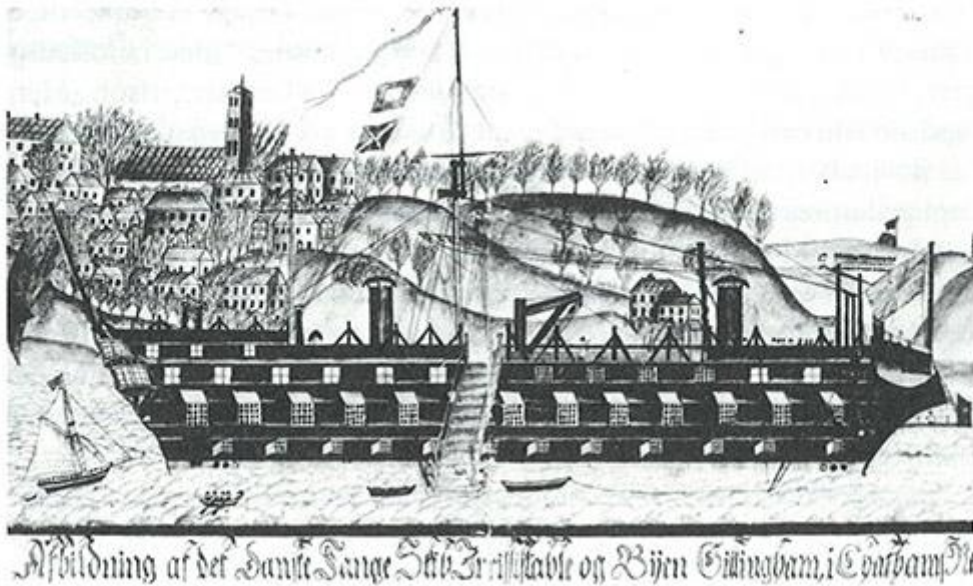


Kaperfart og fangenskap



Fangeskipet Irresistible Kystmuseet

Om Paul Andreas Kaald og mannskapet hans på «Den Flinke»

Av Svein Bertil Sæther

I sitt store verk «Kaperfart og skipsfart 1807-1814» som kom ut i 1955 skreiv historikaren Johan Nicolay Tønnesen:

Utenfor en viss strime land var og er havet fritt og ingens eignedom. Den som seilte, og seiler, på det opne hav, ferdes ikke på annen manns grunn eller trår en annens eignedom for nær.

Ut fra denne oppfatning av havenes ubegrensede eiendomsløshet må man se og vurdere sjørøveriet og kaperiet; for denne oppfatning av eiendomsløshet overføres til også å gjelde det skip som seilte på havet. Det befant seg utenfor grensene til statenes jurisdiksjon; det var rettsløst og ofte forsvarsløst. I oldtid og middelalder kunne ikke noe handelsskip føle seg trygt for sjørøvere. Mens røvertokter til lands i alminnelighet var brakt til opphør i Europa i det 13. århundre, fortsatte de til sjøs ennå i flere århundrer.

Med utgangspunkt i ein familietradisjon om ein kapergast i prisonen har dr.philos. Tønnesen gitt oss sjølve standardverket om kaperfarten – i eit langt historisk perspektiv, men først og fremst om kaperfarten frå nøytralitetsbrottet i 1807 og fram til krigen var slutt i 1814.

Sjørøveri har gått føre seg så lenge folk har reist til sjøs. Det var ulovlig, og ein fanga sjørøvar vart straffa med døden. Kaperfart var også sjørøveri, men i krig vart det gjort lovlig. Ein krigførande stat kunne utstyre ein kaptein med eit kaperbrev, og da hadde denne kapteinen lov til å kapre fienden sine handelsskip, ta dei som prise og føre dei med last til eigne hamner. Slike kaperbrev kjenner vi tilbake til 1340-åra i Flandern. Om eit skip med kaperbrev vart teke av fienden, vart kaptein og mannskap rekna som krigsfangar og kunne ikkje dømmas til døden som sjørøvarar.

Under Napoleonskrigane dreiv dei krigførande landa utstrakt kaperfart mot kvarandre. Eigne kaperreiarlag vart oppretta, for kaperfarten var god butikk. Eit kapra skip med last ga stort utbytte, både for reiarane, kapteinen og mannskapet. Risikoen vart betalt med god gevinst.

Gjennom Napoleonskrigane fram til september 1807 var Danmark-Norge eit nøytralt land. For skipstrafikken betydde det at danske og norske skip i utgangspunktet kunne segle trygt under dansk flagg, for nøytrale skip var det ikkje lov å kapre. Engelsk handelsblokade mot fiendtlige hamner og engelsk dominans på havet førte til nokre avgrensingar av dansk-norsk skipsfart, men i hovudtrekk var slutten av 1700-talet og dei første åra på 1800-talet gode år for skipsfarten vår.

Omslaget kom i september 1807. Da engelskmennene fekk høre om freden i Tilsit 7.-9.juli 1807 mellom Frankrike, Russland og Preussen, var dei redde for at desse landa skulle tvinge Danmark med på si side i krigen. For å gjera Danmark så ufarlig som råd, segla ei stor engelsk flåte med orlogsskip og transportskip til København i august 1807 og forlangte å få utlevert den dansk-norske marineflåta som låg der. Da danskane nekta, gjekk engelskmennene til granatangrep på København. Meir enn tre hundre hus vart øydelagt og 2000 menneske vart drepne eller såra. Den 7.september 1807 gav danskane opp, og engelskmennene tok med seg 18 linjeskip, 17 fregattar, 9 briggar og 35 mindre fartøy og mykje militært utstyr som krigsbytte.

Dermed gjekk Danmark-Norge inn på Napoleon si side i krigen. Nøytraliteten var over, varetransporten vart blokkert og skipsfarten sterkt redusert. No gjekk også danske og norske skip inn i kaperfarten. Handelsskip vart utstyrte med kanonar og mannskap, kapteinar vart utstyrte med kaperbrev og større og mindre kaperskip leitte etter engelske handelsskip i ope hav og ved alle kystar.

Det blir hevda at rundt 450 engelske skip vart kapra og førte inn til norske byar og hamner i tida frå hausten 1807 til Kiehlfreden i 1814. Vi reknar at engelskmennene kapra like mange frå oss.

Kaperfart vart forbode ved Pariskonvensjonen i 1856

Paul Andreas Kaald – familie og bakgrunn

Paul Andreas Kaald var fødd Trondheim 12.juni 1784, og døpt i Vår Frue kyrkje 4.juli. Far hans var Albert Hansen Kaald, med røter til ei gammal slekt på garden Nesse i Ryfylke. Han var fødd i 1733 og kom til Bergen på 1750-talet som skomakarsvein. Seinare vart han musketer ved garnisonen i Bergen og etter kvart sersjant. Han gifta seg i Bergen med Anna Kjerstina Nilsdotter, fekk fleire barn og flytta til Trondheim i 1760-åra. Her fekk han stilling som politibetjent. Kona hans døde i juni 1769, så han gifta seg opp att med Anna Andersdotter i september 1769. I 1782 vart han enkemann for andre gong, og året etter gifta han seg med den unge Jonetta Paulsdotter Kroppe. Albert var 31 år eldre enn ho. Med Jonetta fekk han tre barn: Paul Andreas i 1784, Jonas Flensborg i 1786 og Synnøve Serina i 1788. Synnøve døde berre nokre veker gammal, og våren 1789 døde Albert Kaald af Hidsig Feber – 56 år gammal. Da Albert døde, var berre tre av borna hans i live: Nils Theves Kaald, 27 år, malarsvein i Bergen, og dei to gutane frå siste ekteskapet, Paul Andreas på fem år og Jonas på tre. Jonetta Paulsdotter var heller ikkje eldre enn 25 år da ho vart enke, så ho gifta seg opp att i 1790 med tollbetjent Peder Høysager. I Dronningens gate 50 hos mora og stefaren vaks dei to brørne Paul Andreas og Jonas opp, og etter kvart fekk dei fleire halvøsken.

