



Admiral John Byng.
1704-1757.
(Oliemaleri: Thomas
Hudson på Wortham Park).
Admiral John Byng,
1704-1757.
(*Oil painting: Thomas
Hudson at Wrotham Park*).

Kåre Lauring: "At 12 Mr. Byng was Shot"

Historien om en engelsk admiral og en bog fra hans bibliotek.

En bog i museets bibliotek er udgangspunktet for Kåre Laurings artikel om en engelsk admiral.

Det var i et af byens bedste antikvarier, om ikke det bedste. Det var ikke så meget indholdet der fangede, men titlen: "At 12 Mr. Byng was Shot." En bog med den titel måtte jeg eje.

Bogen handlede om Mr. John Byng, engelsk flådeofficer, født 1704 som fjerde søn af George Byng, Viscount of Torrington. Admiral i den engelske orlogsflåde, sejrherren fra slaget ved Cap Passaro 1718, og 1727-33 First Lord of the Admiralty. Også John Byng blev officer i flåden, indledte sin karriere i 1718 om bord i fregatten H.M.S. SUPERB, der tjenestegjorde i Middelhavet, og sønnen var med i faderens sejr over Spanierne ved Cap Passaro ved sydspidsen af Sicilien. Bogen var god, skrevet af Dudley Pope, der i 1972 blev kendt her i landet for sin bog om Slaget på Reden. Ikke mindst gjorde John Byngs person og uheldige skæbne intryk.

John Byng var derfor ikke langt væk, da jeg en dag i Handels- og Søfartsmuseets bibliotek faldt over endnu en bog. Denne gang med den noget længere titel: Britains Glory, or, Ship-Building Unvail'd, Being a General Directory for Building and Compleating the Said Machines, by William Sutherland,

2. Edition London 1729, samt bundet ind i samme bind: The Prices of the Labour in Ship-Building Adjusted, or, the Mystery of Ship-Building Unveiled, London 1717. Øverst på første side, skrevet med blæk og fint svungne bogstaver, stod navnet på værkets første ejer: Jn. Byng, 1734: No 134.

En bog, der havde tilhørt John Byng, var endt på Handels- og Søfartsmuseets bibliotek. Hvordan bogen kan være endt her, skal vi senere vende tilbage til, men først historien om bogens første ejer.

I årene efter 1718 fortsatte Byng sin karriere i orlogsflåden. I 1727 fik han med fregatten H.M.S. GIBRALTAR sin første selvstændige kommando. Han var stadig i Middelhavet, og her fortsatte han til 1742. Derefter blev han udnævnt til viceadmiral, og gjorde for en kort periode tjeneste i Nordsøen. 1747 blev han først næstkommanderende og siden øverste chef for den engelske flåde i Middelhavet, en kommando han beholdt indtil afslutningen af Den østrigske Arvefølgekrig i 1748.

Efter krigen vendte Byng hjem til London, et sted han ikke kan have set meget til i de foregående år. Han havde dog tilbage i 1741 købt sig et hus, Berkeley Square nr. 41, i Londonområdet Mayfair. Berkeley Square, blev bebygget i årene 1739-47, så nr. 41, var et nyt hus. Huset, der endnu er bevaret, blev

tegnet af arkitekten Isac Ware, en af tidens førende arkitekter, og det er nævnt i Wares bog: A Complete Body of Architecture fra 1756.

Foruden Londonhuset, købte Byng i 1750 en stor grund i nærheden af landsbyen Barnet, ca. 30 km nordvest for London, hvor han byggede et landsted, Wrotham Park, også tegnet af Isac Ware. Det eksisterer endnu og bebos stadig af familien Byng.

