

© Sjöhistoriska Samfundet och författarna
Grafisk form: Jenny Rosenius Text & Form AB
Tryck: TMG Sthlm, 2026
ISSN (tryckt): 0280–6215
ISSN (elektroniskt): 2002–0015

Sjöhistoriska Samfundet

- har som målsättning att bidra till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former.
- utger tidskriften *Forum navale* samt skrifter som ingår i *Forum navales* skriftserie
- anordnar sammankomster för medlemmarna med föredrag i sjöhistoriska ämnen
- förvaltar Sune Örtendahls stiftelse som stödjer publiceringen av *Forum navale* och skrifter som ingår i *Forum navales* skriftserie

Adress

Sjöhistoriska Samfundet
c/o Liljewalch
Tulegatan 58B
172 72 Sundbyberg
E-mail: info@sjohistoriskasamfundet.se

Tidigare nummer av *Forum navale* finns att tillgå i fulltext på Samfundets hemsida.

Hemsida

www.sjohistoriskasamfundet.se

Årsavgift

300 SEK. Sjöhistoriska Samfundets plusgiro: 15 65 19-1

Forum navales redaktion

Redaktör Thomas Taro Lennerfors e-post: thomas.lennerfors@angstrom.uu.se
Bitr. redaktör Mirja Arnshav e-post: mirja.arnshav@live.com
Bitr. redaktör Matilda Jarl e-post: Matilda.Jarl@nordiskamuseet.se
Bitr. redaktör Andreas Linderöth e-post: linderötha@gmail.com

Forum navale

c/o Thomas Taro Lennerfors
Institutionen för samhällsbyggnad och industriell teknik
Avdelningen för industriell teknik
Box 169
751 04 Uppsala



ina.nyfelt@uddevalla.se

Nyfelt, I. Kaparverksamheten i Göteborg 1808–1814

Forum navale, (83), 128–156.

<https://doi.org/10.63402/fn8358809>

Kaparverksamheten i Göteborg 1808–1814

Ina Nyfelt

Den 22 januari 1812 vägs 42 säckar kaffebönor in på stadens våg i Marstrand. Bönorna beskrivs i vågjournalen som "bärgade". Den 20 februari samma år blir de efter sjötullkammarens försorg sålda på auktion med auktionsmästare Westbeck som stadens kontrollant. Allt detta går att få reda på eftersom det blev en tvist om vågpengen om 20 riksdaler banco (Rdb) och de 24 Rdb i tolagsavgift, och ärendet hamnade hos Magistraten.¹ Vad gjorde 42 bärgade säckar kaffebönor på Marstrand vintern 1812? Kaffebönorna hade varit en del av lasten på ett skepp som blivit kapat av ett kaparfartyg i Marstrand, och att möta en kapare på havet var inte något ovanligt under 1700-talet och inte heller i början av 1800-talet under periodens många krig. En kapare var ett fartyg, eller en sjöfarare på ett sådant fartyg, som fått kunglig tillåtelse att ta fiendens handelsfartyg och dess last

i besittning, vilket i krigstid bemyndigades genom ett så kallat kaparbrev. Detta kallades att ta fartyg och last som "pris" och reglerades efter en idag utdöd internationell rättsordning som kallades "prisrätt". Rättsordningen användes av särskilda domstolar som bedömde om kapningen gått regelmässigt till. Så gott som samtliga maritima europeiska stater under tidig-modern tid höll sig både med kapare och prisdomstolar, vars byråkratiska apparat gjorde företeelsen tydligt skild från piratverksamhet.²

Svenska kapare som ekonomiska aktörer

Medan de engelska och franska kaparna har studerats utförligt utifrån olika aspekter så har deras svenska motsvarigheter ofta blivit förbisedda. Den här artikeln kommer att ha som syfte att visa vilken funktion svenska kapare hade för Kronans säkerhetsintressen, den regionala ekonomin och för privata aktörer och jag kommer att visa vad som var utmärkande för de kapare som opererade med Göteborg och Marstrand som hemmahamn mellan åren 1808 och 1814. För att kunna göra det behöver artikeln till att börja med undersöka vilka incitament det fanns för svenska staten att använda kapare vid den här tiden. Därefter kommer artikeln att redogöra för vilken typ av handelsmän som gick in i kaperiverksamheten som redare. Vidare vilken typ av försörjning de hade som gick in som borge-närer, alltså delägare i kaperifartygen. Undersökningen kommer också att redogöra för hur de ekonomiska villkoren såg ut för de olika aktörerna och hur priserna hanterades och administrerades. Slutligen ger artikeln en uppskattning av vad en pris skulle kunna ge i pengar. Det fanns kostnader av olika slag som belastade en tagen pris innan den kunde ge en inkomst, precis som kaffebönorna i inledningen som kostade i vågpeng och tolagsavgift.

Göteborg och Marstrand var båda viktiga hamnar för Sverige ur handelssynpunkt, men de hade också strategiska uppgifter militärt att främja Sveriges tillgång till havet västerut. Under Napoleonkrigen, då Sverige blev indraget på Storbritanniens sida mot Frankrike och dess allierade Danmark-Norge, kom svenska kapare att spela en viktig roll i krigsföringen mot Danmark-Norge och opererade som en del av flottan,

Ina Nyfelt har skrivit sin masteruppsats vid historiska institutionen vid Uppsala universitet. Hon är gymnasielärare i Uddevalla och erhöll 2015 Vitterhetsakademiens lärarpris.

medan de samtidigt var privata aktörer med ett personligt vinstintresse. 1808–1814 var turbulenta år både inrikespolitiskt och utrikespolitiskt inte minst ur ett ekonomiskt hänseende. Under kontinentalblockadens tid är det en kraftig högkonjunktur i Göteborg, vilken sedan följs av en kraftig lågkonjunktur. Perioden avslutas med att Norge, efter krigshandlingar över sommaren 1814, tvingas in i en union med Sverige. Perioden innan den undersökta tiden hade många trankokerier och sillsalterier försatts i konkurs längs den bohuslänska kusten sedan sillen försvunnit 1809, och Marstrand befann sig i en svår ekonomisk period efter att dess status som frihamn tagits ifrån dem 1794. Ostindiska kompaniet, som var stationerat i Göteborg, hade inte haft någon expedition efter 1803, och kompaniet upplöstes 29 maj 1813.³ Sammantaget en brokig och på många sätt speciell period att studera.

Mina källor har hjälpt mig att kunna uppskatta hur många som varit villiga att ansöka om kaparbrev och erlägga borgen, vilka de har varit, hur många kapningar som utfördes och vad som hände med priserna som jag kunnat följa hos krigshovrätten under ungefär ett år. Källorna har i första hand varit ansökningar om kaparbrev (Comiss-bref) och intyg om erlagd borgen för kaparna under den tiden Sverige befann sig i krig med Danmark-Norge 1808-1809 och Norge 1814, vilka finns samlade i Göteborgs och Bohusläns landskanslis arkiv. Där finns också rådstuguprotokollen och justitieprotokoll i Göteborg och Marstrand under den undersökta perioden. Då det varit lika frekvent med redare och köpmän i Marstrand som i Göteborg i mina källor, har jag valt att följa båda platserna och kunnat göra en enkel jämförelse. I krigsarkivet finns Krigshovrättens protokoll från den 2 dec 1813 till 30 mars 1814 som bekräftar rådhusrättens rannsakan, vilka jag i några fall funnit hos rådhusrätterna.

Eftersom flottans skepp också kapade blir det grannlaga att veta var de privata kaparnas material går att finna, och gränserna är suddiga, inte bara i det faktiska kaparlivet, utan även 200 år senare i akterna. I min uppskattning av antalet brev som ställts ut har jag använt litteratur som kompletterande fakta, men undersökningen gör inte anspråk på att ge en heltäckande bild av de utställda kaparbreven.⁴ Antalet uppbringade skepp under den aktuella perioden kan bara bli en uppskattning, och fler

uppbringades med all sannolikhet. Ibland förekommer uppgifter i tidningarna som berättar om kapningar eller kapade skepp som inte finns i mitt arkivmaterial. Jag har då oftast valt att inte lägga till dessa utan stannat vid mitt arkivmaterials uppgifter. Göteborgs tidningar och Aftonbladet har givit upplysningar om försäljningar och auktioner som hållits av de olika handelsmännen. Det som varit svårt är att få en klar bild av prisernas värde. Jag har fått hålla till godo med ett mindre material, som ändå kan anses vara tillräckligt stort för att göra en beräkning. Den utgår från Krigshovrättens domar och Göteborgs landsarkivs material, och sträcker sig från 2 december 1813 till 16 november 1814. Det är 48 domar och 17 av dem är värderade. Det hade varit av intresse att ha ett större material för att kunna uppskatta prisernas värde, men jag anser att det är tillräckligt stort för att ge en inblick. Mitt material räcker inte till för att göra en uppskattning av eventuell lönsamhet för kaperiverksamheten.

