

Kaperfart i Danmark-Noreg
*Ca. 1700-1814 i lys av teoriar om statleg
valdsmonopol*

Edvard Kvalvik



His350 ved Institutt for arkeologi, historie, kultur- og
religionsvitenskap

UNIVERSITETET I BERGEN

15. Mai 2018

© Edvard Kvalvik

2018

Kaperfart i Danmark-Noreg 1700-1814

Edvard Kvalvik

<http://bora.uib.no/>

Abstract

The major theme for this master thesis is Danish and Norwegian privateering between the start of the 18th century until the end of the Napoleonic Wars in 1815. The main goal is to explore: To what extent did the state control privateering in the early modern states in the context of theories on state violence monopoly. The thesis starts with a depiction of the different theories on monopoly of violence and what that means for privateering. Especially the writing of Janice E Thomson, Alexander Tabarrok and Halvard Leira & Benjamin de Carvalho will be used in this master thesis. Furthermore, the subject is divided into three different aspects of Danish and Norwegian privateering: 1. The Danish-Norwegian policy on privateers and privateering, using sources on laws and regulations 2. Exploring the privateering practice using: from letter of marque and the bill of prizes. 3. Examine the size and structure of the Danish and Norwegian privateering fleet. The source material and my findings on privateering under the Northern Wars and the Napoleonic Wars are compared to the theories on state and non-state violence. This paper also compares the privateering fleet with the Danish and Norwegian national navy during two war periods.

In the 18th century, Denmark-Norway experienced a period of peace between two long wars: The Great Northern War (1700-1721) and the Napoleonic Wars (1800-1815). During this interwar period, they acted as a neutral power in European conflicts." In both, Denmark-Norway used privateers, but banned the practice in peace time. They even tried to abolish the use of privateers in the Baltic and Nordic sea. In this thesis I look at the use of privateers in both Wars, and how the practice evolves in a hundred-year period.

The thesis ultimately suggests that Denmark-Norway had little direct control in regards of what a privateer did during a raid, instead, they but compensated with strict laws before and after the raid was completed. During the Napoleonic Wars the privateering fleet was, by number of ships and seamen, much bigger than the national navy. This suggest that it would have been difficult for the state to control what privateers did during raids, and that the non-state violence outperformed state violence.

Forord

Å studere og skrive om kaperfart har vore veldig givande og morro. Det er personar som i denne samanheng fortene takk og ros for hjelpen dei har gjeve meg. Fyrst og fremst min veileder Arne Solli, han har vore viktig for at eg har greidd å kome i mål med arbeidet. Takk til Pappa, Eirin Tjoflot, Kristian Lønning og Vebjørn Granum Kjersheim for deira hjelp med språkvasken av oppgåva. Må òg takka alle frå seminar mitt, tidleg moderne tid, for gode samtalar og drøftingar på korleis gjera oppgåva mi best mogleg. Eg vil òg takka mine medstudentar frå lesesal 314, dei har gjort lange dagar på lesesalen kjekke.

Innholdsliste

Kapitel 1. Innleiing	1
1.1 Historisk bakgrunn.....	2
1.1.2 Danmark-Noreg	3
1.1.3 Omgrepsforklaringar.....	3
1.2 Forskingslitteraturen om kaperfart	4
1.3 Metode, avgrensing og problemstilling.....	8
1.3.1 Problemstillingar.....	9
1.4 Kjelder og kjeldekrtikk.....	9
1.4.1 Lovregulering av kaperfarten.....	10
1.5 Disposisjon	11
Kapitel 2. Teori: valdsmonopol og kaperfart.....	13
2.1 Innleiing	13
2.2 Statsvitskap og teoriar om kaperfarten.....	13
2.2.1 Charles Tilly.....	14
2.2.2 Janice E. Thomson – gradvis overgang	14
2.2.3 Tabarrok- ”privateering”	17
2.3 Kritikk av Thompson og Tabarrok	20
2.4 Norske historikarar og forholdet mellom stat og kaprar.....	24
2.5 Oppsummering.....	26
Kapitel 3 : Statens syn på kaperfarten.....	29
3.1 Innleiing	29
3.2 Dansk-norsk kaperpolitikk	29
Dansk-norsk kaperpolitikk åra før den store nordiske krig.....	30
Dansk-norsk kaperpolitikken mellom dei to store krigane 1720-1807.....	31
3.3 Kaperreglementa	32
3.2.1 Valdsutøving	32
3.2.2 Priser.....	38
3.2.3 Andre forhold	42
3.2.4 Organisering og administrasjon.....	45
3.3 Avslutning: Staten sitt formål med kaperfarten	48
Kap. 4 - Frå kaperbrev til prisrett. Lov og praksis.....	51
4.1 Innleiing- kaperfarten i kaprarane perspektiv.....	51
4.2 Sentralstyret i eineveldet Danmark-Noreg	51
4.3 Den lovbestemte forvaltning av kaperfarten.....	53
4.3.1 kaperbrev.....	53
4.3.2 Prisretten	55
4.3.3 Regulering av prisretten	57
4.4 Kapring i praksis	58
4.4.1 Kapringa av ”Sara”	58
4.4.2 Kapringa av ”Die gute Hoffnung”	60

4.4.3 unormale og/eller ulovlege kapringa.....	62
4.5 Fenomenet kaperfart: moral og propaganda	63
4.6 Oppsummering.....	65
Kap. 5 - Kaperfarten: størrelse og omfang.....	67
5.1 innleiing	67
5.2 Kaperflåten under Den store nordiske krig	67
5.3 Kaperflåten under Napoleonskrigane	69
5.3.1 Kaperfart i Noreg	69
5.3.2 Kaperfart i Danmark	70
5.3.3 Samanlikning: Den store nordiske krig og Napoleonskrigane.	72
5.3.4 Forholdet mellom kaperflåten og den dansk-norske marinen	73
5.4 Kapertida: Profitt og tap	75
5.5 Oppsummering.....	77
Kap. 6 – Oppsummering og konklusjon	80
Litteratur	0
Nettressurs.....	1
Kjelder.....	1
Vedlegg.....	2

Kapitel 1. Innleiing

Kaperfart og sjørøvarar er omgrep ein ofte knyter til tidleg moderne tid; Karibia og Napoleonskrigane. Fenomena tilhøyrar altså fortida. Dei siste tiåra har det derimot fått ny aktualitet blant anna grunna piratar utanfor kysten av Somalia som kaprar oljetankarar og frakteskip. Er dei piratar eller kaprarar, og kva er eigentleg ulikskapen? Kapring av oljetankarar har vore med på å skape ein oppsving i forskinga av temaet, spesielt blant statsvitarar. Statsvitarane har også arbeidd med dette tema i historisk perspektiv.

Kaperverksemda var vanleg i Europa fram til Paris avtalen i 1856 då kaperfarten vart ulovleg. Tanken bak kaperverksemda var enkel: ein kostnadseffektiv måte å øydeleggje fienden sin handel og skipsfart. Eit kaperskip var eit privat eigd skip som vart til eit militært fartøy. Ein kapring under Napoleonskrigane innebar at kapraren hadde rett til å stanse, borde og ransake skip for å undersøkje om dei hadde all dokumentasjon i orden. Skip med manglar i papira eller som openbart var fiendtleg kunne angripas og beslagleggast. Slike skip vart kalla ein ”pris” og vart erobra og teken til hamn. All eigendom på skipet kunne kaprarane selje fritt og behalde store deler av gevinsten. Det var slik kaprarane tente pengar under kaperverksemda.¹

Når ein diskuterer kaperfarten er det viktig å definere kva ein sjørøvar er. Sjørøvarar og kaprarar er to ulike fenomen som utføre lik type vald. Dei begge angriper skip og ynskjer å tene peng på både erobra skip og last. Det er difor viktig å gjer det tydeleg kva som er ulikskapen mellom dei. Den lettaste måten å skilje kaprar frå sjørøvar er lovverk. Ein kaper må fylgje internasjonale og nasjonale lover, medan sjørøvarar sto utanfor loven. Halvard Leira kommentar i sin avslutning om skilnaden mellom sjørøvar og kaprar at det likevel ikkje alltid var like lett å vite ulikskapen. I praksis og med tanke på enkeltpersoners liv og bakgrunn var det ikkje alltid like lett skil personer frå dei to fenomen frå kvarandre. Dei to gruppa rekrutterte frå same typen menneske, og overgangen frå det eine til den andre kunne være glidande.²

Denne oppgåva vil undersøkje nærare kaperfarten i Danmark-Noreg under Napoleonskrigane med fokus på forholdet mellom stat og kaperverksemd. Det har vore teoretisert av statsvitarar korleis relasjonen var mellom statleg og ikkje-statleg valdsutøving. Statsvitarar som studerer statsbygging og utviklinga til dei tidleg moderne statar har i denne samanheng sett nærare på fenomenet kaperfart. I den akademiske debatten om temaet

¹ Ola Teige, 2010, 11-12.

