibland att nyttjas i rena konvojexpeditioner mot europeiskt kaperi. Det är alltså

viktigt att alltid vara uppmärksam på dessa två sidor av svenskt sjöfartsskydd.

Sammantaget var svenskt sjöfartsskydd under segelfartygens tid, särskilt under perioden av kommersiell expansion 1750–1800, ett mycket mer komplicerat och fluktuerande system än litteraturen har visat. I praktiken behövdes endast sjöfartsskydd när europeiska konflikter eller Barbareskstaterna gjorde haven osäkra. De omfattande konvojsystemen var därför endast avsedda att upprätthållas vid behov. När krigen tog slut fanns det ingen anledning att fortsätta utrusta dyra konvojer och konvojsystemet lades ned. Detta gällde såväl för amiralitetet som för konvojskommissariatet. Trots klagomål om hotet från Barbareskstaterna måste de oftast ha utgjort ett ganska marginellt hot i praktiken eftersom 1720-talets konvojexpeditioner så snabbt upphörde. Därför går det inte heller att utgå från normativa källor för att skildra hur omfattande det svenska sjöfartsskyddet var. Det är alltså knappast förvånande att kommissariatet direkt efter freden med Alger upphörde med regelbundna konvojer om skyddet inte längre ansågs behövas. Så länge som Barbareskstaterna inte framstod som något aktivt hot behövdes resurserna för fredsförhandlingarna, inte konvojer. När först marockanska kapare från 1754 började ge sig på svenska fartyg och sedan sjuårskriget bröt ut i Europa ökades insatserna för sjöfartsskydd, men konvojering var endast en – och inte någon självklar – uppgift för örlogsfartygen. Härvid verkar det svenska systemet likna det danska men skilja sig från det nederländska. Nederländerna skickade normalt ett par konvojer till Medelhavet varje år – även i fredstid – och även om det svenska systemet inspirerades av det nederländska blev det alltså mindre omfattande. Detsamma gällde för det danska systemet. Sverige och Danmark hade mycket gemensamt utanför Östersjön. De återkommande samordnade sjöfartsskyddsåtgärderna mellan 1693 och 1801 och det faktum att båda staterna tillsammans förhandlade om upphörandet med presentleveranser till Marocko på 1840-talet är tydliga exempel på detta.<sup>109</sup>

Det svenska sjöfartsskyddet var även viktigt ur ett symboliskt perspektiv. Om handeln och sjöfarten skulle öka, särskilt under europeiska konflikter, behövde svenska fartyg anses vara säkrare än andra handelsfartyg. Här spelade kommersiella intressen en stor roll och sjöfartsskydd fick under

sådana perioder en framskjuten plats i statens legitimering av flottan. Att det var viktigt att det handlande borgerskapet såg nyttan med att betala för sjöfartsskyddet visas genom deras två ledamöter i konvojskommissariatets styrelse. Och just att borgerskapet fortsatt skulle ha representanter som beslutade om medlens användning framfördes också som orsak till att bibehålla konvojskommissariatets organisation när dess förändring diskuterades vid riksdagen 1766.<sup>110</sup> Och när nyttan med sjöfarten på Medelhavet diskuterades 1801 kom borgerskapets åsikt att vinsterna trots allt vägde tyngre än kostnaderna för fredsfördragen och sjöfartsskyddet att rädda myndigheten.