Bakgrunden till Sveriges val att använda kapare

För det första finns det anledning att diskutera vilka incitament det fanns för Sverige att använda kapare vid den här tiden. Sverige väljer under de valda åren 1808–1814, i ett kritiskt politiskt läge, att använda sig av privata aktörer i krigen mot Danmark-Norge. Det är intressant då Sverige väljer en krigsföring, som många länder i Europa ifrågasatte i början av 1800-talet, även om kapare förekommer så sent som under amerikanska inbördeskriget.⁵ I Sverige har kaparnas insatser hittills oftast diskuterats som en del av krigsföringen för att "svälta ut" motståndaren och blockera hamnar. Bristen på skepp hos Flottan har angivits som orsak, samt behovet av kustnära observationer och patrullering.⁶ Tidigare har Nilsén studerat svensk kaperiverksamhet under Napoleonkriget ur laglig och diplomatisk aspekt.⁷ Men det finns andra, och en sådan aspekt på kaparkriget som inte heller är av militär art har lyfts fram av Erik Lindberg, och det är Sveriges försörjning av viktiga importvaror, i det här fallet det så viktiga saltet. Hans undersökning visar att 1712 kom 60% av saltet som anlände till Sverige via kaparna i Göteborg.⁸ Att även landshövdingen Johan Fredrik Carpenland i Göteborg, som inte innehade en militär befattning, var medveten

om fördelen med de tidigare kapningarna vittnar hans brev till Kungl Maj:t våren 1808. I sina täta och intensiva brev hänvisar han till alla tidigare lyckade kapningar.⁹ Det var brist på mat i Bohuslän 1808, och en så kallad nervfeber (tyfoidfeber) spred sig under sommaren 1808. Vintern 1808–1809 blev kall och det rådde en stor brist på mat i norra delen av landskapet, och i vissa fiskelägen var nöden stor.¹⁰

I den tidigmoderna staten blir uppbyggandet av flottan ett sätt att ta kontroll över havet, men också en tävlan i kampen om handeln. Nationernas tävlan om handeln hade sin grund i statens behov av resurser för att kunna hävda sitt land militärt och statusmässigt. Konkurrensen mellan staterna tog sig i uttryck i handelskrig, där mindre kraftfulla stater använde sig av kapare.¹¹ Tidigare forskning har visat att länder från 1700-talet och framåt kom att använda flottan mer effektivt för att kontrollera handelsvägar, antingen för att tjäna på handeln för egen skull eller förstöra för fienden. De krigförande länderna lade resurser på att förstöra för fienden och försvara sina marknader. Krigföringen mellan två länder skapade ibland ett vacuum som kunde utnyttjas av mindre länder genom att fylla den luckan.¹² Sveriges befann sig alltså under kontinentaltiden i en situation där man kunde utnyttja den uppkomna situationen på ett för handeln positivt sätt.

Sveriges politik bör anses som protektionistisk i dess förhållande till andra länder ända till mitten av 1800-talet, även om Storbritannien och Frankrike under olika perioder hade separata handelsöverenskommelser.¹³ Under kontinentalperioden hade exempelvis båda länderna nederlagsrätt i Göteborg.¹⁴ Trots detta måste 1808–1814 anses som en protektionistisk tid, om än viss liberalisering skedde just under kontinentalblockaden. De internationella handelsrestriktionerna i Sverige lyfts inte förrän i *The Cobden-Chavalier Treaty* som signerades 1863.¹⁵ Sveriges handel med utlandet under Napoleonkrigen sammanföll med kontinentalsystemet. Från 1807 till 1813 fördubblades importen medan den inhemska exporten minskade.¹⁶ Re-exporten ökade däremot och nästan tiotvå fördubblades mellan 1806–1812, alltså under den tid importen ökade.¹⁷ I en text om Sverige under Napoleonkrigen skriver Peter Hedberg och Henrik Häggqvist att detta kan ses som att Storbritannien tog sin handel genom Göteborg, som annars skulle gått direkt på kontinenten.¹⁸ Sverige tog på det sättet de stri-

dandes plats i handeln, och kom också att förlora densamma efter kriget. Hedberg och Häggqvist menar också att det var ett medvetet beslut från politiska och militära institutioner att hålla fast vid neutraliteten så länge det var möjligt att underlätta för handeln.¹⁹ När Sverige sedan blir krigförande väljer det att använda kapare.

Både Englands och Frankrikes handel med Göteborg öppnade också för möjligheter till smuggling. Anna Knutsson skriver i sin avhandling att ett syfte med smugglingen var att underminera det andra landets ekonomi och i förlängningen stärka den egna nationella ekonomin. Knutssons slutsats är att protektionismen möjliggjorde att man kunde använda smuggling till andra länder som ett verktyg, inte bara för att stärka den egna nationen, utan också att utmana den ekonomiska integriteten hos rivaliserande nationer. Smuggling in till det egna landet var däremot inte eftersträfvansvärd då det underminerade landets lagar och handelspolitik.²⁰ Att varor som inte fick komma in i landet ändå gjorde det, exempelvis genom kapningar, visar Göteborgs stora sjötullskammars arkiv. Där står att finna i en skrivelse från Stockholm den 27 mars 1809 till överdirektören i Göteborg. Här får sjötullkammaren instruktioner att det är tillåtet att i Göteborg sälja det som i övriga riket är förbjudna varor då det blivit liggande konfiskerade varor i staden. Detta mot att Fabriks fattigkassan får 10 % av försäljningsvärdet.²¹

Sveriges val att använda kapare 1808–1814 grundade sig i en situation där staten hade behov av att få in varor till landet då bristen på mat var stort längs hela västkusten, och dessutom en önskan att kunna hävda sin plats i handelskonkurrensen på havet. Dessutom behövdes kaparna militärt och som stöttande av kustflottan.

Kaparredarna och borgenärerna

Den andra frågan som behöver besvaras är vilken typ av handelsmän som gick in i kaperiverksamheten, ansökte om kaparbrev och alltså blev kapare.²² Statens ökade centralisering, formalisering och byråkratisering, krävde att en tydlig skillnad gjordes mellan pirater och kapare. Det uppkom ett behov att definiera kaparna och kaperiverksamheten. Därför

tillkom nya reglementen som styrde förutsättningarna, målet för kapningarna och prisernas hantering. Reglementena som styrde den svenska kaparflottan var under min undersökningsperiod Kunglig Maj:ts nådiga reglemente från den 12 april 1808. Det handlar ingående om hur man skulle hantera skepp, besättning och gods vid uppbringningar, samt tydliga instruktioner för flottan och arméns flotta vid delning av byte och prispengar. Här finns också paragrafen om vad som tillfaller uppbringaren och vad som kan lösas ut av kronan. Landshövdingen Carpenland påtalar under våren 1808 till Kunglig Maj:t den osäkerhet som råder kring förhållandena och hans egen position i att utfärda tillfälliga kaparbrev för enskilda, privata kapare, vilket han fått tillåtelse att göra.²³ Den 30 april kommer så ett förtydligande av vad som gäller privata aktörer i *Kongl. Maj:ts Nådiga Reglemente för enskilde Comissfarare eller kapare under varande Krig emellan Sverige och andra Magter*; Gifvet Stockholms Slott den 30 April 1808.²⁴ Genom hela perioden återfinns dock en suddig gräns mellan statens intresse och privata förtjänster.²⁵ Tidigare forskning visar exempelvis att personer som satt i prisrätten i Nantes själva investerade i kaparfartyg, och att det fanns en interaktion mellan ekonomiska aktörer och rättsliga instanser. Exempelvis är det vanligt att konsuler som blev involverade i prisärenden, själva investerade i kaparverksamhet.²⁶

Den viktigaste personen i kaparverksamheten var redaren, eller ägaren av skeppen. Litteraturen lyfter fram att den handelsmannen, vilket det ofta var, var tvungen att ha goda erfarenheter av att köpa och utrusta skepp, och inte minst, att anställa en kapten med de rätta egenskaperna.²⁷ Det var redaren som tog de viktiga ekonomiska besluten, även om riskerna delades med delägarna. Hillman och Gathman lyfter fram den lokala gruppen av handelsmän som drivande i kaparverksamheten i Bristol som de undersökt.²⁸

De redare som ansökte om kaparbrev i Göteborg och Marstrand var under hela perioden 21 personer, jämfört med 41 ansökningar, det vill säga flera av dem ägde flera skepp, exempelvis James Gavin ägde fyra och brodern Thomas Gavin ägde sex. På Marstrand fanns Charles Winberg som ägde fyra, Johan Magnus Hankens som ägde två och Olof Widell ägde fyra. Det var ungefär lika många skepp som var aktiva från båda hamnarna. Under perioden 1808–1809 ansöker nio skepp från Marstrand och åtta

från Göteborg. Under åren 1813–14 anmäls åter nio skepp från Marstrand och 14 från Göteborg. Dessa är under den här perioden över lag större än de från Marstrand. Bland redarna finns det många som inte har detta som sin ordinarie sysselsättning, utan övervägande delen är handlande.