² Leira, 2011, 468

valdsmonopol og privatvald er kaperverksemda diskutert: Korleis passar kaperfarten inn i teorien om eit ferdig etablert statleg valdsmonopol? Hadde staten eit fullt ut valdsmonopol? Kaperfarten sin utvikling og aktivitetar frå 1700 til 1814 vert òg ein viktig del av oppgåva. Det overordna tema for denne oppgåva er kaperfarten i lys av teorien om eit statleg valdsmonopol. Problemstillingane vil bli drøfta på grunnlag av kaperfarten i Danmark-Noreg i perioden 1700-1814 med historisk og empirisk grunnlag. Statsvitatar drøftar om kaperfarten var privatvald, og kalla ikkje-statleg vald, eller ein del av statens sin valdsutøving-

1.1 Historisk bakgrunn

Kaperfarten dukka først opp i seinmiddelalderen då den engelske krona sendte ut kaperkommisjonar imot at overskotet skulle delast mellom kongen og kapraren. Litt seinare byrja den engelske kongen å sende ut "letters of mark" til kjøpmenn som hadde mista skip og last til fienden. Dei fekk lov å angripe skip for å kompensera for verdien dei sjølv hadde tapt. Utover 15- 1600 talet forsvann ulikskapen mellom "letters of mark" og kaperkomisjon og det vart samla til eit felles lisens.

I denne perioden vart kaperfart vanleg og blant andre sjønasjonar i Europa som Frankrike, Nederland og Spania.³ På 1600 talet byrja lover og regler om internasjonal sjørett å komme. Desse gjaldt òg for bruken av kaperfart.

Det var nasjonar og personar som ynskja å avskaffa kaperverksemda. 1600talet var ein gulltid for kaperfarten, men det var som sagt dei som var i mot praksisen. I 1675 vart ein avtale mellom Nederland og Sverige gjennomført, Sverige hadde òg ein nøytralitetsavtale med Danmark-Noreg. Desse viser til eit ynskje om å kontrollera kaperverksemda spesielt med tanke på nøytrale statar under dei store konfliktane i Europa på denne tida.⁴ Den nederlandske juristen Hugo Grotius skreiv i 1625 ei bok om internasjonale lover og reglar i krig og fredstid. Denne blei eit utgangspunkt for korleis sjørett i internasjonal sjøfart skulle regulerast.⁵ På 1700 talet hadde sjøfarten blant stormaktene blitt meir profesjonelt og kaperfart vart avgrensa til kapringar i krigstid med spesielt fokus på fiendtlige handelskip. Dette var òg ein periode med mykje piratverksemdar spesielt i Karibia. Å stoppe sjørøvarar vart eit mål blandt dei maritime stormaktene i Europa.⁶

³ Teige, 2010, 9-11.

⁴ Joh. Tønnessen, 15, 1955.

⁵ Janice E. Thomson, 56, 1996.

⁶ Teige, 12, 2010.

1.1.2 Danmark-Noreg

Fyrste gong ein høyrar om kaperfart i Danmark-Noreg er i 1578 då Morgens Heinesen på kongens oppmoding starta åtak på sjørøvarar og nederlendingar som dreiv med ulovleg handel i Noreg. Profitten skulle delast likt mellom han og kongen.⁷ Kalmarkrigen frå 1611-1613 førte til at kongen sendte ut fleire kaperbrev. Kongen gav admiralitet ansvar for kaperfarten, dei skulle òg dømme i prissaker. Det var endå ikkje noko formelt regelverk som kaperverksemda skulle følgje, men kvar erobring vart dømt lovleg eller ulovleg av admiralitet. Kaperfarten fungerte slik i Danmark-Noreg gjennom heile 1600 talet. Handel vart meir og meir viktig for Danmark-Noreg og difor vart kaperverksemda etterkvart nedprioritert. Den store nordiske krig i tida 1700-1721 førte derimot til ein oppsving i kaperverksemda.

Det var først nå at kaperfarten vart skikkeleg organisert med eiga regelverk.⁸ Etter den store nordiske krig stoppa Danmark-Noreg med kaperverksemda. Dei var nøytrale i alle store konflikter i Europa, og igjen var fokuset på trygg handel med andre nasjonar. I 1780 vart ein alliansen mellom Danmark-Noreg, Sverige og Russland oppretta. Dei ønska å forhindre kapringar av nøytrale handelskip under den amerikanske revolusjonen (1775-1783). Dei var alle nøytrale nasjonar i konflikten og dette var òg eit forsøk på vera ein motpol til Storbritannia som var den desidert største sjønasjonen i verda.⁹ Då Napoleon starta sin krigføring på starten av 1800 talet vart kaperfarten igjen viktig i Europa. Danmark-Noreg vart med på Frankrike si side og igjen vart kaperfarten mobilisert.¹⁰ Ein kan ofte sjå kaperfarten som eit verkty for svake sjønasjonar når dei vert innblanda i konflikter og krig. Eit godt døme på dette er Danmark-Noreg, som etter det engelske flåteranet, hadde mista store deler av marinen sin.

1.1.3 Omgrepsforklaringar

I denne oppgåva vert rundt temaet privat og statleg valdsutøving drøfta. Før ein startar med analysen og sjølv drøftinga i denne teksten er det viktig å definera kva privatvald er. Ein assosiere ofte privatvald med sjørøvarar og leigesoldatar, men kva inneber eigentleg ordet? I artikkelen ”privat voldsmynd i historisk kontekst” drøftar statsvitarane Colás og Mabee uttrykket privatvald. Dei prøvar å avklare kva privatvald er og korleis dette henger saman med statleg valdsutøving. Mabee og Colás bryr med ein enkel definisjon av privatvald før dei går

⁷ Teige, 14, 2010

⁸ Teige, 14-15, 2010.

⁹ Leerberg, 177, 2015

¹⁰ Tønnessen, 16-17, 1955

inn i ein lengre analyse av denne forma for valdsutøving. I kontekst for denne oppgåva er deira fyrste defisjon god plass å byrja. ” *privat valdsmakt innebærer bruk av kollektiv valdsmakt på måter som er i et legalt grenseland, med det primære formål å tjene penger.* ”¹¹ Valdsmonopol er eit uttrykk ein ofte forbinder med Max Weber og hans teori om staten sin kontroll over valdsbruken i landet.

1.2 Forskingslitteraturen om kaperfart

Fyrst kort om eit utval av litteratur som skal verta brukt i denne oppgåva.

Joh. N. Tønnessen ein norsk historikar har skreve om kaperfarten under Napoleonkrigane. Hans bok ”Kaperfart og skipsfart 1807-1814” vart publisert i 1955. Historikar Ola Teige har skreve om kaperfart under den store nordiske krig. I avsnittet om historiografi forklarar Teige at kaperverksemda i Danmark-Noreg under denne historiske krigen ikkje er blitt behandla samla eller systematisk. Teige har difor tatt på seg denne oppgåva som vart publisert i sjøfartshistorisk årbok 2010 med tittelen ”Priser, Profitt og Nøytralitet”. Han forklarar vidare; ”*Kaperne i de enkelte byer omtales i lokalhistorisk litteratur, men fremstillingene er som oftest ganske korte, anekdotiske og basert på mer eller mindre tilfeldige kildefunn*”.¹² Tønnessen har same merknader som Teige; ”*I den norske og danske historiske litteratur foreligger ingen samlet oversikt over kaperiet, hverken dets historie frem til 1807 eller for tidsrommet 1807-1814.*”¹³ Begge desse har dermed same formål med sine tekster, berre ulike tidsperiodar som hovudfokus, å skape eit oversiktverk over kaperverksemda i Noreg. Deira arbeid vert difor viktig for den vidare analysen av kaperfarten i Danmark-Noreg.

Eit døme på eit lokalhistorisk perspektiv på kaperfarten er Torkell Mauland sin bok ”*deltagelsen fra Stavanger i ufredsaarene 1807-13 : historisk opplysninger (1914)*”. I den boka beskriv han om korleis lokalbefolkninga i Stavanger soplevde krigen. I starten av konflikten var det mykje sympati for engelskmenna, men patriotismen sto sterkt i Stavanger. Dei var difor raske med å mobilisera kaperfarten.¹⁴ Torkell Mauland beskriv kaprarane som dristige til og med dumdristige som prøvde å tene pengar på Napoleonskrigane.¹⁵

¹¹ Colás & Mabee, 445, 2011

¹² Teige, 15, 2010.

¹³ Tønnessen, 1955, 1

¹⁴ Mauland, 2-3, 1914.

¹⁵ Mauland, 20, 1914.