Den symboliska effekten av örlogsexpeditionerna får inte underskattas. Som vi har sett var det inte självklart för handelsfartygen att följa med konvojerna om de inte tog den rutt skepparna ville. Och även när staten inte erbjöd någon konvoj var de flesta handelsmän beredda att handla ändå. Ändå fortsatte staten att gång på gång återuppliva konvojsystemet. Uppenbarligen var det viktigt att visa handlingskraft i tider av osäkerhet. Och även om många handelsmän valde att segla utan konvoj visar exemplet med *Adolph Ulrik* och *Jason* att borgerskapet själva kunde föreslå ökning av sjöfartsskyddet. Detta tyder på den gemensamma känsla av mening mellan staten och den merkantila eliten som ryms i begreppet *naval ideologies*. Samtidigt får varken den symboliska eller praktiska effekten överskattas. En eller ett par utskickade fregatter om året kunde knappast skydda alla svenska handelsfartyg. Och en gemensam känsla av mening kunde bara upprätthållas om insatserna uppfattades som rimliga i förhållande till det man fick ut. Precis som krav på sjöfartsskydd restes i tider av oro skulle ett alltför omfattande – och därmed onödigt kostsamt – system knappast resultera i stöd från det handlande borgerskapet. Staten behövde finna en balans och satsa på lagom mycket sjöfartsskydd.

1700-talets svenska flotta kan förstås bättre genom att uppmärksamma sjökrigets *non-combative nature*. Konvojsystemet är ett tydligt exempel på detta. Under större delen av 1700-talet utkämpade inte flottan några sjöslag, men den kom i tider av konflikter med Barbareskstaterna och stor-krig i Europa att användas för att skydda den långväga sjöfarten. Särskilt intensivt blev arbetet när dessa båda typer av konflikter sammanföll i tid. Även sådana insatser kunde legitimera ett upprätthållande av flottans slag-

kraft. Här har jag endast studerat frågan utifrån konvojkommissariatets perspektiv eftersom det är denna myndighet som haft störst roll i litteraturen. För att öka vår förståelse ytterligare skulle därför en uppgift för framtida forskning vara att även studera frågan ur amiralitetets perspektiv. Vi kan dock redan nu se att syftet med örlogsexpeditionerna, sätten de organiserades på och orsakerna till intensiva perioder av sjöfartsskydd var mer komplicerade än tidigare forskning har gett anledning att tro.

## Summary

Protection of trade in the form of convoys has traditionally played a very limited part in the research on naval history. Instead, classic naval history has focused on sea battles and naval heroes. In recent years, however, the non-combative nature of war at sea has received more attention from scholars who have shown that convoy systems were absolutely necessary for winning wars. While major sea battles were rare, convoying and other measures for trade protection were part of the day-to-day business of navies, providing exercise for crews and the possibility to continue trading, making sure that naval stores and consumption goods were readily available to keep the navies sailing and to prevent war-weariness among the people. To successfully maintain a navy, a state had to be able to provide for the coastal populations and mercantile elites that were to man the ships and pay for their upkeep. This existence of shared interests has in a recent anthology been called *naval ideologies*. The concept broadens our view of naval history as something that affected almost every part of societies that opted to maintain a navy of their own.

For Sweden, trade was never as important to war efforts as for the maritime great powers. Therefore, it is not surprising that protection of trade has received even less attention in Swedish historiography. But even here, taxes on trade provided funds for the navy. And in the eighteenth century, Swedish trade expanded in both scale and scope while Sweden opted to maintain its neutrality in large European conflicts. Sweden also came into contact and established peace treaties with the Barbary States of North Africa. Neutrality in wars and maintaining peace with North Africa required the Swedes to fund a convoy system of their own. Accord-

ing to the traditional view, convoys normally left Sweden for the Mediterranean once or twice a year in the eighteenth century, and the convoys were organized by the Convoy Office, a public authority founded in 1724. This article's claim, however, is that the Swedish organization of convoys was a much more complex and fluctuating system. Most importantly, the Convoy Office did not, in fact, organize many convoys. Rather, most convoys were organized by the navy itself while the Convoy Office focused on negotiating peace treaties with the Barbary States of North Africa and, when needed, on organizing cruising expeditions against their corsairs. Furthermore, convoys and cruising expeditions were not needed in peacetime. Instead, it was only during major European conflicts and during conflicts with the Barbary States that Sweden took measures for trade protection to protect its neutrality, especially from the Seven Years War on. Contrary to traditional views of the Swedish navy, its size was rather constant throughout the eighteenth century. To be successful in legitimizing naval expenses, the state had to provide trade protection in uncertain times, but also had to balance such protection to avoid unnecessary expenses. This opens up to much further research.