Inom gruppen som har "handlande" som titel finns stora skillnader. Exempelvis beskrivs Johan Magnus Hankens som den "som äger flera fastigheter i staden och på landet."²⁹ Niclas Björnberg äger flera skepp men endast ett skepp han vill engagera i kaparverksamheten och beskrivs som den tidens rikaste man i Göteborg och har titeln kommerseråd som han fick 1801. Han hade från 1793 arrenderat stadens och länets kronobrännerier i Göteborg, och gjort sig känd som en driven affärsman. Under kontinentaltiden gjorde han goda affärer på transitohandeln. Han ägnade sig även åt handel med Amerika, och satt som direktör i ostindiska kompaniet från 1806 tills det upphör 1813.³⁰ Charles Winberg, handlande på Marstrand, benämns som "directeur" på borgenärsbrevet.

Bland redarna återfinns således tolv handlande av olika dignitet, två bokhållare, en salteriinspektör, en skeppare tillika överdykericommissarie och fem som jag inte med säkerhet kunnat spåra titel eller burskap för.

Av dessa handlande var det framför allt familjen Gavin som sticker ut. Adam Gavin sr kom från England 1782 och bedrev trä- och sillsalterirörelse. Adam fortsätter sin rörelse till sin död och hade minst tre söner, varav Adam Gavin jr är införd i burskapsförteckningen som handlande i Göteborg den 2 juni 1810. Han har minst två bröder, den ene James Gavin och den andre Thomas. James står inskriven för burskap i Göteborg 16 maj 1809, och Thomas fick burskap i Göteborg 18 juli 1810. Adam den äldre synes ha gått bort hösten 1810 då hans sterbhus håller auktion 25 september 1810.³¹

En annan framgångsrik kaparredare var Olof Wijk. Han får burskap som handlande i Göteborg i februari 1808. Han erlade 1810 endast 60 rdr i sammanskottsmedel, men de närmaste åren skulle visa annat för denne skicklige affärsman och redare.³² Müller nämner honom som en av de största köpmännen i Göteborg, och redogör för hans affärskontakter med Amerika. Wijks rederi kom att utgöra en täckmantel för de amerikanska affärsmännen under 1812–14 års krig, och Wijks järnexport kom att bli betydande till Amerika.³³ Bertil Andersson konstaterar i sin under-

sökning om Göteborgs borgerskap, att Wijk finns bland de 15 nyetablerade handelsmännen under perioden 1806–1815, och han kan konstatera att firmans vinster under åren 1808–14 är mycket höga. Enligt tabellen hos Andersson, som utgår från ett material som T Gårdlund sammanställt, visar firman stora vinster under åren 1808–1809 och 1813–1814, vilket också visar sig i den extra statliga skatten som togs ut året efter, dvs 1810 och 1815. Wijk hade en årsvinst i procent av eget kapital på 103,4 % 1808, 84,2% 1809, 38,7 % 1813 och 30,8 % 1814.³⁴

Borgenärerna var de som gick in som säkerhet för fartyget som skulle användas som kapare. Garantin skulle ställas i den händelse att kaparfartyget skulle bete sig så att det måste ersätta skada som uppkommit, eller om kaptenen eller besättningen skulle missbruka sina rättigheter eller bryta mot reglementet på något sätt. Då skulle borgen på 4000 riksdaler komma att användas.³⁵ De som gått in som borgenärer blev också delägare i kaparskeppen, vilket innebar att de fick vara med och betala armering, utrustning och eventuella reparationer av skeppet, men också få del av vinsten. Borgenärerna är i mitt material 51 till antalet. Informationen om vilka som går in som borgenärer finns i separata borgenshandlingar som registrerades hos respektive rådhusrätt.

Av de 51 borgenärerna är det åtta som också återfinns bland redarna. Materialet visar också att det ofta förekommer samma personer som borgenärer för vissa redare. Det förekommer också korsvis att redarna går in som borgenärer åt varandras skepp. Exempelvis går Thomas och Adam Gavin in som borgenärer för James Gavins skepp *Acastees*, Adam och James Gavin går in för Thomas Gavins skepp *Regina* och så vidare i sju fall, och i familjen Gavins fall är detta genomgående. Charles Winberg i Marstrand har både för slupen *Beata* 1808 och slupen *Mooland* 1813 handelsfirmor från Göteborg, D Scott och W Gordon, respektive D Carnegie och Scott Gordon. Handlande och borgaren i Marstrand O Widell får som delägare E.B Widell, Westbeck och E Lethin på sina två skepp *Speculation* och *Emilie*, och går själv in som borgenär på Westbecks skepp *Tranquile*. Det är naturligt att Marstrandsskepparna får borgenärer från personer i staden eller dess närhet, men inte lika självklart att Göteborgsredarna har ett liknande mönster, då det är en ganska liten grupp som totalt sett är inblandade, ja ibland bara familjen.

Borgenärerna kommer från olika samhällsskikt. Litteraturen visar att i England kom borgenärerna från alla delar av köpmannasamhället och att det verkade öppet för den som vill gå in i ett kaparprojekt.³⁶ Bland de handlande som finns med som borgenärer finns två grupper. Dessa bör delas upp i handelsmän å ena sidan, och victualiehandlare (hökare) å andra.³⁷ Av de borgenärer som jag kunnat identifiera finns elva handlande, två victualiehandlande/hökare, en tracteur, två skeppare, två militärer, en löjtnant och en fänrik, två hemmansägare till Brömsegården och Korsvik, Marstrand, en snickarmästare och tre rådmän, vilka i och för sig även kan vara handlande.³⁸

Det finns alltså en tydlig bild i mitt material av en grupp investeringsvilliga redare och borgenärer som var intresserade och villiga att satsa på kaparverksamheten, och som inom gruppen i flera fall höll sig till varandra. Inom gruppen "handlande" finns stora skillnader men över lag återfinns ganska nyetablerade och inte de allra rikaste. Det fanns bland redarna också några få med andra sysselsättningar. Borgenärerna kom å andra sidan från olika samhällsskikt och där fanns flera olika titlar och sysselsättningar. Det var vanligt att redare och borgenärer gick in för varandra. Sedan finns det borgenärer som jag bara mött en gång och som ibland endast är med och satsar ett mindre belopp då de är flera som delar på de fyra tusen som var beloppet som skulle betalas in. Vid ett tillfälle finns det en ensam borgenär som då erlägger 5000 Rdb. Det är Olof Bredberg som betalar för *Maria Carolina* i mars 1814.

Redare och borgenärer kunde i vissa sammanhang träffa på varandra i de administrativa och rättsliga sammanhangen som fanns kring skeppen och priserna. Som kapare har du rätt att gå till närmsta svenska hamn där det finns sjötullsbevakning, vilket det fanns både i Göteborg och i Marstrand. Göteborgskaparen *Snapp Opp*, som tillhörde Adam Gavin, gick exempelvis till Marstrand den 10 december 1813 efter att ha kapat den norska skeppet *Arensvärd*. Samma sak hände i början av 1814 då *Snapp Opp* tagit skeppet *Rofelia*. I rådhusrätten på Marstrand satt E. Lethin, som själv gått in som borgenär och medfinansier till kaparslupen *Emilie*.³⁹ En annan av borgenärerna till *Emilie* är E M Widell som var hamnmästare på Marstrand.⁴⁰ Bland de som räknades som stadens äldste i Marstrand fanns februari 1814 Johan Magnus Hankens som var ägare till två kapare och

han har också gått in som borgenär i ett fartyg. Även O Widell som ägde fyra kapare och var borgenär i en annan, räknades som stadens äldste.⁴¹ I Marstrand fanns också O J Westbeck som var en redare/borgenär som hade titeln överdykerikommissarie. Det innebar att han var en ledande tjänsteman i ett dykerikompani med privilegium på allt viktigare bärgningsarbete, särskilt vid förlista fartyg. På detta sätt fanns det anknytningspunkter mellan redare och borgenärer och det kan ha funnits strategiska fördelar att välja den ena hamnen framför den andra.