Ein lokal kjøpmann P. V Rosenkilde hadde eit kaperskip, men trengte eit mannskap. Her er litt av notisen han skreiv i ein avis;

”Ved saadanne foretagender, som nærværende øieblikk unegtelig har forordring paa, give man flere familier anledning til at tjene det nødvendige som maaske eller vilde savnes, man vil skade fiende og gavne staten, og gavne sig selv ogsaa, om lykke ikke vil være altfor ugunstig.”¹⁶

Ein kan sjå frå Rosenkilde sin tekst, at fokuset er på at kaperfarten sin dobbel rolle. Ein kaprar hjelper staten, samtidig som han sjølv kan tene gode peng. Torkell Mauland forklarar at denne dobbelt rolla eller vinn-vinn situasjonen vart eit positivt argument for å driva med kaperverksemda i Stavanger. Det var i dei første åra av Napoleonskrigane at det var mest kaperaktivitet i regionen.¹⁷ Drivkrafta bak kaperfarten på lokalt nivå vart nok styrt av den økonomiske faktoren. Politikk og patriotisme var tilleggsargument i ein perioden med hungersnød og fattigdom. Engelskmenna sin handelsbarrikade over Noreg vart og ein viktig motivasjonskjelde for mobiliseringa av kaperfarten og sjøfarten. Det var ein økonomisk krise i Stavanger i denne perioden.¹⁸

Ole Feldbæk og Halkild Nilsen, to danske historikarar har begge skrive i tidsskrift om dansk-norsk utanrikspolitikk på slutten av 1700 talet. I denne perioden var Danmark-Noreg nøytrale i dei store konfliktane i Europa, som gjorde handel med dei ulike partane vanskeleg. Feldbæk og Nilsen skriv om to ulike hendingar der den økonomiske vinninga kjem i konflikt med utanrikspolitikken. Dette gjev eit innblikk i det politiske klimaet i København før Napoleonskrigane og drøftinga rundt å vera ein handelsnasjon og kaperfarten. I dansk historieskriving har ikkje sjølv kaperfarten vert i fokus, meir økonomiske og utanrikspolitiske omstende rundt temaet. Eit døme på dette er Halkild Nilsen. Han har skriven om ein diplomatisk hending i Bergen i 1779. Eit amerikansk kaperskip, med tre engelske priser, ville legge til land. Dette vart starten på ein problematisk politisk situasjon. Danmark-Noreg var nøytrale under den amerikanske frigjeringskrigen, dei dreiv handel med USA, samtidig som dei hadde viktige politiske og handels forbindingar med England. Difor hadde i Danmark-Noreg endå ikkje akseptert USA som sjølvstendig nasjon.¹⁹ Nilsen skriv om korleis

¹⁶ Mauland, 21, 1914.

¹⁷ Mauland, 28, 1914.

¹⁸ Mauland, 42, 1914.

¹⁹ Halkild Nilsen, 104, 1963

minister for utanrikspolitikken i Danmark-Noreg A.P Bernstorff løyste situasjonen. Bernstorff nekta kaprarane å bruke det amerikanske flagget, som kunne ført til ein måtte ha anerkjent den nye staten. Mannskapet fekk økonomisk støtte og opphaldsløyve i Bergen.²⁰ Bernstorff måtte gå av etter denne hendinga, som Nilsen meiner er svak leiing av regjeringa i København.

*”Et lite tiltalende trekk finner en hos den utenriksledelse som avløste A.P. Bernstorff når den for å komme ut av den vanskeligheten overfor U.S.A’s regjering søkte å skyve skylden for den uheldige episode i Bergen over på den daværende utenriksminister— det falt da ulike lettere å kritisere enn å ta ansvaret i den aktuelle situasjonen”.*²¹

Ole Feldbæk har skreve fleire tidsskriftsartiklar om dansk-norske nøytralitetsutnytting. Han problematiserer krysskonflikten mellom private aktørar sin grådighet med å navigera det politiske farvatn forsiktig.²² Det er forholdet til England, Feldbæk ser nærare på. Leiinga i Danmark-Noreg pressa grenser for kva som var politiske forsvarleg for økonomisk vinning, medan det var store konfliktar mellom stormaktene i Europa. Feldbæk skriv om eit spesielt døme som er blitt kalla Caracas-spekulasjonane (1782-1783). I denne situasjonen var det embetsmenn i den dansk-norske regjeringa som danna eit handelskompani. Målet var å samarbeide med spanske konvoiar frå Sør-Amerika til Europa. Dei skulle sende skip for å hjelpe den spanskeflåten gjennom handelsruta over Atlanteren. Spania var i krig med England, og det var difor ein vanskeleg politiske situasjon å vera i. Feldbæk drøfta om ein slik handelsavtale var politisk forsvarleg eller økonomisk grådighet;

*”hvorvidt Caracas-spekulationen overskred grænsene for det politiske forsvarlige, og hvorvidt privatøkonomiske hensyn indgik i de styrends dispositioner; og i svarene må nødvendigvis indgå et personligt skøn”.*²³

Feldbæk sin risikovurdering er at ein slik økonomisk gunstig avtale var verdt dei diplomatiske følgjande som kunne kome. Nilsen og Feldbæk beskriv gjennom ulike hendingar korleis Danmark-Noreg manøvrera seg mellom økonomisk vinning og det å oppretthalde nøytraliteten i krigstid.

²⁰ Halkild Nilsen, 103, 1963.

²¹ Halkild Nilsen, 103, 1963.

²² Feldbæk, 175, 1973.

²³ Feldbæk, 175, 1973.

I denne masteroppgåva skal eg òg sjå på statsvitarar og deira teoriar rundt kaperfarten. Det finst fleire ulike teoriar om korleis forholdet mellom stat og kaperverksemda var. Dei har problematisert den innarbeidde tese om eit statleg valdsmonopol som vart etablert alt i tidleg moderne tid. Statsvitarar drøftar korleis det kan vera plass til kaprarar, private aktørar, innanfor eit statleg valdsmonopol. "Valdsmonopol" er eit uttrykk Max Weber brukte når han definerte starten på den tidleg moderne stat. Ein slik stat kan dermed ikkje ha plass til privatvald, altså kaprarar eller andre aktørar. Det er denne problemstillinga statsvitarane prøver å løyse. Har staten monopol på vald, og/eller finst det plass til privat valdsbruk og? Det er usemje blant forskarar om kaperfarten sin plassering i ein slik teori om valdsmonopol. Denne oppgåva vil gå gjennom ulike standpunkt på denne debatten. Ein har på eine sida forskarar som meiner kaperfarten er ein del av staten sitt valdsystem, iallfall delvis, og på andre sidan forskarar som meiner staten ikkje har kontroll over kaperverksemda.

Janice E Thomson publiserte i 1996 boka "Mercenaries, Pirates, and Sovereigns : State-Building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe". Thomson skriv om ulike grader av vald utført av private aktørar. Ho har laga kategoriar som viser kor mykje eller lite kontroll staten har over ulike formar for privatvald, til døme kaprarar og leigesoldatar. Ho går systematisk gjennom dei og deira utvikling i forhold til staten. Thomson drøftar kaperfarten sin plassering i eit statsstyrt militær. Ho studerer overgangen frå ikkje statleg valdsutøving til moderne statar med valdsmonopol.

Alexander Tabarrok har skreve artikkelen "*The Rise, Fall and Rise Again of Privateers*" publisert i 2007. Tabarrok sitt fokus er på den amerikansk kaperverksemd under 1812 krigen. Amerikansk kaperfart gjorde stor suksess under konflikten, medan den amerikanske marinen gjorde mindre skade. "...*the privateers were the first to launch. They swept out from America's coasts, capturing and sinking as many as 2,500 British ships and doing approximately \$40 million worth of damage to the British economy*".²⁴ Dette er nok grunnen til at Tabarrok har sett nærare på kaperfarten i denne perioden. Han ser på kaperverksemda som ein del av eit statleg program, sjøforsvaret. Tabarrok samanliknar kaperfart med patentsystemet; "*A patent is to an inventor what a letter of marque and reprisal was to a privateer: a government-granted right to search out and claim prizes*".²⁵ Tabarrok meiner kaperfarten er ein del av staten sitt valdsutøving, at staten "out-source" ei type arbeid

²⁴ Tabarrok, 571, 2007.

²⁵ Tabarrok, 572, 2007

til kaprarane.

Dei to statsvitarane Halvard Leira og Benjamin de Carvalho har skreve ein artikkel om kaperfart i Nordsjøen med spesielt fokus på Napoleonskrigane. Den kom ut i 2011 med vekt på franske kaprarar; "Privateers of the north sea: at worlds end french privateers in norwegian water". Denne artikkelen bruker òg tid på å diskutera teoriane om valdsmonopol. Dei er ueinige med både Thomson og Tabarrok og avsluttar med sin eigen konklusjon om staten sin kontroll over kaperfarten. Dette kjem eg attende til i kapittel 2. Leira publiserte i 2011 ein artikkel til om kaperfart. Denne handlar om norske kaprarar og har som mål å opplysa lesaren om kaperverksemda i Noreg. *"Den første mål- settingen med denne artikkelen er derfor å klargjøre hva en kaper var, og hvordan de skilte seg fra sjørøvere"*.²⁶ Leira og de Carvalho sin artikkel er publisert i ei antologi av fleire tekster kalla "Mercenaries, Pirates, Bandits and Empires :Private Violence in Historical Context" av Alejandro Colás and Bryan Mabee. Colás og Mabee har skrevet første artikkelen som har tittelen "Privat voldsmakt i historisk kontekst", oversatt av Halvard Leira. Dette er ein artikkel om omgrepet privatvald og bruken av ordet. Den har som mål å forklare kvifor uttrykket "ikkje-statleg" bør bytast ut med privatvald og at privatvald ikkje alltid er ein motpol til statleg valdsmynd. Artikkelen fokuserer òg på samhandlingar mellom staten og private aktørar i ein historisk kontekst.