## Referenser

### Otryckta källor

Riksarkivet (RA):

- Konvojkommisariatets arkiv

A I a, Konvojkommisariatets protokoll, Vol. 3–5 och 14–16.

B, Registratur, Vol. 26.

E I, Ankomna brev, Vol. 20 och 22.

- Kommerskollegiums arkiv, Huvudarkivet

C II b, Sjöpassdiarier, Vol. 1.

### Litteratur

Berg, Marcus, *Beskrifning öfver Barbariska Slafveriet uti kejsaredömet Fez och Marocco*, 1961 (1757), Uppsala.

Bernes, Claes, *Segelfartygens tid*, 2008, Stockholm.

Brandon, Pepijn, *War, Capital, and the Dutch State (1588–1795)*, 2016, Chicago.

Bruce, Peter, *Sverige–Marocko. Kulturer som möts*, 2019, Stockholm.

Bruijn, Jaap R., *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, 1993, Columbia.

Davies, J. D.; James, Alan & Rommelse, Gijs, "Introduction. The Ghost at the Banquet: Navies, Ideologies, and the Writing of History", i Davies, J. D.; James, Alan & Rommelse, Gijs (red.), *Ideologies of Western Naval Power, c. 1500–1815*, 2020, London.

Ericson Wolke, Lars, *Kapare och pirater i Nordeuropa under 800 år. Ca. 1050–1856*, 2014, Lund.

Feldbæk, Ole, *Denmark and the Armed Neutrality 1800–1801. Small Power Policy in a World War*, 1980, Köpenhamn.

Feldbæk, Ole, *Konvoj*, 1992, Köpenhamn.

Glete, Jan, "En styrka mest på papperet? Historiografiska synpunkter på 1700-talets svenska linjeflotta", i *Studier i modern historia tillägnade Jarl Torbacke den 18 augusti 1990*, 1990, Stockholm.

Holmberg, Ernst, "Konvojexpeditioner under Karl XI:s regeringstid", i *Tidskrift i Sjöväsendet*, Vol. 92, Nr. 5, 1929, s. 251–269.

Hägg, Erik, *Under tretungad flagga. Vår seglande örlogsflotta och dess män 1750–1900*, 1941, Stockholm.

Knight, Roger, "The Achievement and Cost of the British Convoy System, 1803–1815", i Morgan-Owen, David & Halewood, Louis (red.), *Economic Warfare and the Sea. Grand Strategies for Maritime Powers, 1650–1945*, 2020, Liverpool.

Kreüger, Johan Henrik, *Sveriges förhållanden till Barbaresk staterna i Afrika*, Vol. 1, 1856, Stockholm.

Kreüger, Johan Henrik, *Sveriges förhållanden till Barbaresk staterna i Afrika*, Vol. 2 Bilagor, 1856, Stockholm.

Kämpe, Fredrik, "Major David Gustaf Blessingshs resa till Medelhavet 1797–1799", i Melin, Olle (red.), *Årsbok för Marinmusei Vänner*, 2015, Karlskrona.

Kämpe, Fredrik, "Chapmans mångsidiga fregatter. Nya perspektiv på Bello-natypen", i Linderoth, Andreas (red.), *Fredrik Henrik af Chapman. Myt & verklighet*, 2020, Karlskrona.

Kämpe, Fredrik, "On the honour of the naval ensign: The Swedish navy and the symbolism of naval and merchant flags, c.1700–1950", i Ekström, Simon & Müller, Leos (red.), *Facing the Sea. Essays in Swedish Maritime Studies*, 2021, Lund.

MacDougall, Philip, *Islamic Seapower during the Age of Fighting Sail*, 2017, Woodbridge.