Ekonomiska villkor och prisernas värde

En fjärde aspekt som bör lyftas fram är hur de juridiska och ekonomiska villkoren såg ut för redare, borgenärer och besättning. I Göteborg och i Marstrand hanterades, administrerades och hölls förhandlingar i respektive rådhusrätt kontinuerligt om tagna priser under den undersökta tiden. Så som reglementet från den 30 april 1808 är utformat skall talespersoner från båda besättningarna erlägga vittnesmål för att befästa förloppet av kapningen, möjligen för att undvika friserade versioner. I rådhusrätten i Göteborg de 6 december 1813 föredrog skeppare Dimmings sin berättelse om hur det gått till när det kapade fartyget *Ebenetzer* togs. Skeppet som kapat var kuttern *Courieren* och ägaren av kaparfartyget var Thomas Gavin. Dimming berättar

”... att jag den 27 nov år 1813 kl 8 fm fick sikte på den norska briggen *Ebenetzer* kallad, om 20 läster [...] jagandes densamma till kockan 12 fm då ja tog kommando öferer den fyra tyska mil N till O från Skagen. Bemärkta Brigg visade dansk flagg vid uppbringningen och gjorde inget motstånd utan visade genast sina dokumenter.”⁴²

Berättelsen skulle sedan bekräftas av den kapade kaptenen, Hendrich Björnsen, och någon ur de båda besättningarna. Efter att han återgivit händelserna står det att hans berättelse hade återgett de sanna förhållandena och detta erkändes av besättningarna å ömse sidor. Det står också att kaptenen och besättningen på det kapade fartyget intygar att de fått behålla sina personliga ägodelar. I det andra protokollet samma dag, den 6 december 1813, återges samma skeppare Dimmings berättelse av hur allt

gått till när han kapade det däckade skeppet *Speculanten*. Här återfinns i stort sett samma ordalydelse angående besättningens accepterande av berättelsen, och de båda protokollen fortsätter med att räkna upp vilka de beslagtagna skeppspapperna är. Därefter fortsätter protokollet så här:

”Förordnande uti Rådhusrätten herr [...] capitainen M: Möller och handelsmannen Olof Wijk att jämlikt 4 art:2§ i Kungl kaparereglementet den 30 april 1808 i vederbörandes [...]böljnings] samt kapare befälhavarens och skeppare Björnsens närvaro, anställa besiktning och inventering å upbragte briggen med tillhörigheter och innehafvarens last samt att med berättelse därom inkomma; och skall rådhusrätten därefter till Kungl Majt och Krigshofrätten insända utdrag av detta protokoll, ...”⁴³

Det kan vara av intresse att konstatera att Olof Wijk var en av de mest framstående kaparredarna i Göteborg under åren 1808–1809, men han återfinns inte i mitt material som redare eller borgenär under 1813–14. I Göteborgs rådhusrätt i december 1813 satt M.B Norreroth och N Hammarberg som båda gått in som borgenärer i kaparen *Argus* som Jonas Stecksén från Göteborg stod som ägare till. En annan fråga som möjligen kan ha påverkat den rådande rättsliga processen är sjötullens förvaltning under perioden. Mellan åren 1803 och 1812 var verksamheten utarrenderad till ett privat arrendebolag, Generaltullarrendesocieteten, medan den från 1813 förvaltades av en kunglig tulldirektion.⁴⁴

I Göteborgs tidningar den 7 april 1808 står det att läsa följande:

Enligt ankomne underrättelser från Marstrand, har svenska uppbringningsfartyget, eschalouppen *Beata*, förd av Fändriken Westbeck, uppbragt och hit til Marstrands hamn infört 6 stycken Danska och Norrska fartyg, nemligen: Briggen *Lilla Johanna*, Jakterne *Tre Systrar* och *Fortuna*, *Schorneten Pauline*, *Jakten Anna Christina* och ett litet *Barkskepp*. *Twenne Bröder*. Laddningarne bestå af något *Jern*, *Träwaror*, *Salt*, 1280 tunor *Hafra*, 359 tunnor *Korn* och 70 tunnor *Malt*, *Danskt mål*. Besättningsmanskaper, af hwilkwn en person aflidit, utgör tillsammans 28 Man.⁴⁵

De uppbringningar som jag noterat från 1808–1809 är 53 stycken och då återfinns endast fyra av de sex ovan nämnda för *Beata*.⁴⁶ Ett exempel på att det finns fler kapade skepp än vad mitt material berättar. Fördelningen mellan Marstrand och Göteborg är att Göteborgsredarna har tagit

27 skepp och Marstrandsredarna uppbringar 24 laster.⁴⁷ Om man accepterar tidningsnotisen som fullgod källa så ger det 55 uppbringningar och 26 av dem har tagits av kapare från Marstrand. De skepp som uppbringades de senare åren finns det mer underlag kring. Enligt domar som noterats i Krigshovrätten finns det tillgängligt material från 2 december 1813 till 16 november 1814, alltså under nästan ett års tid. Antalet behandlade fall under den tiden är 48, och av dem är 26 tagna till Marstrand och 21 till Göteborg. Dessutom finns en noterad som hemmahörande i Uddevalla. Av de 26 som tagits till hamnen i Marstrand är det tre kapade skepp som förts dit av en kapare som Tomas och James Gavin äger i Göteborg. Till Marstrand har också Billström fört sina två kapade skepp, och Billström är hemmahörande på Klädesholmen. De redare som med sina olika skepp tog flest dömda priser under året 1814 var James Gavin (15), O Widell (14), Thomas Gavin (6), Hankens (4), och C Winberg och Billström två var.

I England ingick redare och borgenärer ett formaliserat partnerskap för att utrusta fartyg för kaparverksamheten och de som ingått som delägare var ansvariga för att ta alla kostnader för utrustandet och även maten ombord, ofta begränsat till ett antal månader.⁴⁸ På samma sätt genomfördes samarbetet i Marstrand och troligen Göteborg. Ett protokoll från 17 juni 1808 ur Marstrands magistrats protokoll berättar hur fördelningen av kostnader och vinster var överenskomna mellan borgenärer och redare. Det är Olaus Widells kaparfartyg *Planeten*, som har fått nytt kaparbrev då kaptenen är utbytt, och nu förbinder sig "utrednings-intressenterna" att armera och proviantera fartyget under den tid som omständigheterna medger och som de tycker det är bra. Armering och ammunition står delägarna för, så även proviantering utom då pris är tagen för då får besättningen ta hälften av kostnaden. Alla tagna priser skall tas till Marstrand och ställas under redarens vård.⁴⁹ Alla räkenskaper förs av Johan Magnus Hankens liksom "bestyrandet med allt" och O Widell skall gå honom tillhanda. Kaparfartyget får inte ligga i hamn utom för att lämna priser och för proviantering. Sedan omkostnaderna är avdragna skall vinsten från priserna delas lika mellan intressenterna och besättningen enligt en fastslagen ordning. Det är undertecknat Johan Magnus Hankens, N Björnberg och Eric Siöberg. Alla namnen är bekanta sedan tidigare.

Därefter fortsätter protokollet med att besättningen skriver under att de tar tjänst på fartyget och att de kommer att rätta sig efter redarna och sina befäl ombord. Fördelningen av den halva del av vinsten som går till besättningen, delas upp på så sätt att de som räknas som officerare ombord (i det här fallet en kapten, en styrman, tre prismästare och O Widell som chef) får "varje tvenne" vilket jag tolkar som två lotter var. De som räknas som första klassens besättning får en del, andra klassens besättning får ¾-dels och tredje klassen får en halv lott var. Därefter lovar de att behandla fångar på ett vänligt sätt och efterleva reglementet från den sistlidne april.⁵⁰ Vidare avslutas med att var och en står sin risk, besättningen, skeppen och redarna, samt uppräknig av besättning och underskrifter.⁵¹ Den 22 september 1808 finns ytterligare ett protokoll med samma syfte. Det är skonerten *Johanna* som också ägs av O Widell.