1.3 Metode, avgrensing og problemstilling

Tønnessen og Teige har begge skrive samlingsverk om kaperfarten, ulikskapen er tidsperiodane dei skriv om. Begge fokuserer på å skildra kaperverksemda i Danmark-Noreg; framstilling av hendingar, økonomisk og militære betyding. Forholdet mellom stat og kaprarar blir difor aldri verkeleg tatt opp i samband med teoriar omkring statleg valdsmonopol i deira tekster. Begge er opptekne av relasjonen mellom stat og kaprar, men ikkje vidare drøfting med bruk av teoriar om statleg valdsmonopol. Tønnessen skriv ein del om korleis samtida såg på kaperfarten, grunna meir motstand mot bruken under Napoleonskrigane enn den store nordiske krig. Han har ein interessant merknad under avsnitt om kjeldeinnsamlinga; *"I det hele lå kaperne både faktisk, rettslig og administrativt på grensen mellom det militære og sivile område"*.²⁷ Tønnessen skriv kort om gråsona kaperfarten låg i. Dokumenter er arkivert både under militære og sivile arkiv. Han skriv vidare at gjennom krigsåra var kaperfarten aldri organisert under ein avdeling. Ein slik organisering må ha gjort

²⁶ Leira, 463, 2011

²⁷ Tønnessen, 8, 1955.

det vanskeleg for sentralmaktene i København å regulera og kontrollera kaperverksemda. Prisretten var sivildomstol, kaperbrev vart medelt av stiftamtmenne men sendt ut av militæret og kaperskip var klassifisert som krigsskip under marinen. Både Teige og Tønnessen skildrar kaprarar som privat aktør, men at staten setjar det i gang og har ansvar for verksemda. Dei problematisere ikkje over dette og går heller vidare med å skildre kaperfarten. Dette blir hovudformålet med min oppgåve, å sjå nærare på denne ”gråsona”.

1.3.1 Problemstillingar

Historikarane har, som skriv tidligare, ikkje fokusert på problemstillinga rundt statleg eller privatutøving av vald. Historikarar som har studert kaperfarten i Danmark-Noreg kan delast inn i to grupper: Dei som har skriv samleframstillingar og dei som skriv om einskildhendingar for geografisk avgrensa område. Historikarar ser på tida før, under og verknaden til kaperfarten. Dei problematiserer ikkje og drøftar ikkje kva rolle kaprarane hadde i forhold til staten og teoriar omkring valdsmonopol og privatvald. Statsvitarane studerer kaperfarten som eit ahistorisk fenomen og drøfter det teoretisk under kategoriar som ikkje fanst i samtida. Dei har teoriar om valdsmonopol og privatvald og drøftar korleis kaperfarten passer inn i teorien om eit statleg valdsmonopol.

Det er difor eg i denne oppgåva skal sjå nærare på kaperfarten i forhold til staten og eit statleg valdsmonopol. Medan Tønnessen og Teige har skriv oversikttekster om kaperverksemda, skal eg studera korleis staten forsøkte å regulere kaperfarten og kor mykje kontroll dei eigentleg hadde over verksemda. Eg skal òg drøfta dei ulike teoriene rundt kaperfarten og gjera ein komparasjon av statsvitarane sine teoriar opp mot det historiske materialet og synspunkt frå historikarar. I oppgåva skal eg òg undersøka staten sin vilje til å regulera kaperverksemda. Altså kor mykje direkte kontroll staten hadde over verksemda. Eg skal òg sjå nærer på den faktiske saksbehandlinga frå utsendinga av kaperbrev til ferdig dømt kapersak. Omfanget av kaperaktiviteten og storleiken av kaperflåten under den store nordiske krig og Napoleonskrigane vert og vurdert i forhold til marineflåten. Til slutt skal eg vurdere den økonomiske gevinsten av bruken av kaperfarten. Kven tente på kapring – staten eller dei private kaprarane?

1.4 Kjelder og kjeldekrtikk

Når ein skal sjå nærare på kaperfarten i Danmark-Noreg under Napoleonskrigane er det kjelder frå samtida som gjev innblikk i korleis kaperverksemda fungerte i praksis og korleis samtida ynskjt at kaperfarten skulle fungere. I denne samanheng blir sentralstyremaktene i

København viktig. Å studera deira syn på kaperfarten og deira mål med aktiviteten, lover og regler blir viktig her. Dei gjev ein klar indikasjon på korleis staten ville at reiarlaga skulle operera under konflikt, og handlingsrommet til kaprarane. Domstolane som dømde i kapersaker, kalla prisretten, kan gjeve informasjon om korleis kaperfarten fungerte i praksis. I denne teksten vil fokuset vera på prisrettane i Noreg.

1.4.1 Lovregulering av kaperfarten

Lover og regler uttrykk staten sin politikk rundt kaperfarten, og endringar over tid.

Reglementa forklarar formålet med kaperfarten, og korleis staten ynskje at kaperverksemda skulle operera. Ein kan òg sjå korleis sentralmaktene i København regulerte kaprarane under krigen. Det finst tre hovudreglement som denne oppgåva vil legge vekt på. Det finst fleire reglement og reskript (tilleggs lover), men desse tre varte lengst og hadde størst betydning for verksemda. Dei tre reglementa vart utsendt i 1711, 1807 og 1810. Reskript kan vise endringar og utvikling i syn på kaperverksemda frå staten sin sida.

Kaperreglementet frå 6 April 1711 var utsendt grunna at Danmark-Noreg var i krig med Sverige, den store nordiske krig. Det var utsendt eit kaperreglement året før, i 1710, men det vart fort endra og dette reglementet vart ståande resten av konflikten.²⁸ Dette reglementet var ståande i nesten 100 år før eit nytt reglement vart sendt ut i 1807.

Etter den store nordiske krig var Danmark- Noreg som nemnt ikkje innblanda i nokre konfliktar og heldt seg nøytrale. Det var difor ikkje behov for eit nytt reglement for kaperfarten. Danmark-Noreg var nøytrale fram til det britiske flåteranet i København. Engelskmenna tok heile den danske marinen og 11 dagar seinare vart Danmark-Noreg med i krigen mot England på Napoleon sin side.²⁹ Allereie i mai same år hadde prosessen rundt kaperfarten begynt. Kansellipresidentane kalla inn til eit møte der formålet var å oppdatera og redigera kaperreglementet frå 1711.³⁰ Etter flåteranet vart kaperverksemda endå viktigare for staten og eit nytt reglement vart utsendt, den 14 september 1807, med formål å oppmuntra reiarlag til kaperfart.

Ein fredsavtale med Sverige i slutten av 1808 førte til fullstendig stopp av kaperverksemda på dansk-norsk side.³¹ Kaperfarten starta ikkje opp igjen før våren 1810.

²⁸ Forordninger og Aabne Breve fra aar 1709 til 1710, 51

²⁹ Berit Eide Johnsen, 20, 1993.

³⁰ Tønnessen, 31, 1955

³¹ Njåstad, Magne. (2017, 5. Oktober, SNL.no).

Kongen av Danmark-Noreg spurte om Kanselliet kunne sende ut eit nytt kaperreglement i samanheng med at kaperverksemda igjen var lovleg i Danmark-Noreg.

”liksom omstendighetene har gjort det nødvendig for ein tid å oppheve kaperfarten, så ville det nå igjen være hensiktssvarende å kunne gi samme ny virksomhet”.³² Den nye kaperloven som vart utsendt den 28 mars 1810 var basert på reglementet frå 1807, men det var meir omfattande med fleire regler som kaprarane måtte forholde seg til.³³

1.4.2 Prisretten

Prisretten gjev innblikk i korleis kaperfarten var dømt i praksis. Reglementa som vart utsendt fortel korleis staten ønska at kaperverksemda skulle fungera, medan domsavgjerdar syner korleis lovene vart oppretthald og tolka. *”Juridisk sett var prisfører bare ein siktet person som fremdeles hadde eiendomsrett over skip og ladning inntil en eventuelt fellende prisdom skilte han far det”*. Ein kaperkaptein eigde ikkje noko av den erobra lasten, berre moglegheit for kontantbeløpet etter ein kommande auksjon av prisen.³⁴ Ein prissak var ein privat rettssak mellom prisen sin skipper og kaperkapteinen. Denne uvanlege domstol var så spesiell at det vart oppretta ein eigen særdomstol kalle prisretten, som tok seg av alle kapersaker i Danmark-Noreg.