I disse to huse kunne Byng nu have tilbragt resten af sin tid, mellem sine bøger og sammen med sin veninde, enken Mrs. Hickson, men skæbnen ville det anderledes. 1755 trak Syv års Krigen op, og i marts 1756 blev Byng kaldt tilbage til aktiv tjeneste, og sendt til Middelhavet, for at beskytte det dengang engelske Minorca imod en truende fransk invasion fra Toulon, hvorfra der var rapporteret, at en fransk flådestyrke på 12 linjeskibe og 5 fregatter, samt en invasionsstyrke på 15.000 mand, var klar til aktion under Marquis de la Galissoniere.

Det var et svagt England, der gik ind i krigen, whigregeringen under the Duke of Newcastle og Henry Fox havde forsømt hær og flåde, og Frankrig angreb med success i både Canada og Indien.

England havde i 1755-56 ialt 83 færdig udrustede linjeskibe. Af disse var 65 hjemme, 11 var i Vestindien, og de resterende 8 var placeret rundt om i Asien, Middelhavet og Afrika. Ifølge admiralitetet var 40 linjeskibe nok til at beskytte England mod en evt. fransk invasion, men trods det, og trods rygterne om invasion af Minorca, kunne man kun afse 13 linjeskibe til Byngs hjælpeflåde. Disse 13 skibe manglede ialt 722 mand for at nå op på normal besætning. Alene Byngs

flagskib the H.M.S. RAMILLIES, manglede 220 mand. Før afrejsen måtte Byng afgive 3 linjeskibe og 2 fregatter til patrulje i Nordøen, og de skibe fik suppleret besætningen op fra resten af Byngs flåde. Til gengæld for de reduktioner fik Byng så tildelt 300 mand.

Byngs forholdsordrer ved afrejsen angav 2 hovedopgaver: 1: At gå til Gibraltar, og hvis han dér fandt, at den franske flådestyrke fra Toulon var sejlet igennem Strædet, med kurs mod Amerika, skulle han dele sin flåde i to og sende den ene halvdel over Atlanten, for at slutte sig til de engelske flådestyrker ved Nordamerikas kyster. Den anden halvdel af Byngs flåde skulle fortsætte til Minorca og lægge sig som beskyttelse ved øen. 2: Hvis franskmændene ikke var sejlet gennem Gibraltar, skulle Byng sejle med hele sin styrke til Minorca og lægge sig der, for at forhindre en evt. fransk invasion. Han kunne også, alt efter forholdene, lægge sig udenfor Toulon, og således forhindre den franske flåde i Toulon i at sejle ud, hvorved han ville beskytte både Minorca og Gibraltar.

Forholdsordren sagde intet om, hvad han skulle gøre, hvis han ved ankomsten til Gibraltar fandt at franskmændene allerede havde invaderet Minorca. Man lagde dog vægt på, at han sikrede sig, at han både beskyttede Minorca og Gibraltar, og at han forhindrede, at franskmændene evt. slap ud gennem Gibraltarstrædet.

Den 6. april afgik Byng fra Spithead, 10 linjeskibe fik han med, store dele af besætningerne manglede, hans eget skib H.M.S. RAMILLIES på 1.086 tons manglede 220 mand, og skibet var bygget tilbage i 1664, medens et andet af skibene H.M.S. LANCASTER var bygget i 1693.