Müller, Leos, *Consuls, Corsairs, and Commerce. The Swedish Consular Service and Long-distance Shipping, 1720–1815*, 2004, Uppsala.

Müller, Leos, "The Swedish Convoy Office and Shipping Protection Costs", i Forssberg, Anna Maria; Hallenberg, Mats; Husz, Orsi & Nordin, Jonas (red.), *Organizing History. Studies in Honour of Jan Glete*, 2011, Lund.

Müller, Leos, "Swedish merchant shipping in troubled times: The French Revolutionary Wars and Sweden's neutrality 1793–1801", i *The International Journal of Maritime History*, Vol. 28, Nr. 1, 2016, s. 147–164.

Müller, Leos, *Neutrality in World History*, 2019, New York.

Munthe, Arnold, *Svenska sjöhjältar I. Gustaf von Psilander*, 1922, Stockholm.

Murdoch, Steve, "Neutrality at Sea. Scandinavian Responses to 'Great Power' Maritime Warfare, 1651–1713", i Davies, J. D.; James, Alan & Rommelse, Gijs (red.), *Ideologies of Western Naval Power, c. 1500–1815*, 2020, London.

Murdoch, Steve & Müller, Leos, "Neutral före neutraliteten. Svensk sjöfart i krigens skugga, cirka 1650–1800", i Ekström, Simon & Müller, Leos (red.), *Angöringar. Berättelser och kunskap från havet*, 2017, Stockholm.

Odegard, Erik, "Convoys and Companies: Privatising Economic Warfare at Sea in the Dutch Republic, 1580–1800", i Morgan-Owen, David & Halewood, Louis (red.), *Economic Warfare and the Sea. Grand Strategies for Maritime Powers, 1650–1945*, 2020, Liverpool.

Olán, Eskil, *Sjörövarna på Medelhavet och Levantiska kompaniet. Historien om Sveriges gamla handel med Orienten*, 1921, Stockholm.

Pearsall, A. W. H., "The royal navy and trade protection 1688–1714", i *Culture, Theory and Critique*, Vol. 30, Nr. 1, 1986, s. 109–123.

Rodger, N. A. M., *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649–1815*, 2006, London.

Seerup, Jakob, "Danish and Swedish Flag Disputes with the British in the Channel", i Rodger, N. A. M.; Dancy, J. Ross; Darnell, Benjamin & Wilson, Evan (red.), *Strategy and the Sea. Essays in Honour of John B. Hattendorf*, 2016, Woodbridge.

Unger, Gunnar, *Illustrerad svensk sjökrigshistoria. Senare delen omfattande tiden 1680–1814*, 1923, Stockholm.

Unger, Gunnar, "Bilder från svenska flottans konvojtjänst i avlägsnare farvatten", i *Tidskrift i Sjöväsendet*, Vol. 104, Nr. 1, 1941, s. 33–55.

Unger, Gunnar, "Svenska flottans sjötåg åren 1771–1814", i Lybeck, Otto (red.), *Svenska flottans historia. Örlogsflottan i ord och bild från dess grundläggning under Gustav Vasa fram till våra dagar*, Vol. 2 1680–1814, 1943, Malmö.

Östlund, Joachim, *Saltets pris. Svenska slavar i Nordafrika och handeln i Medelhavet 1650–1770*, 2014, Lund.