Förutsättningarna för kaperiverksamheten var att det fanns pengar att tjäna, och det gjorde man på fartygen och lasterna. I reglementet som kom 12 april 1808 står det att alla handelsfartyg och laddningar (laster) tillhör helt och hållet uppbringaren och dem som har rätt till del i bytet, förbehållet att slutlig dom fallit. Dock förbehåller sig kronan rätten att lösa livsmedel till krigskommissariatets pris, och "ammunition och vapen till dess rätta värde".⁵² I reglementet från den 30 april 1808 står upptaget ett antal avgifter som belastade verksamheten och minskade eventuella vinster. Borgenärernas investeringar är redan sedan tidigare nämnda. Det första var att det kostade redaren 20 riksdaler att ansöka om Comiss-bref och därefter 2 riksdaler att lösa ut det.⁵³ Därefter, när väl en pris är tagen, anger reglementet att kaparen får dra av för kostnaderna för besiktning och lossning, "stads-umgälder" och förvarande av skepp och gods i väntan på domslut, samt auktionskostnad, tullavgifter för gods och slutligen rättegångskostnaden.⁵⁴ Vad det kunde kosta för bevakning av fartyg finns ett exempel på från Marstrand den 16 juli 1812, där skeppare Rålams skepp har bevakats av fem man, även nattetid, för 6,32 rdb, därtill kommer lossning av lasten och en transport till Marstrand på vardera dryga 8 rdb. Inklusive andra avgifter såsom vågkostnad på 21,90 så slutar räkningen på 77,33 rdb.⁵⁵

När väl rätten beslutat om att tilldöma kaparen skepp och last, så sker auktion och den summan som man då får för skepp och last, med av

rätten accepterade kostnaderna avdragna, skall noteras av rådstugurätten. Den summan jag först räknar på nedan är denna. Därefter dras sedan 2 % av. 1 % till Krigsmannakassan och 1% till sjömanshuset i den hamn som skeppet hör hemma i. Därtill måste man beräkna att om Krigshovrätten dömer att kronan skall få köpa lasten till sina priser, vilket man kan anta blev en sämre förtjänst än om lasten gått på öppen auktion, så försämras förtjänsten. Crowhurst lyfter fram i sina exempel från Nantes just de stora kostnaderna som redare och delägare hade att hantera. Att utrusta skeppet var en stor kostnad, och därtill kom underhåll. Kapare som låg ute i dåligt väder under vintrarna eller som hamnade i våldsamma situationer krävde ett kontinuerligt underhåll som kunde bli mycket kostsamt för delägarna. När skeppet låg på varv kunde det inte heller dra in pengar. Det finns exempel på kaparfartyg som blev finansiella katastrofer, och i den beräkningen som finns var det endast 41 av 61 kaparföretag som blev vinstgivande.⁵⁶ Ytterligare ett orosmoment fanns, och det var att i värsta fall fridömdes skeppen man tagit och då blev affären endast kostsam. Inkomsterna var ändå förstås det som lockade. En stor pris kunde göra alla rika, men dessa stora priser var få.

De värden på vinster som jag kan presentera i undersökningen kommer från ett PM underskrivet i Marstrand 20 mars 1815. De är nedtecknade i Riksdaler Banco. Värdet som anges är för lasten och troligen försäljning av skeppen. Det sammanlagda värdet av de prisdömda lasterna i Marstrand 22 juni 1814 till 21 sept 1814 är 15 860,11 rdb.⁵⁷ Den summan, fördelad på 14 kapningar, ger ett snitt per kapning på cirka 1130 rdb. Från dessa summor drogs 2% till krigskassan och sjömanshusen. Det största värdet är på 5200 rdb för en last med spannmål, och där noteras det att lasten lämnats till kronan. Det är då rimligt att anta att kronan köpt upp lasten. Även *Snapp Opp* har fått spannmål när de kapat den danska jakten *Bodel Maria* och fått 1133 rdb för lasten, men noteras i marginalen ” Lasten disponerad av Kungl Majt och kronan”. Den som fått minst för sin kapade last är *Cometen* som fått 240 rdb för spannmål och hudar.

Om man drar av de 2%, från de ovan nämnda 15 860,11 rdb, som skall gå till krigsmannakassan och sjömanshusen, får man i stället 15 535,31 rdb. Delat på 14 uppbringningar så får man ett medelvärde på 1109,66 Rdb. Om jag applicerar denna kostnad på överenskommelsen från justi-

tieprotokollet från Marstrand den 17 juni 1808 angående kaparen *Planeten* så skulle en uträkning kunna se ut så här.⁵⁸ Hälften går till redarna och borgenärerna att dela på 554,83 och i det här fallet var de bara tre vilket ger en förtjänst på 184,94. Det skulle ungefär motsvara i 2024 års penningvärde 35 855 kronor var till Johan M Hankens, N Björnberg och E Sjöberg. Dessa har tillsammans investerat 4000 Rdb i borgen för kaparbrevet.⁵⁹ Den andra halvan skall besättningen dela på enligt överenskommen ordning. Befälhavare O Widell skall ha tre lotter vilket ger 61,62 Rdb, övriga kapten Roselius, styrman Örthen och de tre prismästarna Bröms, Boÿ och Larsson får då två lotter var, alltså 41,08. Detta kan jämföras med en medelinkomst för handelsmän i Göteborg 1810 på 4190 rdb per år, och för en hökare 998.⁶⁰ Firman Olof Wijk betalade efter sina två goda affärsår 1810 527,24 rdb i statlig skatt, och Niclas Björnberg betalade 1811 7891,00 rdb i statlig skatt, vilket är betydligt mer än alla andra av de ledande affärsmännen som ligger runt 3000 rdb.⁶¹ Det är ändå att notera att en lyckad kapning kunde ge ett rejält tillskott till kassan.

Kaperiverksamheten var ekonomiskt gynnsam

När Sverige 1808 valde att sätta in kapare och använde privat våld och privata aktörer, så gjorde staten det för att det fanns skäl. Den svenska flottan behövde förstärkning både med skepp, kunnigt manskap, patrullering och blockering av de norska hamnarna. Sveriges strävan efter att kontrollera havet militärt uteslöt inte dess önskan att kontrollera andra länders handel, och vid 1800-talets ingång var Sveriges handel under press. Den införsel av varor som de uppbringade skeppen bar med sig var viktig för landets försörjning. Kaparna användes alltså av ekonomiska och försörjningspolitiska skäl.

Den ekonomi som skapades runt de tagna priserna var också en slags statslicensierad alternativ ekonomi. Kaparna hade statens licens att utöva privat våld och de hade en möjlighet att föra in varor som inte hade kommit in i landet annars på grund av restriktioner. Ett exempel är kaffet som nämns i början eller de beslagtagna varorna som skulle säljas ur sjötullkammarens förråd. De varor som eventuellt köptes och såldes

utanför regelverket skapade en "underground economy" som kunde fungera som en extra drivkraft i ekonomin, då de tagna bytena cirkulerades in, vilken tidigare forskning lyft fram från exempelvis medelhavsområdet. Göteborg och Marstrand var i behov av en injektion av ekonomin under de undersökta åren. Kaperiverksamheten, statlig och privat samtidigt, samexisterade med ordinarie handel och kanske smugglarverksamhet. I vetenskap om att det fanns en stor smuggelverksamhet i Göteborg finns anledning att tro att en sådan marknad fanns, vilket inte är undersökningens syfte att ta reda på. Därför var kaparverksamheten 1808–1814 en del av den högkonjunktur som staden Göteborg och Marstrand upplevde dessa år.

Lokalt har undersökningen visat att Göteborg och Marstrand på många sätt gav rätt förutsättningar för kaperiverksamhet. Båda platserna hade just mist stora inkomstmöjligheter i form av sillens försvinnande som satte stopp för silsalterier och trankokerier, vilka båda gav produkter som gick på export. I Göteborg försvann Ostindiska kompaniet i praktiken 1803 då sista resan genomfördes. Båda verksamheterna skapade ett tomrum och båda verksamheterna var till för den som var beredd att ta ekonomiska risker. Kaparverksamheten var i sanning ett högriskprojekt vilket undersökningen visat. Förutom risk för skepp och manskap i form av dåligt väder, ex under vinterkriget 1813–1814, och skador i möte med andra kapare, så fanns också risken att tagna skepp och laster blev fridömda. Detta gällde också dem som gick in som borgenärer, skeppare och sjömän.

Till detta kan man lägga att Göteborg hamnade i ett ytterst gynnsamt ekonomiskt läge under kontinentaltiden. Marstrand å sin sida hade mist sitt frihandelsavtal, och från att ha varit en mötesplats för alla olika nationaliteter och skepp, med möjligheter till goda affärer, hamnade de i en för dem klart sämre situation. Detta kan möjligen förklara det materialet visar, nämligen att Marstrandsredarna var mer aktiva i kaperiverksamheten än Göteborgsredarna sett till antalet i befolkningen. På Marstrand, med färre än 1000 invånare, utrustades minst åtta skepp 1808–1809, för övrigt lika många som från Göteborg under samma år. Marstrand ansökte under båda perioderna för 17 skepp, åtta under 1808–09 och nio under 1813–14. Göteborg, som måste anses som en betydligt större hamn, ansökte om kaparbrev för 22 kaparfartyg. Åtta första perioden och 14 den andra. Angående tagna priser som jag känner till så finns 1808-1809 24 tagna

priser som har kapats av skepp hemmahörande i Marstrand, medan motsvarande summa är för Göteborg 27. Läger man till de tagna priserna för 1813–14 så visar det sig att Marstrandskaparna hemfört 23 priser medan Göteborgsskeppen tagit 23. Jag har då i den summan för Göteborg räknat in Gavins tre skepp som han tog till Marstrand och de priser han anmälde till rådstugan i Marstrand.