Men dei to gutane vart ikkje gamle før dei strauk heimafrå. Før han var 18 år hadde Paul Andreas reist til sjøs i fleire år: Ei reise til Rostock, og to reiser Barcellona. Etter dette tok han styrmannseksamen i Trondheim og fekk sjøpatent som styrmann i februar 1803, berre 19 år gammal. Han mønstra på med kaptein Marstrand på briggen «Sara Marie», som tilhørte Meincke, Sønner & Co i Trondheim, og vart med på sitt første forlis utafor kysten av Nederland, på reise heim frå Amsterdam. Frå hausten 1803 til sommaren 1806 segla Paul Andreas Kaald tre reiser til Middelhavet med kristiansundsbriggen «Magdalene & Benedicte» under kaptein P Stabell. Og sommaren 1806 mønstra han på som styrmann hos kaptein Rincke Boysen Smith om bord på briggen «Finmarken», som var Meincke, Sønner & Co i Trondheim sitt skip.

Også broren Jonas reiste til sjøs svært tidlig og segla med fleire trondheimsskip både over Atlanteren og til Middelhavet, til han hausten 1807 kom til København etter at engelskmennene hadde bomba byen og rana med seg heile den dansk-norske orlogsflåta. Da mønstra Jonas Kaald på ei dansk jakt «Die Hoffnung», som vart utstyrt som kaperfartøy. I mai 1808 var «Die Hoffnung» ved Bornholm, med 45 mann om bord. Her vart dei sprengt i lufta. Alle om bord omkom, også Jonas Kaald frå Trondheim.

På kapertokt

Trondheim var langt i frå av dei største kaperbyane, men det som i følge sjøfartshistorikaren Henry Berg prega kaperfarten i Trondheim, var at han starta tidlig og slutta seint.

Som fleire andre norske sjøfartsbyar, vart Trondheim sterkt ramma av nøytralitetsbrotet hausten 1807. Ikkje berre vart handel og skipsfart hindra, men mange skip frå Trondheim vart kapra på tur heim denne hausten, og mange skip vart liggande i utanlandske hamner. Rett utafør låg engelske krigsskip og berre venta på dei.

Når nyheita om den engelske blokkeringa og bombinga av København, flåteranet og nøytralitetsbrotet nådde Trondheim, veit vi ikkje akkurat. Lang tid tok det ikkje. Alt den 2.september sendte kommanderande general nordafjells, Georg Friderich von Krogh, og stiftamtman Erich Must Angell ut eit sterkt opprop i byen, der det mellom anna står:

at Kaperbreve mod Storbritanniske og al storbritannisk Eighed, som findes paa Søen, skal efter Hans Kongl. Majstæts allernaadigste Befaling, meddeles Enhver her i Stiftet, som maatte anholde derom, hvilke Kaperbreve skal udstædes og underskrives af Undertegnede, som for at fremme Hensigten, ere villige til at deltage med vore entreprenerende Landsmænd i Omkostning og Risiko

I dette låg det altså ein klar invitasjon til dei velstående i byen om å sette i gang med kaperfart, og reiarane og kjøpmennene i Trondheim venta ikkje lenge. To veker etter oppropet var det første kaperreiarlaget stifta, med kjøpmann Johan Chr Vogelsang som den største aksjonæren. Dei valte Vogelsang sin mesta nye slupp «Den Kiekke» på 30 kommerselstar til kaperskip. Skipet var utstyrt med kanonar, handvåpen og eit mannskap på 50 mann. Kaptein om bord vart Peder Haldorsen Dahl, og ein av prisemeistrane var Sigismund Chr Richelieu, ein ung nordmøring, som vi skal møte seinare.

Eit kapermannskap hadde minst eit par prisemeistrar. Om kaperen tok ei prise, var det prisemeisteren si oppgåve å gå over på det kapra skipet, ta kommandoen og føre det heim til Norge som lovlig prise.

Som den andre kaperen i Norge segla «Den Kiekke» ut på kaperferd i oktober 1807. Dei segla nordover og borda ein mannskapslaus brigg på Vestfjorden. Kaptein Dahl trudde briggen var engelsk, tok han som prise, var uheldig og totalforliste briggen – og så viste det seg at det var briggen «Trofast» frå Hammerfest. Det vart stor skandale. Kaptein Dahl vart sett på land og fekk eit stort erstatningskrav mot seg.

«Den Kiekke» låg i heimbyen vinteren over. Her vart skipet rusta for ny kaperferd våren 1808, og no vart Sigismund Richelieu utnemnt som kaptein. Han var 21 år gammal den våren.

Tinvoll kyrkjebok 1776-1794: Døpt 1.sønd i advent (3.desember) 1786 Sigismund Christian, fødd 2.desember. Foreldre: Løytnant Niels Krabbe von Richelieu og frue Margarethe Selmer

Etter nøytralitetsbrotet vart skipstrafikken også frå Trondheim sterkt redusert, og mange sjøfolk vart arbeidslause. Trulig var det stor rift om å komma med mellom dei 50 mann som fekk hyre på «Den Kiekke» si andre reise. Kaperfart var nytt og spennande, og ikkje berre fekk dei god månadshyre. Var dei heldige, kunne det vanke prisepengar òg.

Styrmann Paul Andreas Kaald kom litt for seint heim til å bli med på «Den Kiekke» si første kaperreise. No sette han alt inn på å bli med på den andre. Og det lyktes han med. Kaptein Richelieu tok han inn som prisemeister, i lag med Hans A Løche og Jørgen Petersen. I tillegg nemner eg to karar til som no fekk hyre: Kvartermeister Paul Johansen Holm og matros Morten Nilsen Vikstrøm. Dei skal vi møte seinare.

Kapersluppen "Den Kiekke" la ut på krysstokt frå Trondheim 30.april 1808. Han kom aldri meir tilbake til heimbyen.

Reisa starta godt. Dei forlét norskekysten den 7.mai, var over ved Shetland den 11.mai og Orknøyane to dagar seinare. Dei såg fleire skip, la seg etter nokre av dei, men nådde ingen av dei. Så skjedde det noko.

La oss høre Paul Andreas Kaald sjølv fortelle. Dette er det han ei veker tid seinare skreiv i eit brev til kjøpmann Vogelsang i Trondheim:

Dagen efter, den 14. om morgenen kl 6 ½ , fikk vi atter se en seiler forut. Vi satte efter av alle krefter, og så snart vi kunde forstå at han kunde høre og se våre skudd, gav vi et løst og siden tid efter anden fem skarpe skudd før skibet, som var en slupp, vilde dreie på. Kapteinen på sluppen kom da om bord med papirene, som blev forseglet, og jeg med tre mann fikk ordre om å bringe den inn til Bergen, hvor jeg er, Gud skje takk, lykkelig ankommet.

Sluppen har tilforn vært en fransk kaper og seiler temmelig godt, er en 16 kommerselæster omtrent, men lekk er den og gammel er den også. Den er ladet med skotsmel, spiritus og rom, og kom fra Leith bestemt til Lerwick på Shetland.

Dermed hadde «Den Kiekke» tatt si første prise: Den vesle sluppen "Eliza" på 30 tonn (16 kommerselæster), heimehørende i Lerwick på Shetland. Som fransk kaper heitte skipet «le Pecheur». Prisemeister Kaald fekk i oppdrag å føre "Eliza" til Bergen som prise, og dei kom vel fram til Bergen 18.mai. Dagen etter kom prisemeister Jørgen Petersen inn til Bergen med nok ei prise som "Den Kiekke" hadde tatt. Det var den store barken «George», som gjekk i ballast over mot Vestindia. Kaptein Richelieu hadde hatt ei god reise og stort hell på det første krysstoktet sitt. Men det varte ikkje lenge. Få dagar seinare vart «Den Kiekke» sjølv teken av engelskmennene, og mannskap og skip vart ført til Skottland.