## Noter

- <sup>1</sup> Litteraturen om sjökrigen mellan England och Nederländerna från 1652 är omfattande, men för konvojernas betydelse, se Bruijn 1993, särskilt sidorna 1–28 för framväxten av det nederländska konvojsystemet; Knight 2020; Odegard 2020; Pearsall 1986.
- <sup>2</sup> Pearsall 1986, s. 109–110.
- <sup>3</sup> Knight 2020, s. 121–126.
- <sup>4</sup> Pearsall 1986.
- <sup>5</sup> Det går att bredda betydelsen av sjöfartsskydd till att omfatta andra åtgärder som syftade till att öka säkerheten för fartyg, last och besättningar. Som exempel kan nämnas det framväxande försäkringsväsendet, diplomatiska överenskommelser, insamlingar till tillfångatagna eller förlistade sjömän och deras familjer samt bestyckning av handelsfartyg. För mer om olika säkerhetsåtgärder och hur de hängde ihop, se Östlund 2014, särskilt s. 46–49, 100–138 och 162–167.
- <sup>6</sup> Nederländerna hade under 1600-talet varit en maritim stormakt men kom under 1700-talets lopp att inta en position som andrarangsmakt och fick därmed mer gemensamt med Sveriges och Danmarks maktställning. Se Bruijn 1993, s. 145–159.
- <sup>7</sup> Traditionellt har frihetstiden setts som en nedgångsperiod för flottan, en period då förståelsen för sjöförsvaret saknades och medeltilldelningen var för liten för att kunna upprätthålla flottans slagkraft. Jan Glete ifrågasatte denna bild och visade exempelvis att flottan under hattarnas ryska krig 1741–1743 lyckades med en internationellt hög grad av mobilisering. För mer om detta, se Glete 1990.
- <sup>8</sup> Det kan vara värt att nämna att jag även i min kommande avhandling – som är en studie av konvojkommisariatet – kommer att ägna ett av kapitlen åt konvojsystemet.
- <sup>9</sup> Müller 2011, s. 263–265.
- <sup>10</sup> Feldbæk 1992, s. 15–16; Müller 2019, s. 71.
- <sup>11</sup> Knight 2020, s. 121.
- <sup>12</sup> Rodger 2006, s. 153–154. Se även Pearsall 1986, s. 117–118.
- <sup>13</sup> Munthe 1922.
- <sup>14</sup> Unger 1941, s. 34 och 46–47.
- <sup>15</sup> Murdoch 2020, s. 255.
- <sup>16</sup> Unger 1941, s. 34–35.
- <sup>17</sup> Müller 2011, s. 265–270.
- <sup>18</sup> Kreüger 1856, Vol. 1, s. 24–30; För en sammanställning av ledamöter och personal till 1851, se Kreüger 1856, Vol. 2, s. 1–4.
- <sup>19</sup> Müller 2019, s. 76–87; Murdoch & Müller 2017, s. 195–203.
- <sup>20</sup> Jag använder begreppet Barbareskstaterna även om det inte är oproblematiskt. Närheten till ordet barbar användes historiskt för att skriva nedsättande om de nordafrikanska staterna. Denna nedsättande syn, att Barbareskstaterna inte var riktiga stater utan piratnästen, återfinns i mycket modern litteratur, särskilt i den populärhistoriska. Ett alternativ hade varit att använda den geografiska beteckningen Maghreb istället, men eftersom olika varianter av Barbareskstaterna återfinns både i källmaterialet och i mycket av forskningen blir det tydligare att använda begreppet. För en diskussion om begreppet och hur det har använts, se MacDougall 2017, s. 121–126.
- <sup>21</sup> Müller 2011, s. 265–266.