1.5 Disposisjon

I kapitel 2 er det teoriar rundt kaperfarten som er i fokus. Statsvitarar og historikarar drøftar og diskuter relasjonen mellom stat og kaperfart. Her skal eg gå kronologiske gjennom teoriar rundt det statlege valdsmonopol i dei tidleg moderne statar og knytta det opp mot kaperfarten. Det vert òg ein samanlikning i syn mellom statsvitarar og historikarar.

Kapitel 3 omhandlar staten sitt formål med kaperfart. I dette kapitlet er kaperreglementa i fokus. Eg skal sjå nærare på tre ulike reglement, eit frå 1711 og to frå Napoleonskrigane. Lover syner staten sitt formål med kaperfarten og deira syn på korleis ein kaper skal opererar til sjøs og land. Med dette som fokus har eg organisert alle paragrafane tematisk etter fira ulike kategoriar: valdsutøving, priser, organisering og administrasjon og andre forhold. Dette gjer det enklare å sjå det fullstendige bilete over staten sitt formål med kaperfarten.

³² Tønnessen, 235, 1955.

³³ Tønnessen, 243, 1955.

³⁴ Tønnessen, 72-73, 1955.

I det neste kapitelet, skal eg undersøker den faktiske prosessen frå kaperbrevutsendinga til dømminga i ein prisrett. Kapitel 4 er delt inn i to hovudaspektar; den lovbestemte forvaltning og kapring i praksis. Den lovbestemte forvaltning byggar vidare på drøftingane frå kapitel 3 som handlar om kaperreglementa. Her vert fokuset retta mot utsendinga og innhaldet i kaperbrev og sjølv prisretten. Vidare ser eg nærare på kapringar i praksis. Her vert ulike kapringar framstilt og andre hendingar som sett lys på korleis kapertokter fungerte i praksis. Formålet med dette kapitelet er å sjå på korleis kaperfarten var regulert, og finne ut av staten sin vilje til å kontrollera verksemda. Eg vil sjå nærare på sentralmyndigheita i København sin grad av direkte kontroll over kaperfarten.

Kapitel 5 størrelse og omfang. Dette kapitelet som ein kan skjønner frå tittelen, handlar om kvantitet. Eg skal sjå nærare på kaperflåten under både den store nordiske krig og Napoleonskrigane. Utanom ein framstilling av både skip og mannskap vert òg det økonomiske aspekt viktig. Korleis gjekk det økonomisk med kaprarane og kor mykje kunne ein tene er viktige moment.

I avslutningskapitelet vert det ein oppsummering av oppgåva, ei drøfting av problemstillingane og konklusjon. Til slutt drøftar eg denne oppgåva opp mot forskingslitteraturen og kva eg meiner denne teksten bidrar i det akademiske arbeidet om kaperfarten i Danmark-Noreg.

Kapitel 2. Teori: valdsmonopol og kaperfart

2.1 Innleiing

Dei siste 30 åra har kaperfarten fått ein oppsving innan akademisk forsking, blant anna med aukande interesse frå statsvitarar. Dei ynskjer i langt større grad å teoretisere forholdet mellom staten og kaprarane. Utgangspunktet er Tillys teori om etableringa av statleg valdsmonopol i dei tidleg moderne statane. Manglande empirisk samsvar har fått statsvitarar til å problematisere den innarbeida teorien om eit etablert og fullverdig statleg valdsmonopol i tidleg moderne tid. Dei ser nærare på korleis det kan vera plass til private aktørar som får utføre vald, i eit system der det er teorisert at staten har monopol på valdsbruken. Statsvitarane drøftar kvar sine teoriar om kaperfarten sitt forhold til staten. Thomson og Tabarrok som på ein side meiner kaperverksemda på ein eller anna form er ein del av det statlege krigsmaskineriet. Leira, De Carvalho og Colà & Mabee på den andre skildrar eit forhold som er meir fritt og ein sentralmakt med langt mindre kontroll. Dei drøfta ulike formar for statleg kontroll og korleis dette gjer det vanskeleg å vurdere enkelt kva rolle kaprarane hadde i forhold til staten. Eg skal difor sjå på statens valdsmonopol eller mangel på det, dette i konteksten av 1700-1800 talet. Ein kan dela opp debatten rundt statsvitarar sine teoriar om valdsmonopolet i to partar. På ein side eit hybrid eller delvis valdsmonopol, der staten manglar kontroll. Eller på den andre sidan der kaperfarten vert privatisert ("out sourcing") av eit statleg valdsmonopol, altså der staten har privatisert forvaltninga av kaperverksemda.

I dette kapitelet skal eg gå kronologisk gjennom nokre statsvitarar sine teoriar om staten og kaperfarten. Eg skal sjå nærare på ulikskapane mellom dei, og kva kjeldemateriale dei brukar. I dette kapitelet kan det òg vera interessant å ta med historikarane, som denne oppgåva har introdusert, og sjå om deira syn på kaperfarten passar inn under nokre av desse statsvitskaplege teoriane.

2.2 Statsvitskap og teoriar om kaperfarten

Omgrepet "valdsmonopol" vart innført av statsvitararen Max Weber. Dette uttrykket vert brukt under defineringa av kva en moderne stat er. Weber kjem fram til at ein moderne stat har eit fullstendig valdsmonopol, altså full kontroll over valdsbruken i landet. Dette tyder at det er berre staten som får lov å utføre vald enten på vegne av folket eller mot folket. Hær, marine

og politi forvaltar statens valdsmakt. Viss ein då skal fylgje Webers lære, tyder dette at privat valdsbruk er enten ein del av staten sitt valdsmonopol eller så finst den ikkje. Teoriar rundt den moderne stat finst det mange av, ein av dei meir kjende kjem frå Charles Tilly.

2.2.1 Charles Tilly

Charles Tilly sin teori handlar om opprettinga av verneverksemder, som er starten på utviklinga til å bli ein moderne stat. Staten tek pengar frå folket gjennom skatt som dei brukar på å forsvare landet. Han går vidare og meiner at det er gjennom krigføring at statsmakta vert konsolidert. Folket gjev frå seg litt fridom mot eit tryggare samfunn. Ein går gjennom ulike utviklingsfasar; i starten hadde statar leigesoldatar, medan dei til slutt hadde dei eigne ståande hærar. Dette gjer i følgje Tilly at behovet eller bruken av privatvald er vekke før ein kjem til den moderne stat. Elimineringa av privatvald er del av kjenneteiknet på ein moderne stat. Det er altså rundt desse teoriane at rolla til kaperfarten har vorte diskutert. Ein kan på mange måtar dela forskingsdebatten i to; dei som seie at kaprarane står utanfor staten og dei som seier at kaperfart er ein del av staten.

2.2.2 Janice E. Thomson – gradvis overgang

Janice E. Thomson har skriva ei bok om internasjonal historie og politikk. Der definerer ho kaperfarten sin rolle som private aktørar styrt av ein statsmakt.³⁵ Dette tyder då at reiarlag eig skipa, men styrer ikkje sjølv kva dei kan gjera. Staten bestemmer kor dette lov å kapre skip og kva skip som er lov å kapre. Thomson er ein statsvitar som i 1996 gav ut boka, ”*Mercenaries, Pirates, and Sovereigns : State-Building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe*”, der ho tar for seg utviklinga av den moderne stat og korleis valdutøvinga forandra seg med den. Thomson skriv i sin introduksjon at målet med boka er å sjå på korleis vald utøvinga gjekk frå private aktørar til statleg styrt. Thomson forset på Tillys arbeid. Hennes mål er å vise til den gradvise overgangen mellom ein før-moderne stat der ein ikkje hadde valdsmonopol, til ein moderne stat der monopolet var på plass. Thomson sitt fokus er å utvida omgrepet valdsutøving, og viser at det er meir kompleks enn det Tilly framstiller.

”Violence was shifted from the nonstate, economic, and international realms of authority into the state, political, and domestic realms of authority. It was dedemocratized, demarketized, and territorialized.”³⁶

³⁵ Janice E. Thomson, 1996, 8.

³⁶ Thomson, 1996, 4

Det er i denne samanheng at ho, blant andre dømer, brukar kaperfarten for å sjå på tidlegare statsvitarar sine synspunkt på teorien om valdsmonopolet. Thomson startar sin bok med å ta stilling til tre ulike statsvitskaplege definisjonar på kva ein stat er (av tre ulike statsvitarar): Max Weber, Charles Tilly og Anthony Giddens.