Da dette vart kjent i Bergen og Trondheim, bestemte Vogelsang og kaperreiarlaget i Trondheim seg for å kjøpe si eiga prise "Eliza", gjera ho om til kaperskip, døpe ho om til "Den flinke" og hyre Paul Andreas Kaald som kaptein. Han var nettopp fylt 24 år.

Reisa med «Den Flinke»

Paul Andreas Kaald måtte ha borgarbrev frå Bergen for å segle ut på tokt derifrå, og det fekk han rett før han segla ut den 23.august 1808. Med kapteinen sjølv var dei 35 mann om bord på sluppen «Den Flinke». Grunnen til at dei var så mange på eit så lite skip, var at dei måtte ha mannskap nok til å borde og overta dei skipa dei eventuelt greidde å kapre.

Mannskapet på «Den Flinke» kom frå forskjellige plassar, både innanlands og utanlands: Halvparten kom frå Bergen, fem frå Tyskland, tre var danskar, tre kom frå Trondheim, ein området ved Lista og ein portugusar.

Det som elles slær meg når eg ser mannskapslista, er kor unge dei var. Berre ein av dei 35 om bord var over 40 år. Dei fleste, inkludert kapteinen, var i 20-årsalderen. Sju av manskapet var under 20 år.

mannskap	namn	fødestad	alder	hyre i rd pr mnd
nestkommanderande	Lars Olsen Drange	Herdla ved Lista	25	14
1. prisemeister	Henrich Georg Thomsen	Bergen	25	10
2. prisemeister	Jørgen Døscher	Bergen	22	10
båtsmann	Omund Stiansen Vågenes	Bergen	27	9

tømmermann	Kristoffer Brassen (Bresten)	Køningsberg	-	8
1. kvartermeister	Paul Holm	Trondheim	-	7
2.kvartermeister	Gabriel Bostrøm	Flensburg i Slesvig	28	7
båtsmannsmat	Morten Vikstrøm	fødd i Sverige, kjem frå Trondheim	-	7
kokk	Ole Olsen Thune - udyktighetspass	-	-	7
konstabel	Andreas Jensen	København, Sjælland		6

Matrosar:

	Reinhard Schrøder	Bremen	-	5
	Karsten O Nikolaissen	Bergen	27	5
	Gustav Andersen Bachman	Sverige	-	5
	Henrich Fielback	Preussen	-	5
	John Riley	Portugal	-	5
	Johan Isak Klorlin	Sverige	-	5
	Ole Marker	Bornholm, Sjælland		5

	Ole Kristiansen Nottingsnæs	Bergen	41	5
--	--------------------------------	--------	----	---

halvbefarne matrosar (lettmatrosar):

	Simon R Strømme	Bergen	29	3 ½
	Knut Rasmussen	-		3 ½
	Hans Pedersen Andenes	Bergen	16	3 ½
	Anders Sivertsen	Stavanger – bur i Sandviken, Arna	19	3 ½
	Rasmus G Eriksen	Bergen	24	3 ½
	Ole Arnesen	Stavanger – bur i Sandviken, Arna	19	3 ½
	Jan Wagner	Stradsburg, Preussen		3 ½
	Lars Pedersen Moen			3 ½
	Niels Olay Olsen Ulvatten	Bergen	-	3 ½
	Kristen Monsen Sætre	Bergen		3 ½
	Michael Burmaster	Hamburg		3 ½

drengar:

kokksmat	Peder Jakobsen	Bergen	18	2
----------	----------------	--------	----	---

	Karl Bernetsen	Bergen	16	2
	Kasper Molde	Trondheim	15	2
kahyttsdreng	Johan Henrik Rolfsen Faumann	Bergen	15	2
kokksmat	Ingebrigt Danielsen	Bergen	20	2

Utanom kaptein Kaald var det tre trønderar om bord i «Den Flinke». To av dei har vi møtt før: Paul Johansen Holm og Morten Nilsen Vikstrøm. Dei var med på «Den Kiekke», og Kaald tok også desse med seg om bord på «Eliza» da han førte ho inn som prise til Bergen.

Første kvartermeister Paul Johansen Holm, 38 år – fødd i Trondheim i 1770. xxxxxxxxxxxxxxxx

Kjerkebok for Trondheim Domkirke 1766-1877,s.360: Skibsstyrmand og ungarl Povel Johanssøn Holm gifta seg i Domkirka 2.juli 1799 med enka Margrete Berg.

Rulla 1804: Rode 3, bokstav PP (bilde 1584)

Var med på «Den Kiekke», og i lag med Morten Vikstrøm og Reinhard Schrøder var han med Kaald da han førte "Eliza" inn som prise til Bergen 18.mai 1808

Båtsmann Morten Nilsen Vikstrøm, 31 år – busett i Trondheim, men han kom frå Skåne.

Sjømannsrulla for 1804 fortel at Morten Nilsen Vikstrøm var fødd i Skåne i 1777 og gifta seg i 1806 med Ane Chatrina Lorch (Kb for Trh Domkrk 1802-1830, s 53).

Rulla 1804: Rode 3, bokstav K2 (bilde 1597)

Var med på «Den Kiekke», og i lag med Paul Holm og Reinhard Schrøder var han med Kaald da han førte "Eliza" inn som prise til Bergen 18.mai 1808

Kasper Andreas Rasmussen Molde, 15 år gammel – fødd i Trondheim, vaks opp hos ein vognmann på Kalvskinnset og sneik seg med eit fartøy til Bergen, utan å registrere seg hos innrulleringssjefen. Han hadde ei søster i Sandviken ved Bergen, så det kan hende han var hos ho da han fekk hyre om bord hos kaptein Kaald.

bror til min eigen tippoldefar

Paul Andreas Kaald var ikkje i heimbyen Trondheim frå han førte «Eliza» inn til Bergen i mai 1808 og til han reiste ut på kapertokt i august. For å spare tid vart ombygginga av «Eliza» til å bli kaperskipet «Den Flinke» gjort i Bergen, og Kaald følgde dette arbeidet og kommuniserte med reieren Johan Chr Vogelsang heime i Trondheim gjennom brev . Vogelsang overlét til skipper Paul Andreas Kaald å hyre mannskapet, som vanlig var .

Reisa med "Den Flinke" kjenner vi godt til gjennom Paul Andreas Kaald sin logg, dagboka hans og rapportar som Kaald skreiv rett etter at han kom heim frå fangenskapet i England. Vi har også Kaald si mannskapsliste, som han leverte inn til innrulleringssjef Fries i Bergen, akkurat slik han skulle . I loggen skreiv kaptein Kaald at mannskapet møtte om bord i «Den Flinke» mandag 15.august klokka seks om morgonen. Dei neste dagane låg skipet for anker på reia utafor Bergen og gjorde seg klare for kapertoktet. Ein av matrosane angra seg og rømte i land, men dei fann han att, og kaptein Kaald sørga for at han vart lenka fast til ein av kanonane om bord.

Torsdag 25.august var alt klart, dei tok los om bord, heiste segl og forlét Bergen. Dei segla nordvestover til Fedje, og her vart dei liggande heilt til tirsdag 13.september og vente på vind. Denne tirsdagsmorgonen trakk det opp til kuling, dei fekk los om bord og klokka ni skreiv Kaald i loggen: «halled Landtougene og Ankeret ind, og i Guds Namn Segel fra Feje, med alle Segel trække kunde....» . Losen gjekk frå borde på formiddagen, og så segla «Den Flinke» vestover Nordsjøen på kapertokt.

Den 17.september fekk dei land i sikte. Dei var ved Shetland og dreidde sørvestover i frisk vind. Onsdag 21. september såg dei Orknøyane. I både storm og regn og høg sjø låg dei og kryssa i området på jakt etter engelske skip. Mannskapet sleit tungt ved pumpene, men Kaald gir ikkje inntrykk av at det var fare på ferde. Og midt oppe i dette vart dei var ein ureinslig kar om bord, og det var til alt overmål kokken, Ola Thune. Søndag 25.september fekk han 25 slag med tamp i straff for griseriet sitt .