- <sup>22</sup> Om bakgrunden till och genomförandet av Kreügers resa till Marocko, se Kreüger 1856, Vol. 1, s. 184–198. Om hans förordnande till ledamot, se Kreüger 1856, Vol. 2, s. 3–4.
- <sup>23</sup> Perioden 1754–1764 ramar in av att marockanerna började kapa svenska fartyg 1754 och freds slöts 1763. Under perioden utkämpades även sjuårskriget. Perioden 1791–1802 börjar med en algerisk krigsförklaring mot Sverige och avslutas med en djup konflikt med Tripoli 1796–1802. Franska revolutionskrigen utkämpades 1792–1802.
- <sup>24</sup> Davies, James & Rommelse 2020, s. 5–9.
- <sup>25</sup> Se till exempel Feldbæk 1992, s. 9–10; Odegard 2020, s. 77–78; Pearsall 1986, s. 113–114.
- <sup>26</sup> Feldbæk 1992, s. 13–15.
- <sup>27</sup> För mer om svenska flottans syn på flaggans heder och dess pragmatiska lösningar för att kunna upprätthålla denna samtidigt som sjöfarten kunde skyddas, se Kämpe 2021.
- <sup>28</sup> Knight 2020, s. 121–123.
- <sup>29</sup> Holmberg 1929, s. 251–252; Murdoch 2020, s. 250–251; Unger 1941, s. 33–34.
- <sup>30</sup> Müller 2004, s. 65–66.
- <sup>31</sup> Bruijn 1993, s. 24; Brandon 2016, s. 114–116. Se även Müller 2004, s. 65.
- <sup>32</sup> Knight 2020, s. 123; Pearsall 1986, s. 116; Odegard 2020, s. 77–78.
- <sup>33</sup> Se Kämpe 2021; Seerup 2016.
- <sup>34</sup> Holmberg 1929.
- <sup>35</sup> Ett sammandrag av Gustaf Psilanders instruktion 1704 finns i Arnold Munthes biografi om Psilander. Bland annat stod att "[o]m något främmande skepp med våld vill tvinga honom att stryka flagg etc., så ska han, och efter honom hvar efter annan af de kommenderande officerarne, sätta sig däremot och sig manligen försvara, så länge mänskligt och möjligt är." Munthe 1922, s. 12–14.
- <sup>36</sup> Murdoch 2020, s. 253–255.
- <sup>37</sup> Pearsall 1986, s. 111–114 och 122–123.
- <sup>38</sup> Kämpe 2020, s. 202–211.
- <sup>39</sup> Unger 1941, s. 33–37.
- <sup>40</sup> Se till exempel skeppet *Wachtmeisters* konvojering 1694–1695. Holmberg 1929, s. 265–267.
- <sup>41</sup> För mer om förbundet, se Murdoch 2020, s. 251–253.
- <sup>42</sup> Holmberg 1929, s. 269.
- <sup>43</sup> Kreüger 1856, Vol. 1, s. 42; Instruktionen finns återgiven i Kreüger 1856, Vol. 2, s. 5–7.
- <sup>44</sup> Kreüger 1856, Vol. 2, s. 5–6.
- <sup>45</sup> Ericson Wolke 2014, s. 249.
- <sup>46</sup> Ericson Wolke 2014, s. 247.
- <sup>47</sup> Kreüger 1856, Vol. 1, s. 26–27.
- <sup>48</sup> Müller 2011, s. 265.
- <sup>49</sup> Olán 1921, s. 82–83.
- <sup>50</sup> RA, Kommerskollegiums arkiv, Huvudarkivet, Sjöpassdiarier, Vol. 1. Se åren 1759–1760.

<sup>51</sup> Kämpe 2020, s. 196–201.

<sup>52</sup> Hägg 1941, s. 150–152.

<sup>53</sup> Hägg 1941, s. 154.

<sup>54</sup> Även historikern Joachim Östlund kommenterar kort 1700-talets konvojer och bygger då på Häggs skildring. Östlund 2014, s. 49. Han beskriver även kort konvojkommissariatet på s. 163.

<sup>55</sup> Som exempel på hur hotet från Barbareskstaterna beskrivs i svensk litteratur, se Hägg 1941, s. 145–150; Olán 1921, s. 90–121; Unger 1941, s. 34–35.

<sup>56</sup> Kreüger 1856, Vol. 1, s. 33–40.

<sup>57</sup> Kreüger 1856, Vol. 1, s. 104–108.

<sup>58</sup> Kreüger 1856, Vol. 1, s. 33–35.