“According to Weber, one of the essential characteristics of the state is that it “successfully upholds a claim to the monopoly of the legitimate use of physical force in the enforcement of its order.” Similarly, Tilly includes “controlling the principal means of coercion within a given territory” in his definition of the state. More recently, Giddens defines the nation-state, in part, as having “direct control of the means of internal and external violence” within “a territory demarcated by boundaries (borders).”³⁷

Thomson skriv vidare at ordlyden i desse tre definisjonane er ganske like, men med nokre viktige ulikskapar. Weber skriv om legitimitet rundt valdsbruk, medan Tilly og Giddens ikkje bruker uttrykket legeitimitet. Alle tre har ulike versjonar av korleis staten har valdsmonopol. Tilly skriv om ”controlling the principal means” medan Giddens justerer det til “direct control of the means of internal and external violence”. Tilly skriv om å ha kontroll over ulike måtar ein kan utøva vald med. Giddens går eit steg vidare og definerer valdsmonopol til direkte kontroll over bruken av vald. Han skildrar ein sterk statsmakt med nærare detaljstyring over valdsutøvinga. Tilly framstiller valdsmonopol gjennom generelle trekk og til dømes kaperfarten hadde ikkje øydelagt for hans skildring av valdsmonopol. Kaprarar er så avgrensa gjennom kor dei kan utøve vald og lover på kva vald dei kan utøve, at det ikkje krasjar med Tilly sin definisjon. Weber skriv om vald som eit viktig kjenneteikn på moderne statar. Tilly forklar at det valdsmonopol er å ha kontroll over dei viktigaste midla for å yte vald. Giddens går vidare å skriv direkte kontroll over intern og ekstern valdsutøving. Desse tre beskriv ulike måtar ein kan måle valdsutøving og kontrollen over det.

Desse ulikskapane i definisjon, meiner Thomson skapar fleire spørsmål. Dette førar til kategoriane som Janice Thomson har laga, som omhandlar ulike gradar av statleg og ikkje-statleg styrt vald.

³⁷ Thomson, 1996, 7

Tabell 2.1 Thomsons overgangsformer. Analytisk rammeverk

	Allokering		Eigarskap	
Avgjerdsmynde	Autoritær	Marknad	Stat	Ikkje-statleg
Stat	1 Lånetroppar	2 Leigetroppar	5 Statleg ståande hær	6 Kaprarar
Ikkje statleg	3 Internasjonale styrkar	4 Leigesoldatar	7 Filibusters	8 Piratar

Kjelde: Thomson 1996, Tabell 1.1. side 8.

Janice Thomson skriv følgjande om analysekategoriane i tabellen;

“This brief analysis suggests that state control over violence is not only multidimensional but highly variable. Whether the state exerts control, direct control, or monopolistic control over the use, means, or principal means of violence is an empirical question.”³⁸

I boka går Thomson gjennom dei ulike formane for å utøva vald, som ein kan sjå i tabellen over, men vidare i denne teksten vert fokuset retta mot kaperfarten. Tabellen viser at staten ikkje eig, men veljar over kva ein kaper kan og ikkje kan gjera. Dette vil sei at kaprarar må fylgje staten sine spesifikke reglement og andre generelle lover. Det Thomson ikkje drøftar med utgangspunkt i denne tabellen er andre formar av avgjerdsmynde, som til dømes strategiske militæraggjersler. Kor mykje avgjerslemynde hadde eigentleg staten over dansk-norsk kaperfart under Napoleonskrigen? Dette er noko av svakheita i Thomson sin analyse. Ein ting er å bruke prisretten og lover til å regulerer kaperfarten, men er det nok til å seie at staten har kontroll over verksemda?

Thomson definer kaperfarten som skip tilhøyrande privat personar, som seglar under kommisjon i krigstid. Kapteinen på eit slikt skip styrer under dei vanlege krigslover til sjøs. Ein slik avtale eller kommisjon som Thomson skriv, gjev kaprarane lov til å utøve vald. Det Thomson meiner skil piratar og kaprarar frå kvarandre, er at staten står til ansvar for alle hendingar utført av eit kaperskip.³⁹ Ein kan sjå det visuelt forklart i Thomsons tabell 1.1. Både piratar og kaprarar er ført under privat eigd, medan dei vert delt under kven som har autoritet og tar avgjersler. Dette fundamentet i Thomsons analyse av kaperfarten; ansvar og

³⁸ Thomson, 1996, 9

³⁹ Thomson, 1996, 23

kven bestemmer. For kaprarar har staten avgjerdsrett meiner Thomson. Ho viser òg til dei skiftande rollane ein kaperkaptein kunne ha. Eit år var han ein kaprar, medan neste ført opp som ein pirat før han igjen fekk kaperlisens. Dette er med på å gjera det vanskelegare å halde kontroll på kven som var kva. Ein kaper kunne altså ”vandre” mellom kategoriane i tabellen.⁴⁰

“In the context of that period, it was impossible to sort out legitimate from illegitimate practices of violence on the basis of state authority. States claimed the right to authorize nonstate violence while shirking responsibility for the consequences of that violence.”⁴¹

Dette problemet førar til slutt at i 1856 vart kaperfarten ulovleg. Thomson viser altså at i sin eiga samtid var det ikkje alltid lett å skilje ein kaper frå ein pirat. Difor har det i ettertid vore vitskapelege debattar om relasjonen mellom kaperfarten og staten. Thomson skriv at kaperfarten vart ofte brukt som eit maritimt verkty for svake sjønasjonar mot overlegne styrker. Eit døme på dette er 1812-krig mellom USA og Storbritannia. Amerikanske kaprar tok over 30 000 krigsfangar og 13000 priser for ein samla verdi på 39 millionar dollar. Dette syner at kaperflåten samla sett representerte ein stor militær stryke. Den amerikanske kaperflåten hadde stor verkand på 1812-krigen. Det er eit paradoks, men det var dei store sjønasjonane som England og Frankrike som starta og var mest aktive innan kaperverksemda.⁴²

2.2.3 Tabarrok- ”privateering”

Alexander Tabarrok er professor i økonomi og har skriva ein lengre artikkel om kaperfarten under 1812-krigen; *“The Rise, Fall, and Rise Again of Privateers”*. Tabarrok ser nærare på amerikansk kaperfarten og kva nytte den har hatt for USA sin marinestyrke.

“Privateering played a critical role in the American Revolution, with approximately seven hundred commissioned ships, compared to approximately one hundred ships in the U.S. Navy (...).”⁴³

Dette syner korleis som Thomson skildrar, at svakare sjønasjonar hadde god nytte av ekstra hjelp under sjøkonfliktar. Dette vil igjen bli eit viktig moment når ein diskuterer dansk-norsk

⁴⁰ Thomson, 1996, 148

⁴¹ Thomson, 1996, 149

⁴² Thomson, 1996, 26

⁴³ Alexander Tabarrok, 2007, 567

kaparfarten under Napoleonskrigane. Tabarrok skriv vidare at det er under 1812-krigen at kaparfarten når sitt toppunkt i USA. Under denne konflikten vart kaperverksemda brukt av begge parter. Eit interessant moment han tar opp er prisretten under konflikten.

Ein skulle tru at under krig ville dommarar sjå mildare på priser erobra av allierte og eigne skip, men som Tabarrok skriv, vart dei to første britiske priser som var tatt, dømt som ikkje gode priser. Grunnen til dette var at skipperane på dei erobra skipa ikkje visste at landa var i krig mot kvarandre. Alexander Tabarrok skriv om situasjonar der kaperkaptein kontaktar kapteinen på det andre skipet, og blir einige om ein avtale. Dette innebar at kaperskipet lot det fiendtlige skip gå fritt mot betaling. Dette vart gjort slik at et kapermannskap slapp dei byråkratiske prosessar og saksbehandling ein må gjennom ved å sigle inn til ein hamn og vente på prisretten.⁴⁴ Ein hadde òg situasjonar med krigsfangar. Det var dyrt å ha fangar ombord, så i staden for å senka eit krigsskip gjekk dei inn i ulike typer avtalar som nemnt over. Den amerikanske kongressen sendte ut denne proklamasjonen om krigsfangar hjå kaprarar:

“[t]owards the enemy vessels and their crews, you are to proceed, in exercising the rights of war with all the justice and humanity which characterizes the nation of which you are members.”⁴⁵

Kapersystemet fungerte slik at før ein kunne reise ut på kaparfart måtte ein kaperkaptein betale inn eit depositum til staten. Dette skulle dekke erstatningar og andre avgifter som kunne oppstå. Det var ein økonomiske forsikring staten tok. Desse summene kunne bli tatt frå kaprarane, viss dei utførte erobringar mot nøytrale skip eller andre ulovlege hendingar som kunne skje under ein kapring. Dette var med på å oppretthalde loven, og gi kaprarane ein god grunn til at helde seg på riktig side av den.⁴⁶ Tabarrok kallar kaparfarten eit regjeringsprogram:

“Viewed from today’s perspective, privateering looks like “privatization,” but it was such only in the same poorly phrased way that private prisons are privatization. Private prisons and privateering more accurately exemplify the contracting out of government services. With privateering, government uses private enterprise to serve

⁴⁴ Tabarrok, 2007, 568

⁴⁵ Tabarrok, 2007, 569

⁴⁶ Tabarrok, 2007, 570

its own ends.”⁴⁷

Tabarrok sitt syn på kaperfart kan oppsummerast enkelt gjennom setninga; ”*With privateering, government uses private enterprise to serve its own ends.*” Staten, på mange måtar, ”out-source” vald som begge partar tener på. Staten får meir maritim styrke og kaprarane tener pengar på innsatsen. Tabarrok spesifiserer at kaperfarten ikkje er det same som privatisering av eit nasjonalt forsvar. Kaperverksemda fungerte gjennom stønad av stat, lover og den økonomiske forpliktinga mellom partane. Han har ein analogi mellom kaperfarten og patent systemet i USA.