Torsdag 29.september kom dei over ein kutterbrigg ved nordaustkysten av Skottland. Han prøvde å komme seg unna, og skipa skaut mot kvarandre. «Den Flinke» greidde å øydelegge delar av riggen på briggen. Han gav seg, og Kaald sette sin prisemeister Henrik Georg Thomsen og seks av sine folk om bord og tok fem matrosar og styrmannen frå briggen om bord til seg. Dei hadde no tatt si første prise, og Kaald ga Thomsen ordre om å segle til Trondheim.

Vêret vart dårlig. «Den Flinke» og prisa kryssa seg nedover mot Peterhead den 30.september. Her såg dei fleire skip, mellom dei ein slupp. Han narra dei til seg ved å heise engelsk flagg, og tok han til prise. Dette var sluppen «Ceres». På «Den Flinke» fekk dei no sjå to briggar, som hadde engelsk handelsflagg oppe. Dei la seg etter briggene, men med eitt vende ein av dei seg mot «Den Flinke» og heiste det engelske kongeflagget. Det var briggen «Basilisk», eit krigsskip. Kaald forstod fort at her møtte dei overmakt og prøvde å komme seg unna. Eine briggen vendte og skaut ei breiside mot «Den Flinke», og kulene strauk like ved, både for og akter. Da heiste Kaald det danske flagget og fortsette på sin kurs. Det var så dårlig vêr at den låge sluppen ikkje fekk til å skyte mot engelskmennene med kanonane sine. Og da engelskmannen fekk inn to treff innanbords på «Den Flinke», valte kaptein Kaald å gi seg over. Dei strauk flagget. «Basilisk» sette ut ein båt, og ein offiser, ein kadett, fire soldatar og nokre matrosar kom om bord i «Den Flinke». Både kaptein Kaald og heile mannskapet hans vart sendte om bord på «Basilisk», men dei fekk ikkje med seg verken kleda eller noko anna. No kom også den andre engelske briggen til. Det var den tidligare bergensbriggen «Tordenskjold», som engelskmennene hadde tatt utafor Bergen i mars 1808. «Basilisk» segla inn til Leth ved Edinburgh og ankra opp der om kvelden den 30.september. Dette var det som kaptein Kaald sjølv skreiv i loggen til «Den Flinke» . Han var kjent for at det han skreiv var både utførlig og pålitelig. I 37 dagar var han på sjøen som kaperkaptein, og meir vart det ikkje, heller.

Fangenskapet

Loggen avslutta Paul Andreas Kaald laurdag 1.oktober 1808. Han hadde ikkje lenger kommandoen på «Den Flinke», så no gjekk han over til å skrive dagbok om det som hendte vidare. Han og mannskapet frå «Den Flinke» vart om bord i «Basilisk» til den 3.oktober. Etter at Kaald i lag med Lars Olsen Drange og Jørgen Døscher hadde vore ein tur i land og forklart seg for admiralen på formiddagen, vart Kaald og mannskapet hans flytta over til admiralskipet «Ardent» på ettermiddagen. Mens dei var der om bord, kom det kjentfolk. Det mannskapet som Kaald hadde plassert om bord på den første prisa dei tok, dukka opp som fangar. Kaald skreiv at det til da hadde vore ei trøyst for han at dei i det minste hadde fått sendt ei prise tilbake til Bergen før dei vart tekne, men no viste det seg at engelskmennene hadde teke ho tilbake. Det var han svært skuffa over, og likare vart det ikkje av at det stadig auka på med norske og danske fangar om bord i «Ardent», etter kvart som engelskmennene stadig vekk fanga og tok fleire skip. Til slutt var dei meir enn 70 danske og norske fangar om bord.

Fangane skulle no fordelas på ulike fengsel - eller prison, som dei sa. Det var tre typar: Opne landprison, lukka landprison og skipsprison. Opne landprison var nærmast å samanlikne med ein husarrest i ein avsidesliggende landsby, lukka landprison var eit vokta fengsel på land og skipsprison var fangeskip, som låg ankra opp eit stykke frå land. Fangar av høgare rang vart plasserte i landprison, somtid fekk dei ha tenestegutar med seg. Dei andre sjøfolka vart stuva tett i tett om bord i skipsprison.

Mannskapet frå «Den Flinke» vart om bord i «Ardent» til den 7.november 1808. Den ettermiddagen vart både dei fleste av mannskapet frå «Den Flinke» og mange andre fangar i all hast tekne om bord i den vesle fregatten «Ariadne» for å bli frakta til Sheerness i Kent, England, sør for munninga av Themsen. Kaptein Kaald vart att på «Ardent». Dagen etter fekk han lov til å ta farvel med dei av mannskapet sitt som var om bord på «Ariadne», før han og nokre fleire vart transportert landevegen til Greenlaw Prison.

Greenslaw

Greenlaw låg 10-12 kilometer søraust for Edinburgh i Skottland. Det var eit stort bygg, og her satt det fleire hundre fangar. Hit kom Paul Andreas Kaald i lag med 45 andre fangar marsjerande til fots i kveldinga tirsdag 8.november 1808.

Det er på grunn av Paul Andreas Kaald at ein i dag kjenner så bra til det indre livet i landprisonen. Han førte dagbok for heile opphaldet, med store og små hendingar, kvar einaste dag.

Skipsjournalen frå «Den Flinke» og dagboka frå Greenslaw er bevart. I samarbeid med Johan Tønnesen vart begge delar trykka og gitt ut av Trondhjems Sjøfartsmuseum i 1950

Nokre av dei første Kaald møtte da han kom til Greenlaw, var kaptein Richelieu og prisemeister Løche frå «Den Kiekke». Fleire gamle kjente satt i Greenlaw Prison, og nye kameratskap utvikla seg, det kan vi heilt tydelig lesa av dagboka hans Kaald.

Fangane vart inndelte i mindre grupper - såkalla bakkar - som delte rom, kokekar og anna utstyr. Sjømannskistene sine hadde dei fått med seg, så dei hadde eigne kleda og personlige egedelar.

Dei vart passa av ein vaktstyrke på 40-50 mann, som skifta på vakthaldet. Utafor prisonen låg ein militær tropp, som kunne trø til om det trongst.

Kaald fortel om eit rutineprega og einsformig liv i prisonen: Vekking, oppstilling, vaktskifte, opptelling, matstell og lange, endelause dagar. Mykje av tida vart brukt til å fortelje historier, spørje nytt – og ikkje minst lesa og skrive brev.

1. Kaptein Richelieu
2. Skipper Kaald
3. Styrmann Hans Løcke
4. drengen Sivert Wiggen
5. kaptein Egelin frå Arendal
6. kaptein Bugge frå Bergen

Dei hadde rimelig god kontakt med verda ikring, både gjennom aviser, brev og nye fangar som kom. Fangane kunne også få små permisjonar, som oftast med ei vakt i hælane. Kaald og kameratane hans var på vertshus, gjekk turar og vart bedne heim til familiar på middagsselskap.

Likevel skriv Kaald at dei vart alt for ofte stengte inne på romma sine. Seks-åtte mann på eit lite rom med dårlig luft 17 timar i døgnet, var usunt, meinte han. Folk vart sjuke av slikt.

Før jul i 1808 vart Kaald sjølv sjuk. Han skriv:

Tirsdag 20. desember

Jeg er meget syg som før, og beder nu til Gud han vil med sine gode Midler hjælpe mig, da jeg frygter stærkt om mit Liv, formedelst det tæres saa hastig;ellers intet nydt at høre, og intet merkværdigt passeret.