Utan att dra allt för stora slutsatser av mitt material så visar det ändå en tydlig tendens. I Marstrand fanns ett stort intresse av och en god förmåga att utnyttja möjligheten till kaperi när tillfälle gavs. Att staden också befann sig i en svår ekonomisk situation får också anses som en drivkraft.

Att Marstrand tar lika många priser som Göteborg 1813–14 är anmärkningsvärt. Göteborg hade fler kapare ute till havs och de hade stora skepp som *Acastees*, *Charlotta* och *Kronprinsen*, den sista på 62 läster, dvs 154 ton. Ändå kapar slupen *Speculation* på 15 svåra läster, från Marstrand, 14 skepp under 1813–14! I Marstrand fanns det en lång tradition och erfarenhet av havet och navigation. *Speculation* förs av kapten Robert Channing. Ett antagande är att, och om man väger in faktorerna skeppens snabbhet och manöverduglighet, vilket vi bara kan anta, kaptenens kunskap om farvattnen och redarens förmåga att fatta korrekta beslut, så fanns detta hos och kring *Speculation*. Flera av Marstrandsskeppen låg runt 15–18 svåra läster och kanske fanns nyckeln till framgång snarare i snabbhet och manöverduglighet än i storlek.

Individuellt har undersökningen visat att det var en stor spännvidd mellan de olika handelsmännen som gick in som kaparredare, men över lag visar materialet att det var de nyetablerade och lite mindre förmögna affärsmännen som satsade på kaparverksamheten. Niclas Björnberg är ett undantag i samlingen. Av de trettiofem större handelsmännen i Göteborg som var etablerade 1806, finns endast N Björnberg representerad i min undersökning. Bland borgenärerna finns samma mönster, och bland de 35 största återfinns, förutom Björnberg endast W Gordon. Det finns en tämligen stor spännvidd bland borgenärerna, delägarna. En stor grupp är handlande, å ena sidan de med stora handelshus, men också gruppen "hökare" som var de som levererade till skeppen när de provianterade. Dessa två grupper är alltså inte så oväntade att finna som borgenärer. Det är inte heller två skeppare, eller de två militärerna som troligen var

väl insatta i hur kaparverksamheten fungerade. Mer förvånande är kanske restauratören, de två hemmansägarna och snickarmästaren. När borgen skulle erläggas kunde man vara en eller flera att dela på de 4000 Rdb, alltså närmare 770 000 kronor i dagens penningvärde. Detta öppnade för att de som inte kunde gå in med så mycket också kunde bli delägare. Materialet visar en överensstämmelse med Hillman och Gathmans undersökning från England under 1700-talet.⁶² Det som också har visat sig överensstämma med tidigare forskning är Marzagalli och Müllers konstaterande att medlemmar i rådet som satt och dömde i prISRätter, själva var handelsmän som investerade i kaperi.⁶³ Materialet visar att så var fallet både i Marstrand och i Göteborg. I Marstrand fanns 1814 i rådhusrätten E. Lethin som själv gått in som medfinansier till kaparslupen *Emilie*.

Det fanns också människor på andra positioner som kunde påverka möjligheterna för kaparskeppen. Hamnmästaren E.M Widell var också en av *Emilies* borgenärer. Till de äldste i Marstrands styrelse räknades både Johan Magnus Hankens och O Widell, båda ägare av kaparfartyg och borgenärer i andras kapare. Det finns också ett gränsöverskridande mellan Marstrand och Göteborg där borgenärer kan komma från de olika hamnarna. Det är alltså inte otroligt att Adam Gavin låter sitt kaparfartyg gå till Marstrand i vetskap om att det i rätten sitter personer som har intresse av att det skall löna sig att kapa. Det kan å andra sidan heller inte uteslutas att han har dåligt väder den 10 december och tar sig till närmsta hamn. Han kommer ytterligare en gång till Marstrand med pris i januari 1814. I Göteborgs rådhusrätt sitter M.B Norreroth och N Hammarberg 1813. Båda har gått in som borgenärer i kaparen *Argus* i Göteborg. Det är också i Göteborgs rådhusrätt som Olof Wijk 1813 inkallas att tillsammans med en kapten M Möller besiktiga ett uppbragt skepp och dess last.

Sammantaget kan man konstatera att det fanns relativt mycket pengar att tjäna på en tilldömd pris. Däremot har min artikel inte visat att varje uppbringat skepp gav en nettovinst, och så var det säkert inte heller. Det går ändå att anta att vissa gjorde en vinst. Exempelvis utifrån den ekonomiska utveckling som kaparredaren Olof Wijk uppvisar, med tydlig överensstämmelse mellan vinsterna och kaparåren, visar att det är troligt. Olof Wijk har, enligt mitt material, inga kaparfartyg 1813–14, men han gör under dessa år en motsvarande vinst som under kaparåren 1808–09.

Om jag laborerar med snittvinsten på en godkänd pris, alltså 1109,66 Rdb, och fördelar den på redare, borgenärer och besättningen så skulle följande siffror dyka upp. Redaren och två borgenärer får halva summan (554,83 Rdb) och får ut 29 459 kr (185 Rdb) var omräknat i 2024 års penningvärde. Den andra halvan delas upp i 27 lotter utifrån hur många de är ombord. Befälen ombord får två lotter var 7767 kr (41,10 Rdb) per person. Timmerman, kock och skeppsman, en lott var, vilket skulle ge 3789 kr (20,50) per person. Sist är övriga ombord som får en halv lott var vilket skulle ge 10,27 Rdb per person och det blir 1950 kr i 2024 års värde.⁶⁴ Då är detta en snittvinst, och många priser gav betydligt större belopp. Förutsatt att man som redare och borgenär inte hade för mycket utgifter och att det blev ett antal priser tagna med lite tur, så kunde kapandet säkert ge ett nettoöverskott. Som besättning på skeppen kunde det ge en inkomst men det berodde på om man överlevde, inte blev skadad och fick ut sina pengar inom en rimlig tid.

Det finns för många okända komponenter och fakta för att uttala sig om hur framgångsrikt kapandet var ekonomiskt. En sak som talar för att det var ekonomiskt lönsamt är antalet kaparbrev som det ansöktes om och kaparfartyg som utrustas, samt antalet kapare som för in uppbringade skepp. Om det inte hade varit lönsamt 1808–1809, så borde inte handelsmännen varit så intresserade 1814? Vi skall dock inte glömma att det var väldigt olika hur många priser som skeppen kunde ta och sedan få bekräftade i domstolen som godkända priser. Crowhurst skriver i sin artikel om Nantes att enligt hans beräkning var det 68 % av kaparföretagen som blev vinstgivande.⁶⁵ Detta kan kanske ge en fingervisning angående de vinster som de svenska västkustkaparna gjorde. De handelsmän och näringssidkare som investerade i kaparbranschen hade också andra inkomster att räkna in.

Avslutningsvis går att konstatera att Sverige använde sig av kapare under åren 1808–1809 och 1813–14 för att det var lönsamt för staten, städerna och för vissa av de privata aktörerna. För en stat i utkanten av den globala handeln och med protektionistisk handelspolitik blev neutraliteten i fredstid och kapandet i krigstid användbara medel i handelskriget. Kaparna blev alltså nyttiga för staten i det här skedet, trots att staten var tvungen att delegera rätten till våld. För Marstrand visade sig en möjlighet till inkom-

ster då staden var i stort behov av försörjning, och för Göteborg smälte kaparna snabbt in i folkvimlet och strömmen av varor genom transitohamnen. De handelsmän som också blev redare till kaparfartygen var många nyetablerade och mindre förmögna och beredda på att ta stora risker. Bland borgenärerna som blev delägare finns en bred skala av olika sysselsättningar. I kretsen av redare, borgenärer och rådmän återfinns ofta samma namn, och undersökningen har visat att det finns personer på officiella poster som hade intresse i kaparverksamheten. Kaparna var inte bara politiskt acceptabla pirater. De fyllde också en ekonomisk funktion.