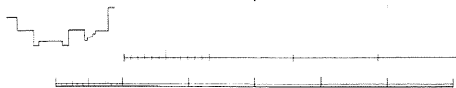
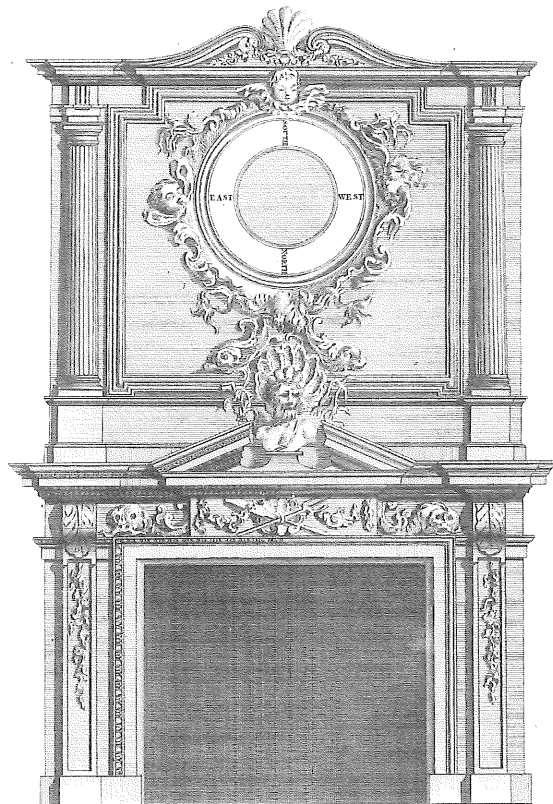
På Berkeley Square nr. 41
lod Byng opsætte en vejrhane,
der via skorstenen
havde forbindelse til
kaminen i det røde otte-
kantede rum på første sal.

Der havde Isac Ware i
kaminen indlagt den her
viste skala, hvorpå vind-
retningen kunne aflæses.

(Isac Ware: *A Complete
Body of Architecture.*
London 1756).

*At his home in 41 Berkeley
Square, designed by the famous
architect Isac Ware, Byng had
had a weathercock placed on
the roof with a direct connec-
tion, via the chimney, to the
red 8-sided room on the first
floor. The scale shown here, on
which it was possible to read the
wind direction, had been built
into the fireplace by Isac Ware.
(Isac Ware: *A Complete Body of
Architecture.* London 1756).*

Pl. 96.



Griquin's sculp.

I Gibraltar fik Byng nyheden, at franskmændene allerede havde invaderet Minorca, og at øens hovedby Port Mahon med Fort St. Philip var indesluttet med sin garnison på 2.800 mand. Garnisonen manglede ialt 41 officerer, deriblandt øens guvernør samt alle regimentscheferne, som var hjemme på orlov på ubestemt tid. Med fra England havde Byng en hærstyrke på 900 mand til forstærkning af øens garnison, men under indtryk af begivenhederne blev denne styrke efterladt i Gibraltar. Den engelske flådestyrke, der havde ligget i Port Mahon ved invasionen, var for en dels vedkommende undsluppet til Gibraltar, og Byngs flåde blev suppleret med 3 linjeskibe samt 5 fregatter.

Med den styrke afgang Byng fra Gibraltar. 19. maj fik han ud for Minorca den franske flådestyrke i sigte, og dagen efter begyndte slaget. Efter traditionelt forbillede blev to linjer formeret bestående af 13 engelske linjeskibe mod 12 franske, medens fregatter og andre mindre skibe blev holdt i baggrunden som signalskibe, observatører og lign.

Da de to linjer mødtes, sejlede de i hver sin retning i en vinkel på hinanden på ca 45 grader, derefter beordrede Byng sin linje at vende, så den sejlede samme vej som franskmændene, med vinden ind fra siden og franskmændene til læ.

Byngs linje var vendt, men da de to linjer ikke var parallelle før vendingen, var de det heller ikke efter, de sejlede nu i samme retning, men stadig i en vinkel på 45 grader på hinanden. Byng, der efter vendingen havde fået fordel af at have vinden, kunne se, at hans skibe med et angreb i den vinkel ikke kunne angribe den franske linje på samme tid, og han gav derfor signal om, at skibene

skulle svinge over styrbord direkte ned mod fjenden.

Men datidens signalering med signalflag, blandet godt op med de rigelige mængder sortkrudt, der blev brændt af ved en sådan lejlighed, gjorde signalering noget usikker. Hvor meget skibene skulle vende, blev dernæst meddelt med et kanonskud for hver grad. En signaleringsmetode der næppe heller var den mest hensigtsmæssige midt i et søslag. Skibene vendte derfor ikke nok, linjen blev aldrig forment parallelt med den franske linje, skibene kom ikke i kontakt med fjenden samtidig, og flere uheld fulgte.