<sup>59</sup> Dessa tidiga kapningar av marockanska korsarer är särskilt väldokumenterade tack vare en bok som gavs ut av sjökaptenen Marcus Berg när han kommit hem efter att ha släppts ur marockansk fångenskap i augusti 1756. Hans fartyg *Mercurius* kapades den 23 augusti 1754 och det var en av de händelser som fick det svenska sjöfartsskyddet att intensifieras. I Erik Gambys utgåva av Bergs bok från 1961 finns även ett brev från sjökaptен Hugo Weili vars skepp *Concordia* kapades den 9 juli 1754. Berg 1961 (1757).

<sup>60</sup> Murdoch & Müller 2017, s. 195–198; Unger 1941, s. 35.

<sup>61</sup> Kreüger 1856, Vol. 1, s. 257–263.

<sup>62</sup> Ericson Wolke, 2014, s. 254–258; Unger 1923, s. 216–220.

<sup>63</sup> Kreüger 1856, Vol. 1, s. 414–429.

<sup>64</sup> RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 28 april 1756.

<sup>65</sup> RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 1 februari och 14 maj 1755.

<sup>66</sup> RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 12 och 19 mars 1756.

<sup>67</sup> Se till exempel RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 21 mars, 27 maj och 14 november 1758 och 19 maj, 28 juni, 20 juli och 6 december 1759.

<sup>68</sup> RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 5 maj och 3 augusti 1759.

<sup>69</sup> Kreüger 1856, Vol. 1, s. 48.

<sup>70</sup> RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 2 mars 1761.

<sup>71</sup> RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 10 oktober 1761.

<sup>72</sup> RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 23 november 1761.

<sup>73</sup> Utbetalningarna komplicerades ytterligare av att ett handelshus som statskontoret anlätade för förskotten gick i konkurs och att banken inte ville låta konvojassan vänta med andra återbetalningar. Affären kan följas i följande protokoll: RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 28 februari, 23 mars, 2 och 30 april, 13 maj, 23 juni, 29 oktober, 11 och 15 november 1763 och 1 och 23 februari och 26 mars 1764.

<sup>74</sup> RA, Kommerskollegiumens arkiv, Huvudarkivet, Sjöpassdiarier, Vol. 1. Se åren 1754–1764. Anledningen till att jag skriver nio till elva expeditioner är att fregatterna *Postillion* och *Höken* under kaptenerna Hans Axel Grüner och Carl Treutiger fick pass utfärdade i december 1758 som lämnades tillbaka redan en dryg månad senare, den 26 januari 1759. Några dagar därefter fick de nya pass utfärdade. De kan ha genomfört varsin resa på den tiden – att de fick nya pass tyder på detta eftersom passen endast gällde för en resa – men de kan lika gärna ha blivit kvar i hamn och begärt ut nya pass av någon annan anledning.

<sup>75</sup> Feldbæk 1992, s. 18–19 och 25–26; Brandon 2016, s. 99.

<sup>76</sup> Se exempelvis RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 1 februari 1755, 28 juni 1759, 10 mars 1760, och 4 februari och 10 oktober 1761.

<sup>77</sup> Kreüger 1856, Vol. 1, s. 48.

<sup>78</sup> Unger 1941, s. 35.

<sup>79</sup> RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 12–15 augusti 1758.

<sup>80</sup> RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 19 och 23 maj 1759.

<sup>81</sup> Unger 1941, s. 35.

<sup>82</sup> Bruce 2019, 38–84.

<sup>83</sup> Denna resa orsakade en del diskussioner om vilket fartyg som skulle avsändas. Se RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 24, 25 och 30 oktober och 4 november 1793 och 13 och 14 januari och 10 och 24 februari 1794.

<sup>84</sup> Unger 1941, s. 35.

<sup>85</sup> Kreüger 1856, Vol. 1, s. 31–32. För brevet från grosshandelssocietetens och skeppsrederiernas deputerade till konvojkommissariatet som till stor del låg till grund för kommissariatets svar till Kungl. Maj:t, se RA, Konvojkommissariatets arkiv, Ankomna brev, Nr. 71, 1801. För kommissariatets svar till Kungl. Maj:t, se RA, Konvojkommissariatets arkiv, Registratur, Nr. 15, 1801.