*“A patent is to an inventor what a letter of marque and reprisal was to a privateer: a government-granted right to search out and claim prizes. Both systems take advantage of private incentives, but neither can operate without government.”*⁴⁸

Tabarrok skriv at kaperfarten sin nedgang etter 1812 og til slutt avslutning henger saman med statar sin aukande makt. Det vart mindre behov for private aktørar. Det er dermed fasinerande som Tabarrok skriv, at tida etter den kaldekrigen har gjeve private valdsaktørar ein oppsving ikkje berre i Afrika, men òg i USA. Frå 1997 til 2007 brukte USA 300 milliardar dollar på private styrkar.⁴⁹

Både Tabarrok og Thomson ser på kaperfarten som, i ulik grad, ein del av staten. Det som kanskje skil dei mest frå kvarandre er kor avgjerdsmynde over verksemda ligg. Enklare skriven handlar det om styring over kaperfarten. Dette legg Thomson over på staten, medan Tabarrok skriv om ”*out-sourcing*” av kaperfarten. Ein kaprar må fylgje sitt lands lovverk, samstundes gjev loven kaprarane vern. Dette meiner Tabarrok er ein del av avtalen mellom stat og kaper, men har ikkje noko med avgjerdsmynde å gjera. Han brukar analogiar som patentordninga i USA, der eit samarbeid er nødvendig for at det skal fungera. Thomson skriv sjølv at kor mykje direkte kontroll eller anna form for kontroll staten har over vald er eit empirisk spørsmål. Tabarrok skildrar kaperfarten som eit samspel mellom stat og kaprar. Kaperbrev og lover gjev kaprarar vern og løyve til å utøve vald. Løyve kaprarar får er avgrensa til sjøs og mot fienden, difor ser ikkje Tabarrok behov for å drøfte kontrollaspektet under ein kapertokt. Når løyve er utsendt, passar berre staten på at dei fylgjer lovene som er

⁴⁷ Tabarrok, 2007, 571-572

⁴⁸ Tabarrok, 2007, 572

⁴⁹ Tabarrok, 2007, 575-576

blitt satt. Thomson skriv meir om ansvar og kven som avgjer og styrar over kaperfarten. Difor etter hennar analyse vert det som skjer til sjøs underlagt staten sitt ansvar.

Dette gjer at spørsmålet om relasjonen mellom stat og kaper vert påverka av kva kjeldemateriale ein brukar for å finne svaret. I Thomsons bok er eit av måla å skape ein meir detaljert definerings og utvikling av valdsbruken i dei tidlege moderne statar. Hennar bok føreset og utvidar Tilly sin meir rigide todeling av valdsutøving; før og etter etableringa av den moderne stat. Thomson viser overgangar mellom dei ulike fenomen av privat og statleg vald. Det som gjer det vanskeleg å diskutera ulikskapen mellom Thomson og Tabarrok er at ein er statsvitarar og den andre økonom. Dei har ulike bakgrunn og legg vekt på ulike kjelder og analogiar. Thomson fokuserer på statsvitskapleg teoriar om valdsmonopol og metodar. Tabarrok brukar meir økonomiske kategoriar er oppteken av kontraktar, samarbeid og brukar økonomiske analogiar.

2.3 Kritikk av Thompson og Tabarrok

Det er og andre ulike teoriar om kaperfarten. Halvard Leira og Benjamin De Carvalho har skriven ein lengre artikkel, der dei argumentar mot både Tabarrok og Thomson sitt syn på kaperverksemda. Deira tekst, *”Privateers of the north sea: at worlds end french privateers in norwegian water”*, som dei sjølv skriv er inspirert av boka til Thomson, stiller fleire spørsmål til slutningar ho kjem fram til. Dei meiner kaperfarten er eit godt døme på kvifor ein del av hennar konklusjonar ikkje stemmer heilt.

”Among the many different varieties of non-state violence, we believe that privateering offers a particularly fruitful case, and one that challenges Thomson’s account.”

Kaperfarten er eit tema innan privatvald som er lite forska på, men som har dei siste ti åra blitt meir populært. Leira & De Carvalho skriv at av alle formar for privatvald, er kaperfarten den mest institusjonaliserte av dei. Kaprarar hadde fleire fordeler, men og fleire avgrensingar enn andre private aktørar.⁵⁰ Ein av dei største skilnadene i syn mellom desse er at Tabarrok og Thomson ser på kaperfarten som eit verkty staten brukte. Leira & De Carvalho meiner relasjonen mellom partane gjekk begge veger; ikkje berre vart kaperfarten utnytta av staten, kaprarar utnytta samstundes staten. I deira tekst vert det fokusert på den dansk-norske

⁵⁰ Leira&De Carvalho, 2011, 66

og franske kaperverksemd under Napoleonskrigane.⁵¹

Thomsons kategoriar for åtte ulike formar for valdsmonopol og deira utvikling har Leira og De Carvalho problem med. Dei skriv at statar hadde meir kontroll i starten av prosessen enn Thomson beskriv, og at utviklinga av meir kontroll treng ikkje å tyda avskaffinga av privatvald. Omgrepet privat valdsmakt brukast denne oppgåva som ei motsetning til staten sin valdsutøving. Utan eit eksisterande statleg styrt sentrum er all valdsutøving privat.⁵² Difor brukast omgrepet i den samanheng som vold ikkje utøvd av staten. Slik dei ser på det, er det ikkje empirisk grunnlag for Thomson sin teori om kaperfarten. Dei er difor òg ueinig med Tabarrok sin forklaring. Tabarrok sin setning: ”*With privateering, government uses private enterprise to serve its own ends.*”, er etter deira syn ein feiltolking.

*“On the contrary, we will argue, the state at least at the outset of the ‘long’ eighteenth century could do little more than issue letters of marque and reprisal, letters that were often misused, and hope for satisfying results.”*⁵³

Leira og De Carvalho har delt sine motargument mot Tabarrok i tre delar. For det fyrste meiner dei at bruken av USA som døme er eit dårleg eksempel, sidan det er ein kjent sak at på 1800 talet hadde den politiske leiinga i USA ein mistru til ideen om ein ståande statleg hær. Dermed var bruken av kaperfart og andre formar for privatvald naturleg for dei. Tanken om at amerikanarar skulle beskytta seg sjølv, og vera sjølvstendige sto sterkt. Dei held fram med punkt to som går på Tabarrok sin analogi om ”out-sourcing”. Dei skriv at sjølv om kontrakten mellom stat og kaprarar vart knyta gjennom økonomiske og juridiske lover og avtaler, var det forsatt ein mangel på statleg styring. Difor meiner dei at patent-analogien ikkje held mål.

“When a modern state contracts out services, it will specify quite closely what is to be provided and how, and a control-regime might be put in place to ensure that the regulations are followed.”

Dei skriv at med kaperfarten gjorde ikkje staten meir enn å legalisera fenomenet og satt

⁵¹ Leira&De Carvalho, 2011, 66-67

⁵² Leira&De Carvalho, 2011, 442 (Innledning: Privat vold i internasjonal politikk)

⁵³ Leira& De Carvalho, 2011, 68

rammeverket for korleis dei ønska at kaperverksemnda skulle fungera. Kaprarar fokuserte på å tene mest mogleg, og det statlege målet vart ikkje prioritert. Dei dreiv med kapringar hovudsakleg for å tene pengar, ikkje for å drive krigføring mot fienden. Dei viser til eit døme då franske kaprar angreip hamner i Hamburg, som førte til ein diplomatisk krise mellom den franske, skandinaviske og russiske sjøhandel.⁵⁴ Dette var franske kaprarar som øydela for fransk handel. Deira siste argument går på tidsperioden Tabarrok brukar som døme, 1812. Dette er ein periode då stormaktene hadde kome langt i utviklinga mot ein moderne stat, og kaperfarten var allereie på hell.

Difor meiner dei at det er ein ueigna periode å drøfte det store spørsmålet om kaperfarten sitt forhold til staten

“(...)by assuming the situation in 1812 to be the norm, he misses out on what we would consider to be the story—how states gradually developed the indirect control over privateering.”⁵⁵

Leira og De Carvalho går så igjen tilbake til Thomson og temaet ikkje-statleg vald, med fokus på kaperfarten. Dei meiner Thomson gjer ein viktig jobb med å setje fokus på ikkje statleg vald, men understrek at privatvald som kaperfarten ikkje berre var eit statleg verkty. Leira og De Carvalho skriv at kaperfart ikkje alltid vart sette i gang av staten, men at det av og til var reiarlag som mobiliserte for å starte med verksemnda. Det går altså begge veger, denne kontrakten mellom staten og kaprarane. Dei to statsvitarane har ein eigen teori om forholdet mellom kaprarar og staten.