Efter gammel skik skød englænderne efter de franske skibes skrog for at sænke dem, medens franskmændene efter lige så gammel skik skød efter de engelskes rigning for at ødelægge deres manøvreer, det sidste med en del held, for det engelske skib H.M.S. INTREPID, der lå midt i den engelske linje, fik skudt bovspryd og fokkemast over. Hele skibets forreste sejlføring var dermed skudt ned, og skibet svingede op i vinden og lagde sig på tværs af den engelske slaglinje. Skibet, der fulgte lige efter, H.M.S. PRINCESS LOUISA nåede at smutte forbi, men de to efterfølgende skibe H.M.S. TRIDENT og H.M.S. REVENGE stoppede op. De kunne ikke passere om styrbord, da de derved frygtede at komme under beskydning fra både den engelske og franske side, og at passere om bagbord kunne der ikke være tale, da det ville betyde at de var faldet ud af slaglinjen.

Datidens engelske søslag blev udkæmpet ud fra de regler, der stod i samlingen af Fighting Instructions, regler for søkrigstaktik, der i perioden 1691 til 1783 blev udgivet i forskellige udgaver. Regler efter devisen:

Fjenden gør sådan og sådan, admiralen sætter signal til at gøre sådan og sådan. Ingen plads til diskussion eller selvstændig tænkning, hver manøvre fra fjenden krævede en bestemt manøvre som svar. Meget fikst, specielt hvis fjenden også havde et sæt.

Reglerne i the Fighting Instructions byggede på sikkerhed og stabilitet, det var svært at tabe et søslag, hvis man fulgte disse regler, til gengæld er det også hævdet, at Royal Navy i de år, hvor disse instrukser var i brug, ikke vandt et eneste afgørende slag til søs.

Reglerne skulle overholdes, og vigtigste regel var ikke at gå i kamp før ens linje var stillet korrekt op, og når det var sket, for alt i verden at holde linjen. Overholdt man disse regler, kunne man til gengæld lave de værste bommerter. Som f.eks. admiral Peyton, der, efter slaget ved Negapatam 1746, sejlede bort med sin flåde og overlod Madras, det engelske hovedsæde i Indien, til fransk erobring, eller admiral Thomas Graves, der efter slaget ved Chesapeake i 1781, sejlede til New York og overlod det indesluttede Yorktown til sin skæbne, hvorved englænderne tabte de nordamerikanske kolonier. I begge tilfælde uden at de to admiraler blev stillet for en krigsret og straffet. Peyton slap med afskedigelse, mens Graves fortsatte karrieren og endte som baron. At de slap så billigt skyldtes, at de begge, da de var i slag, overholdt the Fighting Instruction og holdt deres linje. Dette sidespring for at illustrere hvor vigtigt det var for Byng at få formet og holde sin linje, og hvorfor skibene bagved ikke turde sejle bagbord om den havarerende H.S.M. INTREPID.

Byng om bord i H.M.S. RAMILLIES, det fjerde skib efter H.S.M. INTREPID, så hvad

der skete. Han så de to foran sejlede stoppe op for ikke at kolliderede med havaristen, og for at alt ikke skulle ende i kaos, gav han via signalflag ordre om at stoppe op. Men datidens mangelfulde signalering havde kun signaler for at hele linjen skulle stoppe op, ikke kun dele af den, eller som i dette tilfælde kun den agterste del af linjen. Så Byng satte signalet, at hele linjen skulle stoppe, idet han så håbede, at de forreste skibe, ud fra situationen, ville forstå at signalet ikke angik dem. Men underordnede får ikke deres løn for at forstå, eller for at tænke, men for at følge signaler, og hele linjen stoppede op. Franskmændene så hvad der skete, og prøvede nu at slå sig igennem det hul, der var skabt i den engelske linje omkring INTREPID, men det fik Byng med stor dygtighed forhindret, og så grundigt at franskmændene trak sig tilbage og overlod scenen til englænderne.