Summary

Privateers have been used as part of the maritime warfare for centuries. As late as the early years of the 19th century Sweden made use of privateers during the Napoleonic wars, when Sweden was in conflict with Denmark-Norway. In European research the interest for privateering and piracy activities has been intensified in recent years, while in Swedish research it has not been paid the same attention to. In Sweden the military contribution only has been put forward and then as complementary to the navy for its lack of ships and for observations in coastal waters, but also as a means to starve the opponent through trade blockades. This article wants to draw attention to another side of the privateers' part, i.e. as economic actors. The privateers are discussed from interstate competition in the fight for trade and trade routes. The article is focused on the privateering activities in Gothenburg and Marstrand 1808-1814, during the Napoleonic war and the continental period in Gothenburg.

The article investigates who applied for a commission to fit out and arm a ship for privateering and the capture of enemy ships and finds that for the whole period there are applications for 41 commissions from 21 ship owners. The majority of the owners were merchants with different levels of wealth. It also considers who joined as part owners, who were creditors for the privateers. Among the creditors there was a larger social variation, e.g. two farmers, one lieutenant and some provision-dealers. The article accounts for the distribution of costs and profits between ship owners,

creditors and ships' crews. Also, the reasons are deliberated why Sweden chose to make use of privateers 1808-1814, which can be seen as unexpected considering the Swedish state control of the monopoly for violence, a functional navy and a convoy system for merchant ships which points at not being prepared to delegate violence to private actors.

The result clearly shows that the state had a keen interest in using the privateers. There was a national economic profit in letting the privateers bring in merchandise and add to the economy. There was also a national interest in using the privateers to reduce the enemy's access to materials and commodities. In Gothenburg and Marstrand there was a vested interest locally from entrepreneurs seeing the possibilities in new sources for profit as old sources disappeared. And, not least, a private interest in doing good business in privateering as such, even if it involved great risks.

Litteratur och källor

Litteratur

Andersson, Bertil, *Göteborgs handlande borgerskap: ekonomiska förhållande för handelsgruppen i Göteborg 1806-1825*, Göteborg 1977.

Crowhurst, P "Profitability in French Privateering, 1793–1815", *Business History* XXIV (1982). Sid. 48–60.

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

Hedberg, Peter och Häggqvist, Henrik, *Wartime trade and tariffs in Sweden from the Napoleonic Wars to World War I*, i Eloranta, Jari,

Golson, Eric, Hedberg, Peter, Moreia, Maria Cristina, *Small and medium powers in global history*, New York, 2019.

Hillman, Henning, och Gathman, Christina, "Overseas Trade and the Decline of privateering", *The journal of Economic History*, sept 2011, vol 71, No. 3. Sid. 730–761.

Hont, Istvan, *Jealousy of Trade, International competition and Nation-state In historical perspective*, London, 2005.

Knutsson, Anna, *Smuggling in the North : globalisation and the consolidation of economic borders in Sweden, 1766-1806* / Anna Knutsson. Publicerad: Florence: European University Institute, Department of History and Civilization, 2019.

Lindberg, E, "The Swedish salt market during the Great Northern War." *Scandinavian economic history review*. 2009, 57. Sid. 191-206.

Mabee, Bryan, "Pirates, privateers and the political economy of private violence", *Global Change, Peace & Security*, 21:2, Sid. 139-152, 4 june 2009.

Magnusson, Lars, *The Tradition of Free Trade*, London, 2004.

Marzagalli, Silvia, och Müller, Leos, "In apparent disagreement with all law of nations in the world': Negotiating neutrality for shipping and trade during the French Revolutionary and Napoleonic Wars", *International Journal of Maritime History*, vol. 28, 1. Sid. 108-117, 2015.

Nilsén, Per, "Law, clemency – and privateering. The Swedish blockade of Norwegian ports in 1814", *Vetenskaps societeten i Lund. Årsbok 2015*. Sid. 49–64.

Thiselius, Carl A, *Göteborg under Kontinentaltiden perioden 1808–1810*, Förlagsaktiebolaget Västra Sverige, 1935.

Starkey, David J, "Voluntaries and Sea Robbers: A review of the academic literature on privateering, corsairing, buccaneering and piracy", *The mariners mirror*, 97:1. Sid. 127-147, 2013.

Digitala källor

Riksarkivet, Svenskt biografiskt lexikon
Familjen Gavin. Det gamla Göteborg
<https://gamlagoteborg.se/2016/05/22/slakten-gavin/> hämtad 22 juni 2023
<https://gamlagoteborg.se/2020/05/03/sorhallens-sillsalteri/>
Ekonomiska museet prisomvandlaren, Edvinsson, Rodney, och Söderberg, Johan, 2011, A Consumer Price Index for Sweden 1290-2008, Review of Income and Wealth, vol. 57 (2), sid. 270-292. <https://historicalstatistics.org/Jamforelsepris.htm>

Tryckta källor

Generaltullstyrelsens sammandrag över Sveriges import och export 1819-1831, Historisk statistik för Sverige del 3. Utrikeshandel 1732-1970 och Kommerskollegiums statistik 1828-1857
Kungliga biblioteket
Aftonbladet 12 dec 1812
Göteborgs Tidningar 7 april 1808
Göteborgs Tidningar 5 maj 1808
Göteborgs Tidningar 24 februari 1809
Göteborgs Tidningar 31 oktober 1809
Göteborgs Tidningar 17 maj 1810
Göteborgs Tidningar 25 september 1810
Göteborgs eskader och örlogsstation 1523–1870 Krigsarkivet (bok) SE/Kra/0504/D/005
Reglemente 12 april 1808, Huru förhållas bör med uppbringningar till Sjös och delning af bytet samt hwad i anseende till Fartyg och Gods, hwarå embargo är lagd, kommer att iakttagas. Krigsarkivet, Årstrycket.
Reglemente 30 april 1808 för Enskilde Commiss-Farare eller Kapare under warande Krig mellan Sverige och andra Magter, Krigsarkivet, Författnings-samling för Kungl Majts flotta på nådigste befallning av S.W Gynter, tredje delen, 1859.
Kungörelse 29 sept 1813 Om kapare-Fartygs utrustande under nuwarande krig Krigsarkivet, Årstrycket.
Kungörelse den 12 april 1814 Angående Tillstånd för Swenske undersåtare at utrusta och nyttja Kapare-Fartyg, under den tid blockaden av Konungariket Norriges Hamnar fortfar, Krigsarkivet, Årstrycket.

Otryckta källor

Riksarkivet i Göteborg (Ra)

Göteborgs och Bohusläns landsarkiv
Kaparbrev och uppbringning av fartyg 1804-1817, SE/GLA/125111/EXIg:1-2 volym E
Göteborgs rådstugurätt protokoll från 1813
Göteborgs magistrat protokoll 1812-15
Justitie protokoll från Göteborgs stadsarkiv(magistratet) A1b:110 1808
Marstrands magistrats (justitie)protokoll (ekonomi och politie ärenden) 1813–1815
Marstrands rådstugurätt protokoll och dombok 1808- 1814
Marstrands Rådhusrätt och magistrat 1808
Göteborg mantalslängd/ taxering 1808
Burskapsförteckning Göteborg 1804–12
Burskapsförteckning Marstrand 1806–13
Landskansliets arkiv SE/GLA/12511/A II a/129 ingående och utgående
Göteborgs stora sjö tullkammare, Inkomna handlingar 1809
Krigsarkivet (Kra)
Riksarkivet Priserätten i Göteborg (Äldre kommittéer nr 165) volym 1
Handlingar 1659
Krigsarkivet, Göteborgs eskader och örlogsstation räkenskaper 1702–1870
Flottans arkiv SE/KrA/0079/P 1:12 Flottans pensionskassa/ Krigshovrätten
Flottans arkiv Förvaltning av sjöärenden diarier in och ut SE/Kra/0500-0503/0500/011/C II/6

Noter

¹ Riksdaler riksgälds (Rdr) och Riksdaler banco (Rdb) användes båda under tiden för undersökningen. Var ett pris angivet i "banco" förhöjdes det lätt till "riksgälds" genom en höjning med 50% alltså 1 riksdaler banco = 1.5 riksdaler riksgälds. Tolagsavgift förklarar SAOB som en tilläggsavgift till tullbelopp på import- l. exportvara (uppburen i o. ss. inkomst tillkommande stapelstad). RA Göteborgs och Bohusläns landsarkiv, Marstrands magistrats (justitie)protokoll 1814.

² Uppbringning är att kapa ett fartyg så som det används i den här artikeln. Termen används i reglementena och uppbringaren är det fartyg som konfiskerat last och fartyget i fråga.

³ Thiselius 1935, s. 156.

⁴ Thiselius 1935.