Onsdag 21. desember

I Dag er jeg Gud skee noget bædre til Hilsen, og fik af Doctoren en Laxepulver, en heel Spilkum fuld af noget forbandet Tøy som var, Gud vedd hvor mange Aar gammel. Denne Mand maae alle tilstaae er en god Doctor, NB: til de Friske og Sunde; men Gud maae hjelpe de Syge. Dette Laxerpulver har slett ikke virket det ringeste, som man nok kunde slutte, thi har det været godt og probadt, har halvpartten af den Dosis været nok at forgive et Menneske med. Det ligger nu i mit Liv – og ulmer. Ellers intet merkværdigt passeret.

Kaald fortel fleire dramatiske historier, både om overgrep og drap. Først og fremst var det iflg Kaald voktarane som skapte eller provoserte fram situasjonar. Han nemner ikkje så mykje intern ufred fangane i mellom. Men det var stadige fluktforsøk. Ikkje minst Kaald sin gode kamerat Richelieu hadde fleire iherdige og kreative forsøk på å rømme – utan hell. Men så, hausten 1809; Kaald skriv i dagboka:

Lørdag 9. september

I ettermiddag omtrent kl 4 kommer en vogn lesset med stenkull til prisongen. Min venn Richelieu satt på kammeret ved dens ankomst og taled med mig angående en bestemt reise. Men hva skjedde? Han går ned, men kommer innen fem minutter tilbake i en overordentlig hast og sier:

- Her er leilighed. Jeg må av sted!

Straks rydder jeg og Løcke av kisten – en som dertil var bestemt for en tid av fire uker siden – og legger ham, dog med trengsel, ned i samme, tillige med hans tøj, som var bestemt at være med. Og nu sleper jeg på denne tunge kiste fra kammeret og ut på gangen, hvor tvende tilsagte menn kom og transporterte den ned, hvor førømmeldte vogn stod, men nu avlesset.

Vi fikk da denne tunge frelser på vognen med utrolig gesvindthet, men nu kommer den store Mr Ross – en av våre tro sluttere – og spør meg:

- Hvad er dette for en kiste?

- Den samme som Mr Richelieu har talt med Dem tilforn om!

- Mr Richelieu? Hvor skal den hen?

- Til Mr Camerons hus, og derfra til parolen.

Jeg var i største bestyrtelse for hans skotske spørsmål.

- Mr Richelieu? Vel, betal mannen som kjører først.

Jeg henvendte meg straks til ham for å ville betale ham, men han svarte:

- Det haster ikke. La kun bli til jeg kommer opp igjen her til prisongen.

I mellemtiden løp jeg (NB av galskap) omkring for å få brevet, som skulle følge kisten, av Richelieu, men fant ham ikke!

Nu lukker endelig Mr Ross porten op og mannen kjører bort med kisten.

Både Løcke og Kaald rekna med at rømminga som vanlig fort ville bli oppdaga, om ikkje før så ved opptellinga om kvelden. I så fall ville Richelieu ha for kort tid på seg til å komme seg unna. Men akkurat denne kvelden kom vakta ut på plassen og ropa: Every soul in, and be quick. Løcke og Kaald var strålende fornøgde.

Mandag 11.september vart Richelieu sitt namn ropa opp. Ingen svarte. No begynte fangane å rope på Richelieu også, sikkert ikkje minst Kaald og Løcke. Det vart ein latter og ei roping utan like. Da skjønnte fangevoktarane at Richelieu hadde greidd å rømme, og Løcke og Kaald vart raskt tekne inn til forhør. Dei var i godt humør, tilstod alt og beskrev alle detaljar. Da var Richelieu langt unna. Han kom seg på eit skip til Gøteborg og heim.

Ikkje alle dagar var like gode for Paul Andreas Kaald i prisonen borte i Skottland. Fredag 11. august 1809 hadde han fått brev frå sin nestkommanderande på «Den Flinke», Lars Olsen Drange. Han satt på eit fangeskip i Chatham. Kaald skriv:

Fredag 11. augusti

Men min Gud! af Brevet fra min Næstkommanderende ser jeg at Cap[tein] P Dick fra Trondhjem er dertil ankommen, og medbragt den sørgelige Tidende at min kjere Broder Jonas Kaald er Død, paa en gruelig Maade, nemlig at Kaperten han farde med er springen i Luften. Ieg blev slagen som af en Lynstraale ved denne sørgelige Tidende.

Fangane skreiv sjølve til ulike hald for å bli gitt fri. Reiarar og kjøpmenn med gode, gamle handelskontaktar i London og andre stader prøvde å påverke dei engelske styresmaktene til å sette fangar fri. Stadig nye fangar kom til, men stadig var det nokre som slapp ut òg. Onsdag 22. august 1810 sitt Kaald og Løcke på fangekammerset sitt og skriv. Da kjem ei vakt inn og ber dei komma ut på gardsplassen til komisarien. Dei gjer så. Kaald skriv i dagboka:

Onsdag 22. augusti

Derefter vender han sig til mig og siger: Her er nogle Breve, og deriblant et stort til Dem. Jeg vil ikke brette det, thi jeg veed Indhold. Og nu kan De begge gaa ind (og ganske ligegyldig siger han) lav Deres tøj færdig, og om en Times Tid, skal jeg lukke Døren op for Dem, og sete Dem ganske paa frie Fod. O store Gud! Jeg kunde gjerne af bare Glædesrus, knæled for ham og hans Hest, som han sat paa. Jeg løb uden at sige hverken God-dag eller Farvel, med min Ven under Armen.

Løcke og Kaald gjekk på sine bein til Edinborgh. Og kven møtte dei der? Jau, ingen ringare enn sin beste ven Sigismund Richelieu. Ikkje minst mellom linene kan vi klart og tydelig lesa: Det vart eit heidundrande gjensyn! Richelieu var på eit anna skip, men han var i lag med Kaald og Løcke til dei hadde fått seg pass. Dei fekk skyss heim med «Fortuna» av Trondheim, ein liten slupp eller galeas på 24 ½ kommerselast (50 tonn), som tilhørte kjøpmann og reiar Hans J Sommer. På turen heim kom det vesle fartøyet opp i ein fryktelig storm, og inne ved norskekysten heldt dei på å sette livet til. Skip, mannskap og passasjerane Kaald og Løcke vart berga i land av folk som kom til. Eit par dagar seinare, søndag 9. september 1810, kom dei seg til Bergen. Som Bergens-skipper vart Kaald godt teken imot der i byen. Han avla rapport om si reise med «Den Flinke» og kva han visste om kor mannskapet vart av. Dei fekk sett «Fortuna» såpass i stand at dei kunne segle heimover frå Bergen den 24. september, og natt til laurdag 6. oktober 1810 ankra dei opp på reia ved Trondheim. Kaald skriv i dagboka:

Løverdag 6. oktober

Kl 8 reiste jeg og Løcke i Land. Kl 8 ½ kom ieg til mit gode Hjem, hvor ieg af min kjære Moder og Søskende blev med stor Glæde imodtagen.

Det var Paul Andreas Kaald si historie. Men kva med mannskapet hans? Vi må tilbake til 7. november 1808, da kaptein Kaald vart skilt frå mannskapet sitt i Leth ved Edinburgh og sendt til Greenlaw.

Irresistible

Om bord på «Adriane» vart dei danske og norske fangane transportert sørover langs austkysten av dei britiske øyane og ned til Sheerness på Isle of Sheppey i Kent og derifrå til byen Chatham i Gillingham Bay, knappe 20 km lenger vest. Dette var ein gammal base for den engelske sjøkrigsmakta, og no låg det ankra opp ti nedrigga skip i ved Chatham. Dette var gamle, avdanka engelske skip eller skip som engelskmennene hadde teke frå fienden under krigen, også nokre danske. No vart dei brukte til fangeskip. I 1809 var det 6.550 fangar i Chatham, fordelt

på skipa: «Glory», «Bristol», «Crown Prince», «Buckingham», «Sampson», «Rochester», «Southwick», «Irresistible», «Bahama» og «Trusty». Fangeskipa «Bristol», «Rochester», «Southwick» og «Buckingham» vart sia bytta ut med «Fyen», «Canada», «Nassau» og «Brunswick». Skipet «Crown Prince» var det danske flaggskipet «Kronprinds Frederich», som engelskemmene tok ved København i 1807. Også «Fyen» vart teke ved flåteranet i 1807, mens «Nassau», som før heitte «Holsten», kom i engelske hender ved «slaget på Københavns red» i 1801.