Dagen efter holdt Byng krigsråd, 45 mand var dræbt i slaget, 162 var såret, 411 var syge og totalt manglede man nu omkring 1.300 mand. De fleste skibe, specielt dem fra forreste afdeling var svært beskadiget, og alle var enige om, at med den styrke ville det være umuligt at generobre Minorca, man måtte nu koncentrere sig om at beskytte Gibraltar, og ellers afvente forstærkninger hjemmefra. Denne vurdering var nok ikke helt forkert, for på dette tidspunkt var der rent faktisk afsendt en forstærkningsflåde fra England til Middelhavet, og den lå og ventede i Gibraltar, da Byng nåede frem.

Da nyheden om slaget og det efterfølgende tab af Minorca nåede frem til England, brød et politisk stormvejr løs. Minorca var på den tid anset for Englands vigtigste base

i Middelhavet, langt vigtigere end Gibraltar, der dengang var regnet for strategisk nærmest værdiløs. Regeringen Newcastle og Henry Fox måtte gå af, First Lord of the Admiralty Georg Anson fulgte efter, skønt de alle, på nær Fox, snart efter fik deres stillinger igen. Ikke mindst da man hurtigt fandt frem til, at den skyldige ikke var de politisk ansvarlige, men admiralen der ikke havde undsat Minorca og smidt franskmændene ud. Byng blev kaldt hjem, og ved hjemkomsten blev han uden anklageskrift fængslet i Royal Hospital i Greenwich.

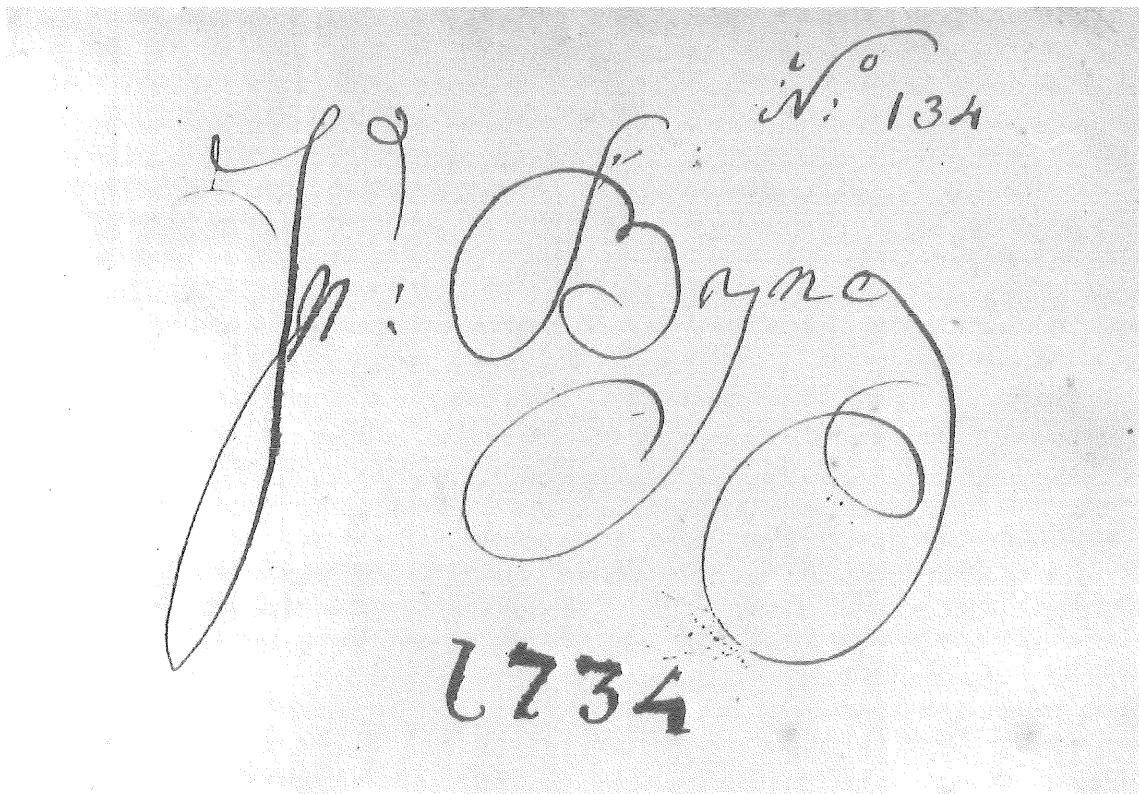
Et formelt grundlag for en anklage var §12 i krigsartiklerne, der omhandlede den der ikke udviste den allerstørste vilje til at slå fjenden, eller under kamp udviste ligefrem personlig fejhed. For de forseelser gaves der kun en straf, dødsstraf. Byng blev anklaget, han havde aldrig fået forment sin linje ordentligt, og han havde midt i det hele givet signal til linjen om at stoppe op.