<sup>86</sup> Kreüger 1856, Vol. 1, s. 44–45.

<sup>87</sup> RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 14 november 1758.

<sup>88</sup> De sju övriga expeditionerna finns beskrivna i litteraturen. Se t. ex. Bernes s.

118–128; Ericson Wolke 2014, s. 255. En av dessa sju expeditioner nämns visserligen i förbigående en gång i kommissariatets protokoll, men myndigheten var inte inblandad i den. RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 24 oktober 1793.

<sup>89</sup> Kreüger 1856, Vol. 1, s. 62–78; RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, Vol. 14, 15 och 16.

<sup>90</sup> Vid utgången av år 1790 lades konvojkommissariatet ned som ett sätt att spara pengar men åtgärden visade sig inte få avsedd effekt varför kommissariatet återinrättades i början av 1797. Eftersom kommittén arbetade på i princip samma sätt som kommissariatet och bestod av i princip samma personer ser jag dock ingen anledning att gå närmare in på förändringen här. Kreüger 1856, Vol. 1, s. 30.

<sup>91</sup> RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 26 maj 1794.

<sup>92</sup> Se till exempel RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 24 oktober 1793, 11 och 13 januari 1794, 19 maj 1795, 5 och 17 oktober 1797, 30 mars 1798 och 16 november 1801. Enstaka rapporter inkom visserligen från kapten Barfelt och kaptenlöjtnant Nordberg under den tidiga perioden, men de utgör snarast undantag som bekräftar regeln för den perioden. Se RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 26 september, 14 november och 1 december 1758 och 9 april 1759.

<sup>93</sup> Ericson Wolke 2014, s. 255; Unger 1923, s. 216–217; Unger 1943, s. 526.

<sup>94</sup> Kreüger 1856, Vol. 1, s. 65–68; Müller 2016, s. 156–157.

<sup>95</sup> RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 30 mars 1798.

<sup>96</sup> RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 2 april 1798.

<sup>97</sup> Kreüger 1856, Vol. 1, s. 66–68. Den första konvojen hade skingrats av en storm redan i Nordsjön varför den inte omnämns närmare här.

<sup>98</sup> Pearsall 1986, s. 116.

<sup>99</sup> Müller 2016, s. 163; Murdoch & Müller 2017, s. 198–203.

<sup>100</sup> Unger 1941, s. 36–37.

<sup>101</sup> Kreüger 1856, Vol. 1, s. 415.

<sup>102</sup> RA, Konvojkommissariatets arkiv, Ankomna brev, nr. 52, 1797.

<sup>103</sup> Kämpe 2015, s. 42–43.

<sup>104</sup> Danskarnas sista konvoj skedde med fregatten *Freya* som år 1800 genom strid försökte försvara sin konvoj mot en brittisk eskader, något som blev en av orsakerna till slaget vid Köpenhamn året efter. Efter anfallet mot Köpenhamn blev den danska regeringen tvungen att ge upp sina principer om neutrala konvojers okränkbarhet. Feldbæk 1992, s. 25–31. För mer om neutralitetsförbundet och den danska politiken, se Feldbæk 1980.

<sup>105</sup> RA, Konvojkommissariatets arkiv, Ankomna brev, nr. 10, 1801.

<sup>106</sup> RA, Konvojkommissariatets arkiv, Ankomna brev, nr. 22 (själva brevet har felaktigt fått nummer 23), 1801. Frågan om konvojering handlade även om uppfattningar om flaggans heder. För mer om detta, se Kämpe 2021.

<sup>107</sup> Kreüger 1856, Vol. 1, s. 72–78 och 421–429.

<sup>108</sup> Kreüger 1856, Vol. 1, s. 78–95.

<sup>109</sup> Bruce 2019, s. 126–133.

<sup>110</sup> Kreüger 1856, Vol. 1, s. 28–29.