Mannskapet frå «Den Flinke» vart tekne imot som fangar i Chatham den 9. desember 1808. Dei vart plasserte om bord på fangeskipet «Irresisable», men ikkje alle frå «Den Flinke» vart fangar i Chatham. Nokre av dei manglar i fangeprotokollane for Chatham, og det høver med det som kaptein Kaald sjølv skreiv i den første rapporten etter at han vart sett fri. Sjølv om han bad dei om å la vera, valte nokre av karane hans å gå rett om bord på engelske orlogsskip i staden for å bli sendte til Chatham som fangar. Trulig vart dei freista med god lønn og skremte med eit vondt og langt fangenskap.

Å entre var uttrykket for å ta hyre om bord i engelske skip. For nordmenn og danskar innebar jo det å ta seg teneste hos fienden, og både styresmakter og offiserar advarte sjøfolka mot entring.

Før han skilte lag med dei, formana Kaald mannskapet sitt til aldri å entre.

Engelskmennene pressa på og gjorde alt dei kunne for å få fangane til å entre, for det var stor mangel på erfarne sjøfolk under krigen. Pressing var ein annan brutal måte å skaffe seg sjøfolk på, men det skal vi ikkje gå inn på her.

Entring var imidlertid ikkje berre entring. Om ein svolten og fortvila sjømann entra til eit handelsskip – entra til koffardis, som dei sa – så var det likevel ein viss aksept for det, hos dei aller fleste. Verre var det om han entra til orlogs, altså tok seg hyre om bord i eit engelsk krigsskip. Det var landssvik. Da gjekk han i krigen på lag med fienden. Tusenvis av nordmenn entra under krigen 1807-1814. Dei aller fleste entra til koffardis, men det må ha vore mange hundre som entra til orlogs også. Korleis gjekk det med dei? Kom dei heim? Fekk dei straff? Det er eit tema som ingen historikar enno har gått inn og forska på. Så svaret er rett og slett: Vi veit ikkje.

I fangeprotokollane for Chatham finn vi omfattande opplysningar om kvar fange. Her finn vi også kor lenge kvar av dei vart sittande, og når det gjeld dei 17 karane frå «Den Flinke», ser vi dette:

13 av dei entra til koffardis med store ostindiafararar, på lange reiser til India, Bengal og Kina
 Ein entra til koffardis med eit mindre skip
 Ein entra til orlogs
 Ein fekk hyre med eit norsk skip
 Og ein vart sittande i fangenskap på «Irresistible» til krigen var slutt.

	mannskap	namn	sett fri	skip
1	matros	Omund Stiansen Vågenes	16.des.1808	«Cumberland» - EI – på reise til Bombay og Kina
2	kanonmann	Andreas Jensen	6.januar 1809	«United Kingdom» - EI – på reise til St Helena og Bengal

3	matros	Ole Arensen	7.mars 1809	«Thames» - EI – på reise til Kina
4	matros	Paul Holm	22.mars 1809	«Hamet» M[erchant] V[essel]
5	matros	Rasmus G Eriksen	26.mars 1809	«Taunton Castle» EI – på reise til Bombay
6	matros	Hans Pedersen Andenes	6.mars 1810	«Alnwick Castle» - EI – på reise til Kina
7	dreng	Kasper Andreas Molde	16.april 1810	«Harriet» - EI – på reise til Madras og Bengal
8	matros	Ingebrigt Danielsen	25.mai 1810	«Hebe» - EI – på reise til Bengal
9	matros	Anders Sivertsen	3. des. 1810	«Henry Addington» - EI på reise til Bombay og Kina
9	matros	Simon R Strømme	16.febr 1811	«Ceres» - EI – på reise til Kina
11	matros	Karsten Olaus Nikolaisen	5.mars 1811	«Perseverance» - EI – på reise til Kina
12	matros	Nils Olai Olsen Ulvatten	11.sept 1813	«HMS Ceres» - 4.klasse 34-kanonars skip
13	matros	John Riley	30.des. 1813	«Regent» - EI – ikkje registret reise til Austen mellom mai 1813 og febr 1814; kan ha reist vestover og var også i militær teneste ei tid

13	matros	Ole Olsen Thune	30.des. 1813	«Regent» - EI - ikkje registret reise til Austen mellom mai 1813 og febr 1814; kan ha reist vestover og var også i militær teneste ei tid
15	matros	Kristian Monsen Sætre	9.februar 1814	«Friden», norsk skip
16	dreng	Karl Berentsen	2.mars 1814	«Henry Addington» - EI – på reise til Kina
17	førstesturm.	Lars Olsen Drange	24. sept 1814	«HMS Eurydice» - 24 kanonars postskip; frakta heim etter krigen (114 ft = 34,82 m langt, 32 ft = 9,83 m breitt) Ferdigbygd i 1781 Fullriggar

Det var kaptein Kaald sin trufaste nestkommanderande og førstestyrmann, Lars Olsen Drange som følgde kapteinens ord og ikkje entra. Som offiser hadde han det nok litt likare om bord i fangeskipet enn dei andre sjøfolka. Dessutan vart forholda for fangane betre utover i krigen, så det vart kanskje lettare å halde ut frå rundt 1810-11 og fram til krigen var slutt i 1814. Forholda om bord i dei overfylte, gamle fangeskipa var forferdelige. Det fins fleire skildringar frå dei som opplevde det:

Hans Birch Dahlerup var dansk fange i Chatham, og seinare i livet skreiv han om det han opplevde der . Dette skreiv han om det første møtet sitt med fangeskipa i Chatham:

Da vi i Baade nærmede os det Skib, vi skulde overtræde paa, overkom der os en Gysen. Alle Kanonporte i disse gamle Linieskibe vare forsynede med stærke Gittere af Jernstænger, dobbelte endog, og til disse trængte der sig en Mængde som Galeislaver klædte Mennesker, med lange Skiæg, blege og udhulede Ansigter, de strakte os Hænderne imøde igiennem Hullerne, huiede og skrege til os paa Fransk; deres Udseende var forvildet, Nogle var endog nøgne til Bæltstedet. Det var franske Krigsfanger, der allerede havde været her flere Aar. Da vi kom op paa Dækket, blev Scenen om muligt endnu vildere. Hele Kulen, der var omgiven med en massiv, brysthøi Indhegning af Planker, var tætpakket med Mennesker af samme forvildede Udseende, som raabte til os og pludrede i Munden på hverandre.

No var det nok forskjell på korleis fangane vart handterte, og dei franske ser ut til å ha fått særlig dårlig behandling. Men det var tussig nok å vera norsk eller dansk òg. Bergensaren Jacob de Lange var fange i Chatham frå 1807 til 1810 . Han skreiv heim til foreldra sine:

Vi blev som mange flere et Offer for Engelskmandens Vold. Efter de Herrer Englendernes Beslutning blev man her bragt i Presung og her udholder man et dyrisk Slaverie. Man faaer formeget til at døe af og forlidet til at leve af.

Ureinsligheit, sjukdommar, konflikhtar og provokasjonar fekk fangane meir enn nok av. Mat, kleda og godt stell var mangelvare. Særlig førte underernæring til svekka helse og mindre motstandskraft mot sjukdommar. Standardverket om danskar og nordmenn i prisonen, er skrive av dansken Carl Roos i 1953 . Seinare har fleire sentrale kjelder komme for dagen, slik at meir kunnskap både på makro- og mikronivå no er gjort kjent gjennom fleire solide arbeid. Dette gjeld ikkje minst Berit Eide Johnsen si bok frå 1993 «Han sad i prisonen».