27. december 1756 startede retssagen imod Byng om bord i linjeskibet H.M.S. ST. GEORGE, for anker i havnen i Porthsmouth. En lang række kaptajner og officerer fra slaget blev ført som vidner og alle, bortset fra de øverstkommanderende om bord i de skibe der var stoppet op, vidnede til fordel for Byng, hvis eget forsvar byggede på følgende hovedpunkter: 1: Hvorfor var han blevet sendt til Minorca med så svag en styrke? 2: Han havde udvist største vilje til at bekæmpe fjenden, hvad også kunne ses af, at fjenden trak sig tilbage og overlod krigsskuepladsen til englænderne. 3: Hvis han havde angrebet franskmændene igen med så svag en styrke som han havde til rådighed, og var blevet slået, hvem skulle så have beskyttet

Gibraltar imod et fransk angreb? 4: Linjen var ikke blevet formeret parallel med fjenden, men det skyldtes, at de forreste skibe i slaglinjen ikke gik nok om styrbord og satte direkte ned mod fjenden, dernæst gik den bagerste del i stå da H.M.S. INTREPID fik fokkemasten skudt over, uden at Byng var i stand til at signalere sine egentlige hensigter videre til de andre skibe. 27. juni faldt dommen om bord i H.M.S. ST. GEORGE, Byng blev dømt skyldig efter §12 og dømt til døden, selv om anklagen om udvist personlig fejhed blev frafaldet. Dommen sagde ikke, at Byng havde undladt at gøre sit yderste for at slå fjenden, men han skulle ifølge dommen have undsat Minorca og det indesluttede Port Mahon, og det uagtet han ikke havde tilstrækkelige troppstyrker til det. Dernæst skulle han ikke have forladt Minorca for at gå til Gibraltar, uden at dommerne kom nærmere ind på hvem, der så skulle have beskyttet Gibraltar mod et fransk angreb.

I dommens præmisser, der altså ikke talte om, at han ikke havde gjort sit yderste, men om en række dommere, der i en sag med stærke politiske overtoner, anlægger et anderledes strategisk skøn. Et skøn tør vi formode, der var styret af de politiske krav om at kunne placere ansvaret uden for regeringen. At §12 ikke dækkede en dom afsagt på de præmisser, var dommerne ganske givet klar over, for de ledsagede dommen med en appel til kongen, Georg II, om at benåde den dømte. Men netop de politiske aspekter i sagen gjorde, at kongen nægtede at efterkomme appellen, og Byng var prisgivet.

14. marts 1757 blev Byng henrettet på agterdækket af linjeskibet H.M.S. MONARCH i Porthsmouth havn. I skibets logbog blev



John Byngs signatur i museets eksemplar af William Sutherland: Britains Glory, or, Ship-Building Unvail'd. *John Byng's signature in the museum's copy of William Sutherland: Britain's Glory or Shipbuilding Unveil'd.*

indført: "At 12 Mr. Byng was Shot Dead by 6 Marines & put into his Coffin."