⁵ Mabee 2009, s. 140. Storbritannien, som tidigare varit en av de stora kaparnationerna, kom att gå från krigförande till neutral stat 1815. Eklöf Amirell, Müller, 2014, s. 147 se även Starkey 2013. Hillman och Gathman diskuterar nedgången i kaparverksamheten som är drastiskt i Storbritannien i slutet av 1700-talet, trots den uppenbara förtjänsten för både staten och köpmännen som sysslade med den. De tre perioder de undersökt under 1744–1783 visar också att brittisk kaparverksamhet var effektiv ur ett protektionistiskt perspektiv, s 721.

⁶ Ericson Wolke 2014, s. 151.

⁷ Nilsén 2015.

⁸ Lindberg, Erik 2009: 57, s. 191–206.

⁹ RA Göteborgs och Bohusläns landsarkiv, Till Landskansliet I Göteborg utgångna handlingar 1808.

¹⁰ Thiselius 1935, s. 353 om nervfebern och s. 146 om våren 1809 samt Göteborgs tidningar 24 feb 1809 insamling till nödlidande.

¹¹ Hont 2005, s. 16.

¹² Eloranta et al, 2019, s. 10.

¹³ Den svenska ekonomiska utrikespolitiken ändrades inte förrän under riksdagen 1853–4 då Sverige signerade Cobden avtalet. Magnusson, 2004, s. 146f.

¹⁴ Thiselius 1935, s. 22, Knutsson 2019, s. 323.

¹⁵ Magnusson 2004, s. 146f.

¹⁶ Eloranta 2019, s. 121.

¹⁷ Generaltullstyrelsens sammandrag över Sveriges import och export 1819–1831, Historisk statistik för Sverige, del 3. Utrikeshandel 1732–1970 och Kommerskollegiums statistik 1828–1857.

¹⁸ Hedberg och Häggqvist, 2019.

¹⁹ Hedberg och Häggqvist, 2019, s. 117, 124 och 133. Produktplakatet togs bort mellan åren 1807–14 och vissa tullavgifter sänktes i Sverige under samma tid.

²⁰ Knutsson 2019, s. 323.

²¹ RA, Göteborgs och Bohusläns landsarkiv, Göteborgs stora sjö tullkammare, Inkomna handlingar 1809.

²² Uppskattningsvis ställdes det ut 18 kaparbrev 1808–1809. Under åren 1813 och 1814 kan jag notera 23 kaparbrev. Det gör under hela perioden 41 ansökningar och/ eller brev. Jag har räknat med att de som ansökte om kaparbrev också fick brevet. Jag har inte alltid kunnat hitta själva brevet, eller noteringar om att brevet ställts ut vilket i vissa fall också saknas. Det innebär att det finns en felmarginal åt båda hållen. Jag kan förstå av mina källor att fler skepp har haft kaparbrev än vad jag har räknat med i uppsatsen, men fallet kan också vara det motsatta att ansökan faktiskt inte resulterat i kaparbrev. Både kaparbreven och ansökan ger mycket information om de är korrekt skrivna, det vill säga enligt reglementet.

²³ Thiselius, s. 135.

²⁴ Reglemente 30 april 1808 för Enskilde Commiss-Farare eller Kapare under varande Krig mellan Sverige och andra Magter, Författningssamling för Kungl Majts flotta på nådigste befallning utarbetas av S.W Gynter, tredje delen, 1859.

²⁵ Mabee 2009, s. 141, 147, 149.

²⁶ Marzagalli och Müller 2016, s. 3.

²⁷ Crowhurst 1982, s. 48.

²⁸ Hillman och Gathman 2011, s. 733.

²⁹ RA, Göteborgs och Bohusläns landsarkiv, Kaparbrev och uppbringning av fartyg 1804–1817, angående J M Hankens så fanns anteckning på borgenärsbrevet. Jag har tytt hans namn till Hankens, inte Harkens. Thiselius skriver Markens.

³⁰ Thiselius 1935, s. 3 och 26 samt Svenskt biografiskt lexikon.

³¹ Götherborgs tidningar 25 sept 1810.

³² Thiselius 1935, s. 26. Sammanskott var en slags stadens skatt, "insamling av medel till bestridande av allmänna utgifter" (SAOB).

³³ Müller 2018, s. 156 och Müller 2004, s. 206.

³⁴ Andersson 1977, s. 60.

³⁵ Reglementet skriver bara riksdaler. På borgenärsbreven står det riksdaler banco.

³⁶ Hillman och Gathman 2011, s. 733.

³⁷ Andersson 1977, s. 29 Andersson använder sig av definitionen handelsmän, judar och hökare utifrån sitt källmaterial användbara definitioner. Jag har endast haft användning av handelsmän och hökare.

³⁸ RA, Göteborgs och Bohus läns landskanslis arkiv, Kaparbrev och uppbringade fartyg.

³⁹ RA, Göteborgs och Bohusläns landsarkiv, Både Marstrands Rådhusrätt och Magistraten.

⁴⁰ RA, Göteborgs och Bohusläns landsarkiv, Marstrands Rådhusrätt och magistrat, 1808.

⁴¹ RA, Göteborgs och Bohusläns landsarkiv, Marstrands magistrats protokoll 6 feb 1813.

⁴² RA, Göteborgs och Bohus läns landskanslis arkiv, Göteborgs rådstugeprotokoll 1813.

⁴³ RA, Göteborgs och Bohus läns landskanslis arkiv, Göteborgs rådstugeprotokoll 1813.

- ⁴⁴ RA Göteborgs och Bohus läns landskanslis arkiv - 1890, SE/GLA/12191 1777-1782.
- ⁴⁵ KB Göteborgs Tidningar 7 april 1808.
- ⁴⁶ Thiselius uppger att även *Mooland* blev tagen av *Beata* i augusti 1808, s. 140.
- ⁴⁷ KrA, *Göteborgs eskader och örlogsstation 1523–1870*. Förutom de skepp jag har noterat i mitt arkivmaterial återfinns i *Göteborgs eskader och Örlogsstation* ett skepp Svalan som har tagit två priser, men jag vet inte vem som ägde henne. s. 349.
- ⁴⁸ Hillman och Gathman 2011, s. 733.
- ⁴⁹ Jmf Crowhurst 1982, s. 55.
- ⁵⁰ Reglemente 30 april 1808 för Enskilde Commiss-Farare eller Kapare under varande Krig mellan Sverige och andra Magter, Författningssamling för Kungl Majts flotta på nådigste befallning utarbetas av S.W Gynter, tredje delen, 1859.
- ⁵¹ RA, Göteborgs och Bohusläns landsarkiv, Marstrands Rådhusrätt och magistrat, 1808.
- ⁵² Reglemente 12 april 1808, Huru förhållas bör med uppbringningar till Sjöss och delning af bytet samt hwad i anseende till Fartyg och Gods, hwarå embargo är lagd, kommer att iakttagas. Art V §4 Årstrycket.
- ⁵³ Reglemente 30 april 1808 Art 1 §2.
- ⁵⁴ Ibid Artikel IV §7 Om stads-umgäld säger SAOB: om ersättning för vissa stadsutgifter i samband med införsel av varor. TaxaTull. Belägg från 2/12 1824.
- ⁵⁵ RA Göteborgs och Bohus läns landskanslis arkiv, Marstrands magistrats protokoll 1813.
- ⁵⁶ Crowhurst 1982, s. 53.
- ⁵⁷ En skeppsman tjänade år 1814 100-150 Rdr eller 70-100 Rdb per år. Därtill fick han mat, logi och ibland extra ersättningar beroende på uppdrag. För 15 860 riksdaler banco år 1814 kunde köpa lika mycket varor och tjänster som 2 313 625 SEK år 2024 mätt med konsumentprisindex. Källa Ekonomiska museet prisomvandlaren.
- ⁵⁸ RA, Göteborgs och Bohusläns landsarkiv, Marstrands magistrats justitieprotokoll 1808.
- ⁵⁹ 4000 riksdaler banco år 1809 kunde köpa lika mycket varor och tjänster som 757 741 SEK år 2023 mätt med konsumentprisindex. Källa Ekonomiska museet.
- ⁶⁰ Andersson 1977, s. 166.
- ⁶¹ Andersson 1977, s. 32 Bevillingsförordningen från 1810, s. 172, 175.
- ⁶² Hillman och Gathman 2011, s. 733.
- ⁶³ Marzagalli och Müller 2015, Pristrätterna investerade i kapare i ex Nantes, s. 3.
- ⁶⁴ Att jämföra med att detta år 1809 kostade en tunna vete 7 riksdaler 32 skilling Rdr = 4.80 Rdb.
- ⁶⁵ Crowhurst 1982, s. 53. Endast 41 av 61 kapare blev vinstgivande.