Enn om vi bruker kunnskapen frå desse bøkene og vågar oss til å la han ungguten frå Trondheim, han Kasper Andreas Molde, sjølv fortelje om si tid i prisonen? Kanskje vi ein gong først i 1820-åra var så heldige at vi traff han nede i Taraldsgårdsveita mot toppen av Ravnklobakkan, der han kom hinkande på trebeinet sitt?

Nei, du. Eg var ikkje høg i hatten da vi vart frakta frå marinebasen ved Sheerness vestover til Chatham. Kor mange vi var i alt veit eg ikkje, men vi var berre 17 mann frå «Den Flinke» som vart med dit. Kapteinen vart att oppe i Skottland. Kvar dei andre vart av, visste vi ikkje heilt, men det vart snakka om at fleire hadde gått rett over på engelske skip – også orlogs. Førstestyrmannen lova meg rundjuling om eg berre tenkte den tanken, så eg let det vera.

Vi kom til Gillingham Bay og såg Chatham for første gong. Eit godt stykke frå land såg vi nokre merkelige, svarte farkostar oppankra på rekke og rad. Etter kvart forstod vi at det var gamle, nedrigga linjeskip, påspikra utbygg og rekkverk, flytande plattingar ved sida, med lange leiderar inn gjennom portar i skutetidene eller opp til kula. Dei var svarttjæra som likkister, og da vi kom nærare kjente vi at dei lukta slik òg. Kanonportane var opne, og i opningane var det tjukke jarngitter. Ut gjennom gittera stakk det hender, som kava og vinka til oss, og da vi kom enda nærare, kunne vi sjå bleike ansikt med ville auger og skjegg attom gittera. Snart hørte vi at dei ropa og hauka åt oss, men vi forsto ikkje eit ord av det. Eg spurte førstestyrmannen: «Skal vi om bord der?» «Hald kjeft, gut», svarte han og såg vekk.

Vi la til ved eit av dei største skipa, som viste seg å vera kommandoskipet eller admiralskipet, kalla «the receiving ship». Vi vart plasserte tett i tett på kulen, og vi frå «Den Flinke» heldt fast i kvarandre, for å greie å halde i lag. Så vart vi kommanderte til å kle av oss. Nokon kom og tok kleda våre, og så vart vi spyla i kaldt vatn. Karane rundt meg kauka og banna, men eg tykte det gjorde godt, eg. Ein rull med gule kleda vart delt ut til kvar av oss: Bukse, skjorte, vest og trøye. Vi fekk hatt, strømpar og sko, ei hengekøye, ein tynn madrass og eit teppe. Vi var ikkje seine om å kle på oss, og det vart fliring oppe i all elendigheita da vi fekk sjå kvarandre. På dei gule kleda var eit fangeteikn og bokstavane T og O mala frampå og attpå. Ikkje visste vi da kva det betydde eller kva Transportbordet var. Ved eit bord framme ved bakken, satt det karar med store bøker og førte oss inn i rullar.

Her vart det bestemt kva for eitt av fangeskipa vi skulle vera på, og vi frå «Den Flinke» fekk heldigvis vera i lag på skipet «Irresistible». Ein av karane meinte det betydde «ho som ingen kan motstå», og da måtte vi flire igjen. Ho var noko av det styggaste eg har sett på sjøen.

Om bord på «Irresistible» vart vi delte inn i «bakkar» på seks mann. Eg var heldig og kom på lag med fem av skipskammeratane mine. Vi vart vist plass midt inne på dekket, der det var minst lys og dårligast luft. Det måtte vi slå oss til tåls med, til å begynne med. Seinare, da vi fekk pengar heimefrå, kunne vi kjøpe oss likare plassar om bord.

Eg kjenner enno lukta som var om bord. Eg kjem i hau kalden òg. Vi kom om bord den 8. desember 1808. Kleda vi fekk utdelte var det ikkje mykje varme i. Ikkje fekk vi bruke eld under dekk, heller. Vi fraus så vi hakka tenner. Men verst var likevel lukta. Vi var mange hundre mann på kvart dekket. Midt på dekket stod eit stort kar som vi skeit og pessa i, og det vart just ikkje tømmt kvar dag. Og verst var lukta som kom opp frå banjerdekket. Der nede pakka dei franskmennene, den første tida vi var der, og der flaut det av skitvatn over

dekket, heile tida. Kvar natt døydde det folk, særlig nede på banjeren. Og dei kunne bli liggande i vatnet på dekket der både to og tre dagar før dei vart henta vekk. Ille stanka det om vinteren, men om sommaren, med varme og stilla, var det mesta uråd å puste. Vi vart låste ned på batteridekk meir enn halve døgnet, og vi sloss om plassane ved kanonlukene, der det kom luft inn.

Å, det var mange som vart sjuke. Lite og dårlig mat, skit og ureinsligheit, dårlig luft og folk tett i tett heile tida gjorde oss svakare for kvar dag. Vanlig kleinheit vart ramme alvor. Rett som det var gjekk det verk i små ufarlige sår. Folk hosta på kvarandre og spytta blod, som andre fekk på seg. Brystsott og gulsott spreidde seg frå mann til mann. Somtid vart det henta dokter for å sjå til dei verste, og da kunne dei bli frakta til eitt av skipa, som vi kalla hospitalskipet. Men når det braut ut sott, var det ikkje plass til alle der, heller. Av og til prøvde dei å reinske skipet for sott og uty. Kabyssar vart plasserte ut og fyra opp på batteridekka, så dei vart heilt fylte med røyk. Det vart dynka med eddik, spyla, kalka og skrapa. Vi måtte opp på dekk og riste køyene og sengekleda våre, og gangkleda til sjuke og døde vart brente opp. Nokre gongar, når det braut ut sjukdom på eitt batteridekk, kunne karane der bli stengte inne fleire døgn, slik at dei ikkje kom nære andre.

Å jau, det skulle vera mat nok, vart det sagt: Brød og fisk og sild og kjøtt. Slik var det sikkert òg, men dei som leverte maten til fangeskipa, stakk han unna og selte han. Mest restar og skjemt mat vart delt ut til oss, men om vi hadde pengar, kunne vi få kjøpe den maten vi egentlig skulle hatt. Det hendte at fangar fekk tak i kjeltringane, banka dei opp og tok maten frå dei. Ikkje kunne dei klaga på oss til fangevoktarane, heller. Men straffa var at vi fekk enda dårligare og mindre mat etterpå. Dei hadde taket på oss, svina.

Engelskmennene rekna desse oppankra svarte likkistene som krigsskip i aktiv teneste. «The receiving ship» var admiralskipet, og her var admiralen, som bestemte over heile flåta av fangeskip. Eg såg han om bord på «Irresistible» nokre gonger. Det var elles ein commander som var sjefen, og han hadde fem-seks underoffiserar og rundt 50 soldatar til å passe på oss. Dei helt vakt heile tida, og mest om natta, for det var mange som prøvde å rømme da. Eg hadde vett til å la det vera, for det var få av dei som prøvde, som greidde å komme seg vekk. Somme drukna, nokre vart skotne og mange vart tekne. Dei fekk slik straff, at eg reknar dei som overlevd som dei minst heldige.

Men det var ein annan måte å komme seg vekk frå fangeskipet på, og etter 16 månader om bord i svineriet og elendigheita på «Irresistible», valte eg den. Eg entra til koffardis.

Ikkje var eg den første frå «Den Flinke» som entra. Fleire entra enno mens vi var i Skottland, og det var til orlogs. Kaptein Kaald var rasande. Morten Wikstrøm, matrosen frå Trondhjem, var ein av dei, men han var no egentlig svensk, så at han gjekk i engelsk teneste var ikkje å undre seg over. Av oss som kom til Chatham, var det Omund Vågenes frå Bergen som entra først. Han for med ein ostindiafarar etter berre ei veker tid. Vinteren og våren etter for fleire. Da for også Paul Holm frå Trondhjem. Han ville ha meg med seg, men førstestyrmannen slo han over kjeften og jaga han unna. Så eg vart.