Efter Byngs henrettelse, blev huset på Berkeley Square solgt, og alle Byngs personlige ejendele, deriblandt hans bibliotek blev samlet på Wrotham Park. Hvornår den her omtalte bog så gik ud af familiens eje, er det næste spørgsmål.

Ifølge oplysninger fra Wrotham Parks nuværende ejer, Mr. Julian M.E. Byng, har de fleste af bøgerne på Wrotham Park et ekslibris, der viser familien Byngs våbenskjold samt teksten: "Ex Libris Wrotham Park". Dette ekslibris ses ikke i museets eksemplar, der til gengæld er udstyret med Handels- og Søfartsmuseets ekslibris, der var i brug i årene mellem 1915 og ca. 1920.

Mr. Julian M.E. Byng har oplyst, at en del gods blev frasolgt Wrotham Park i perioden op til 1918, men det er næppe sandsynligt, at bogen har været med i dette frasal. Bagerst i bogen findes nemlig to notater, me-

get sjuksket anbragt, på tværs af siden, så sjuksket nedskrevet at man egentlig tvivler på om det er sandt: ”Jn. Stephens”, og igen: ”Jn. Stephens his Book 1781.” På titelbladet er tilføjet endnu et navn: E.E. Speiglet, men hvem Stephen og Speiglet er vides ikke. I alt-fald, bogen har været igennem en engelsk antikvarboghandel, for den har også et notat på indersiden af bindet: “598, £ 1,10 Rare” Desuden findes rundt om en del skitser og regnestykker.

Sandsynligst er derfor, at bogen er udgået fra familiens Byngs bibliotek i årene mellem 1757 og 1781. Derefter er den gennem yderligere ejere endt i en antikvarboghandel i England, hvorfra den er blevet købt, af hvem vides ikke, men til den pris har det næppe været en sømand.

Et kvalificeret gæt på køber, kan være Emil F.S. Lund, Handels- og Søfartsmuseets grundlægger og første direktør. Vi ved således, at Lund efter sin juridiske eksamen tilbragte nogle år med rejser i udlandet, og at han derunder har tilbragt en del tid i England. Han fik en datter, der var født i London og som var engelsk statsborger, og Lund fortæller i et brev, at han på det tidspunkt var bosat i London.

Det er tænkeligt at Lund, under dette ophold på et tidspunkt hvor Handels- og Søfartsmuseet endnu ikke var grundlagt, har købt denne bog i London. Hvis det er rigtigt, er bogen indgået i Handels- og Søfartsmuseets bibliotek fra Lunds privat-samling, og fordi den kommer derfra, har vi i biblioteket ingen oplysninger om oprindelse. Dette passer også med, at bogen fik det ekslibris, der var i brug under Lund, medens bogens indførsel i biblioteket med

“ nr. 435” er sket i årene efter Lunds død i 1928.

Forfatteren til bogen, William Sutherland, var “master caulker” på flådeværftet i Sherness fra 1717 til 1739. Ved siden af det job udgav han også tre bøger. Den første “the Ship-Builders Assistant” udkom i 1711, i 1717 fulgte “Britains Glory” samt “the Price of Ship-Building”. Muligvis var sidste en fast anden del til Britains Glory, for den er ingen steder nævnt som en selvstændig bog. Anden udgave af Britains Glory fra 1729 er identisk med første udgaven fra 1717, dog er anden udgaven udstyret med en frontispiece, som desværre mangler i museets eksemplar.

Ship-Builders Assistant og Britains Glory er tredje og fjerde titel udgivet på engelsk vedrørende skibsbygning. De to første er: Edmund Bushnell: Complete Ship-Wright fra 1664 og John Hardingham: The Accomplished Ship-Wright and Mariner fra 1706.