Utover året 1809 vart det litt likare om bord. Ein dansk prest var fleire gonger om bord hos oss. Han hadde med forskjellige småting som vi hadde bruk for, og han sørga for at vi fekk fleire pengar, så vi kunne kjøpe litt mat og forskjellig. Vi fekk bøker å lesa i, og eg øvde meg på både skriving og rekning på den tida. Men offiserane om bord var på oss om å entre. Somme av dei fekk betaling for å finne folk til engelske skip - mest til orlogs, men òg til koffardis. Av og til kom karar frå handelskompania einast ærend for å lokke oss med. Dei hadde med seg både mat og øl åt dei som kom og hørte på. Krigen kom til å vara i årevis enno, sa dei. Det var no opp til oss om vi ville rotne opp her, eller om vi ville ut i verda, tene oss pengar og få fridom som haldne menn.

Vinteren 1809-1810 var jævlig. Vi fraus mykje, maten var dårlig og mange vart sjuke også av oss frå «Den Flinke». Vi mista motet og håpet, ein etter ein - til og med førstestyrmannen. Vi snakka om entring, og ein dag sa førstestyrmannen at no fekk vi i Guds namn gjera som vi ville. «No står det om livet», sa han, «men det bed eg dokk om: De entrar ikkje til orlogs, for det er landssvik!» Da våren endelig kom, og offiserane begynte å mase om at vi måtte gå i engelsk teneste, så ga eg etter. I lag med ein kar frå Eigersund, Siver Siverson, hyra vi oss med ostindiafararen «Harriet», som hørte til Det engelske ostindiske kompani og skulle til Madras og Bengal i India. Siver kjende eg litt frå før. Han var eit års tid eldre enn eg, hadde segla som kokk og kom som fange til Chatham i juni 1809. Den 14.april 1810 vart vi mønstra av frå «Irresistible». Til og med førstestyrmannen kom og tok meg i handa da eg baud skipskameratane mine farvel. Så vart vi frakta til admiralskipet, der det vart ført i protokollen at vi mønstra av frå Chatham og skulle mønstre på ostindiafararen «Harriet». Vi vart sette i land på nordsida av River Medway, plasserte på ei vogn og kjørt rundt tre danske mil til Gravesend ved River Thames, der ostindiafararen låg. Slik vart no mi tid som engelsk krigsfange, ja. Eg var så ung den gongen. Det meste har eg heldigvis glømt.

Det han Kasper Andreas aldri visste var at det i alt var rundt rekna 7000 danske og norske sjøfolk innom prisonen i England i løpet av åra 1807-1814 , 5000 norske og 2000 danske. Dei aller fleste av desse satt i «sjøprison» - på fangeskip, fordelte mellom Plymouth, Portsmouth og Chatham. Flest var det i Chatham, og det var i 1809 at talet på fangar var størst. Da var det i alt 6.550 krigsfangar fordelt på ti fangeskip i Chatham, og av desse var 3.547 norske og danske .

Ut av fangenskapet

Kaptein Kaald vart frigitt frå fangenskapet sitt i august 1810. Trulig vart han utveksla mot ein engelsk fange i Norge.

Slikt var ikkje mulig for dei andre frå «Den Flinke». Dei måtte enten halde ut til freden ein gong kom, eller så måtte dei bite nederlaget i seg og ta seg engelsk teneste, entre.

Kaald kom heim som ein sigerherre. Han vart tatt i mot med opne armar da han kom til Bergen og seinare til Trondheim. Tre månader etter at han kom heim frå fangenskapet i Skottland vart han kaptein på briggen «Speculationen» av Trondheim og segla til Bordeaux og Bilbao. Han segla med den store briggen «Thetis» til Arkangelsk og til Danmark, før han hausten 1813 mønstra på som prisemeister hos sin gamle venn kaptein Sigismund Richelieu på kaperbriggen «Anna Bruun» av Trondheim, tok tre priser og kom heim som ein halden mann.

Mannskapet frå «Den Flinke» og resten av dei som satt i skipsprison, var det ikkje mykje heroisk med da dei kom heim. Trulig var det få av dei som kom heim før krigen var slutt, og sjølv da var det ikkje alle som kom seg heim. Dei som enno satt på fangeskip da krigen slutta, vart sendte heim på engelske marinefartøy. Det vart nestkommanderande frå «Den Flinke», Lars o Drange. Men noko slik ordning vart det ikkje for dei som hadde entra, og kom tilbake til England etter at krigen var slutt. Fleire kom seg heim på eiga hand, men svært mange vart gåande i London. Etter krigen var det plutselig stort overskott på sjøfolk. Dei fekk ikkje hyre og dreiv berre gatelangs. Dei som under krigen gjekk i engelsk teneste, vart no ei pest og ei plage for engelskmennene.

I 1815 greip den svenske konsulen i London, Carl Tottie, inn. Han organiserte heimsending av attgjømte norske sjøfolk både i 1815 og 1816. Dei meldte seg for det svenske konsulatet, avga korte rapportar om seg sjølve og fekk hjelp til å reise heim. Ein av desse var Kasper Andreas Molde frå «Den Flinke». Han hadde entra den engelske ostindiafararen «Harriet» i 1810 på reise til Madras og Bengal. Så hadde han skadd beinet sitt, måtte amputere, fekk trebein og vart sett på land. Da han kom heim til Trondheim, var det lite hjelp å få. Kaptein Kaald og fleire prøvde å hjelpe han til å få seg ei stilling som rorskar i tollvesenet, men stiftamtmann Trampe vart rasande. Ein slik vagabond som Kasper med trebeinet fortente ikkje noko offentlig stilling i Trondheim. Historia om korleis krigsseglarar blir behandla er ikkje ny.

Etter krigen

Kaald gifta seg under krigen. Kona si fann han på Hitra. Det var ho Willadine Kjerstine Stub, som budde hos mora og stefar sin på Aunøya. Dei gifta seg i Fillan kyrkje 18.juni 1812, slo seg til i Sandgata (eller uti Sanden, som dei sa) i Trondheim og fekk etter kvart ni born. Sju av dei nådde vaksen alder, og fleire har etterslekt både i Trondheim, på Hitra og andre stader.

Etter suksessen med kaperen «Anna Bruun», fekk Paul Andreas Kaald økonomi til å kjøpe sitt eige skip. Hausten 1816 kjøpte han halvparten av skonnerten «Isabella» på auksjon i Trondheim. Den andre halvparten av skipet vart kjøpt av hans gode gamle ven Hans Andreas Løche og Jens Christian Strand. I 1819 vart «Isabella» bygd om og gjort litt større, og året etter kjøpte Kaald ut dei to andre eigarane og vart eineeigar. I 1817 sa han opp borgarskapet sitt som skipper i Bergen og vart skipperborgar i Trondheim. Han segla sjølv som skipper på «Isabella» fram til 1828. Da gjekk han i land og hyrte skipper for seg. I 1834 forsvann «Isabella» sporlaust på ei reise frå Cuxhaven til Trondheim, og året etter var Kaald handelsborgar og flytta til Hitra. Her kjøpte han fleire gardar og slo seg ned som handelsmann på Sætra ved Hestvika. Garden har vore kalla Kaaldsætra mesta opp til i dag. Her døde han 24.juni 1867, 83 år gammal. På garden er det enno spor etter Paul Andreas Kaald: Våningshuset, lysthuset, deler av hageanlegget og det som vart kalla kjellarloftet.

Og sjølv om det blir meir og meir sjeldan, kan du enno slumpe til å møte ein og annan på Hitra som nemner kaperkapteinen.