Der er altså tale om en sjældenhed, og ikke alene for indholdet, men også på grund af værkets første ejer. For man forstår på familien, at det er meget lidt af admiral John Byngs ejendele, der er endt udenfor familien.

At bogen har haft andre engelske ejere end familien Byng, ses også af følgende notat med blyant placeret under Byngs autograf: The above is the autograph of Admiral John Byng born in 1704 who was shot March 14. 1757 for alleged cowardice.

Nu blev Byng ikke så meget skudt for “påstået” kujoneri, som for tabet af Minorca, og at Byng ikke led af kujoneri, kunne enhver af de, familie og venner, der var sammen med ham i agterkahytten på the MO-

NARCH de sidste timer før henrettelsen da også bevidne. Desuden har et notat af den art været ret overflødig for en bog i familien Byngs eje. Der kendte man sandheden, og det var man forøvrigt ikke ene om. I Voltaire's Candide, der udkom i årene efter henrettelsen, får hovedpersonen, under besøg i Porthsmouth, at vide: "I dette land er det velanset at skyde en admiral af og til, for at anspore de øvrige".

At 12 Mr Byng Was Shot

Summary

This article was prompted by a book found in the library of the Danish Maritime Museum and at one time belonging to the British admiral John Byng (1704-1757). The book is entitled "Britain's Glory Or Shipbuilding Unveil'd, Being a General Directory for Building and Compleating the Said Machines" by William Sutherland, 2nd edition, London 1729, and it bears the inscription "John Byng 1734" in the admiral's own hand. It probably came into the possession of the DMM around 1915-1920, possibly bought and donated by the museum's founder Emil F.S. Lund. There is some evidence that the book left the possession of the family sometime between 1757 and 1781 and via various other owners ended up in a second-hand bookshop, where it may have been bought by Emil Lund.

The article tells the story of the distinguished and unfortunate John Byng, son of George Byng, Viscount of Torrington and First Lord of the Admiralty from 1727 until his death in 1733.

After a distinguished career in the Navy culminating as Commander in Chief of the Mediterranean fleet, Byng was sent to Minorca in 1756 to prevent an impending French invasion of the island. His fleet was inferior to the French ships, which had better guns, were newer and were fully manned. Moreover, his

Litteraturur:

Michael Lewis: The Navy of Britain, London 1948.

Dudley Pope: At 12 Mr, Byng was shot..., London 1962.

John Summerson: Georgian London, London 1978.

Maviners Mirror: Nr. 11, side 436, 1925.

Maviners Mirror: Nr. 38, side 231, 1952.

Maviners Mirror: Nr. 75, side 204, 1989.

Brev fra Julian M.E. Byng til forf. af 7. april 1992.

Brev fra E.F.S. Lund til Sir Ralph Paget dat. 11. december 1916.

orders were confusing and incomplete, not allowing for the fact that the French had already invaded Minorca before his arrival. After a hard battle in which the British fleet's possibilities for manoeuvre were impeded by the Permanent Fighting Instructions, the French fleet retired without being beaten, and the remains of Byng's force sailed back to Gibraltar to reinforce it against invasion, while awaiting reinforcements to help in the battle for Minorca.

However, the loss of Minorca was such a shock to the Admiralty and the government that Byng was relieved of his command and later court-martialed. He was found guilty under §12 of the Permanent Fighting Instructions, which gave the death penalty for cowardice or dereliction of duty in the face of the enemy, and was shot on March 14th 1757.

The author points out that the evidence showed that Byng did his utmost to defeat the enemy, but was perhaps guilty of an error of judgement in abandoning Minorca to its fate and choosing instead to protect Gibraltar. However, "error in judgement" was not a punishable offence, a fact which probably explains the judges' plea for clemency, which accompanied the sentence. Due to political complications the king refused to pardon Byng, who was thus executed for failing to win a battle.