“Rather than states facing a deficit of power, we will thus suggest that state-sanctioned private use of violence usually implies a trade-off, where direct control is (albeit often feebly) replaced by indirect control, and where public and private interests and capabilities are intertwined.”⁵⁶

Dei forklarar vidare at staten og kaprarane ofte arbeidde saman mot eit tildels likt mål: å øydeleggje handelen til fienden. Staten tente på at fienden sin økonomi vart sabotert, medan kaprarar tente på aksjonane. Leira og De Carvalho skriv at slik Thomson sin tabell viser, kan avgjersle og eigarskap verta privat styrt. Dette er eit viktig moment i drøftinga om ulikskapen

⁵⁴ Leira& De Carvalho, 2011, 68-69

⁵⁵ Leira&De Carvalho, 2011, 69

⁵⁶ Leira&De Carvalho, 2011, 69-70

mellom privatvald og privatisering av vald. Kaprarar var ofte handelsmenn i fredstid. Eit døme viser til ein mann som i fredstid var våpenhandlar, med mykje våpen ombord på skipet sitt. Desse våpena var der for å beskytta skipet, men han tok priser viss moglegheita bydde seg.

“(.)thus, the practices of privateering did not develop on the basis of state practices, and the practices as such were not ‘privatised’. (...) Since we believe that the ambiguities of privateering should be highlighted, and since ‘privatisation as process’ is only partially appropriate as a description for privateering, we have chosen to regard the practices as private, rather than privatised.”⁵⁷

Leira og De Carvalho avsluttar sin analyse av kaperfarten med Thomson. Dei meiner at det å plassera kaperverksemda under ein generell enkel kategori, ikkje fungerer viss ein tar med fransk kaperfart. Den franske kaperverksemd var mykje meir komplisert og integrert enn blant anna den dansk-norske; Det var kaperskip som staten eigde som dei lånte ut til vanlege folk, embetsmenn og til og med kongen investerte i kaperskip. Eit mannskap på eit slikt skip kunne bestå av fransk marinepersonell. Statlege og private interesser vart knytt saman, og skilnaden vart vanskelege å sjå.

”If states were indeed ‘using’ privateers to further state interests in the wars of the first half of the nineteenth century, the developments of the preceding 150 years were what enabled such use.”⁵⁸

Halvard Leira skriv i sin eigen artikkel, ”Kaperen Kommer!”, at kaperfarten låg på mange områder i grenselandet mellom offentleg og privat valdsmakt. Han skriv ein kort oppsummering om kvifor det er vanskeleg å plassera kaperfarten. Kaperbrev var ein kontrakt mellom ein konge/stat og kaper. Kontrakten gav kaprarar lov til å utøve makt mot at kongen/staten fekk ein del av overskotet. Det finst mange døme på at både konge og høgt sittande embetsmenn var blant investorane på eit kaperskip. Mannskapet var ofte sjømenn som var rekruttert privat og segla desse privat eigde skipa. Det finst òg dømer der kongar har lånt ut krigsskip og marinemannskap til ein kaperkaptein. Dette mest på grunn av dei økonomiske fordelene med kaperverksemda.⁵⁹ Slik Halvard Leira skildra kaperfarten her, er

⁵⁷ Leira&De Carvalho, 2011, 70

⁵⁸ Leira& De Carvalho, 2011, 92

⁵⁹ Leira, 2011,464

det enkelt å skjønne forvirringa rundt forholdet mellom staten og kaprarane. Statsvitarar fokuserer på ulike dømer og nasjonar for å så lage sine egne teoriar rundt kaperverksemda. Tabarrok med USA, Thomson med dei generelle trekka og Leira & De Carvalho med fransk og dansk-norsk kaperverksemd. Dette gjer at deira syn på kaperfarten vert farga av kjeldene dei studerer.

Halvard Leira forklarar ulikskapen kaprarar og sjørøvarar. Kaperverksemda måtte fylgje internasjonale lover og sedvane, medan piratar sto utanfor loven. Desse lovane beskytta kaprarane viss dei vart fanga. Å bli fanga og merka som sjørøvar var ein dødsdom, medan kaprarar oftast vart sett på som krigsfangar. Det var altså i prinsipp enkelt å skil dei to fenomenen frå kvarandre. Det var, som Leira skriv, vanskelegare i praksis;

”(...)i praksis, bakgrunn og enkeltpersoners liv, var skillene ikke alltid like klare; de to gruppene rekrutterte fra den samme typen mennesker, og overgangen fra den ene til den andre kategorien kunne være glidende.”⁶⁰

2.4 Norske historikarar og forholdet mellom stat og kaprar

Teige og Tønnessen som begge har skrive samlingsverk om kaperfarten, problematiserer i mindre grad forholdet mellom stat og kaperverksemda i tråd med samfunnvitenskaplege teoriar. Men dei er likevel innoom temaet, spesielt Tønnessen. I hans bok ” kaperfart og skipsfart 1807-1814”, går han gjennom kaperfarten frå tida før og under Napoleonskrigane. På tida under Napoleonskrigen, var det ingen sentralmyndigheit i Danmark-Noreg som tok for seg alle kapersaker. Tønnessen går inn i ein lengre forklaring på byråkratiet rundt kaperverksemda.

Prisretten var ein sivildomstol, eit kaperskip vart definert som eit krigsskip underlagt marinen, kaperbrev vart delt ut av stiftamtmen og utsendt av den militære leiinga. Alt dette syner at verksemda ikkje hadde ein sentral organisering. Med eit slik oppsett må det ha vore vanskeleg for sentralmaktene å ha god nok oversikt over kaperfarten. Tilsyn og kontroll i eit system som er så desentralisert må ha vorte vanskeleg. Tønnessen kommenterer dette sjølv; ” *I det hele lå kaperne både faktisk, rettslig og administrativt på grensen mellom det militære og sivile område*”.⁶¹ Tønnessen som Thomson og Tabarrok leggar vekt på staten sitt ansvar som pådrivar for kaperverksemda. Han skriv at kronprins Fredrik var ein stor tilhengjar av

⁶⁰ Leira, 2011, 468

⁶¹ Tønnessen, 8, 1955

kaparfarten. Kronprinsen skriv fleire brev til leiaren av den norske regjeringskommisjonen om mobiliseringa av kaperverksemda, der han blant anna skriv; *”...kaperiet er et middel til å gjøre fienden megen skade og avbrekk”*. For kronprinsen var kaparfarten eit verkty som kosta liten, men kunne som han skriv skape fienden *”megen skade og avbrekk”*. Tønnessen har eit kritisk syn på kaperverksemda, og meiner det gjorde meir skade enn nytte under Napoleon krigen.

”Det synest dog ikke å kunne herske tvil om at hadde Danmark-Norge og de nøytrale maktens og Englands handel og skipsfart fått drives uforstyrret av kaperier, ..., hadde Danmark-Norge uten- og innenrikspolitikkk vært langt sterkere,..”.⁶²

Han går endå lengre og meiner at kaparfarten vart med på å få fram ulikskapar mellom Danmark og Noreg, spesielt innan handelspolitikk. Dette er med å få fram hans synspunkt om at det var sentralstyringa og kongen i København som var den drivande makta bak kaparfarten i Noreg.

”Den nødssituasjon sperringen av korntilførsel og handel skapte i Norge, og kaperiet bidro til å skjærpe, åpenbarte hvor uforenlig Danmarks og Norges handelspolitikk interesse var, og la grunnen til den indre forutsetning i Norge for å sprengingen dobbeltmonariket, ...”.⁶³

Ola Teige, som Tønnessen, skriv om kaparfarten, men i ein anna tidsperioden; kaparfarten under den store nordiske krig hundre år tidlegare. Han definere kaprarar og sjørøvarar som to ytterpunkt av same fenomen; private angrep på skipsfart.⁶⁴ Teige skriv vidare under avsnittet historiografi kva formålet med hans tekst er; *”Den norske kaparfarten under den store nordiske krig, har tidligere ikke blitt behandlet samlet eller systematisk.”*⁶⁵ Teige skriv i sin avslutning at kongen og Admiralitetet hadde to hovudmål med kaperverksemda. For det første skulle kaprarane gjera mest mogleg skade på svensk skipsfart, handel og næringsliv, det andre var å gjera norske kjøpmenn i stand til å forsvara seg sjølv.⁶⁶ Teige skriv vidare om korleis kaparfarten juridisk vart styrt under krigen;

⁶² Tønnessen, 487,1955.

⁶³ Tønnessen, 487, 1955.

⁶⁴ Teige, 9, 2010

⁶⁵ Teige, 15, 2010

⁶⁶ Teige, 116, 2010

”Oldenborgrrikets styre av Norge var preget av både lokale initiativ og av forordninger fra sentraladministrasjonen i København. De lokale initiativene gikk forut for sentral bestemmelser og hadde ofte form av ad hoc-beslutninger for å løse spesifikke problemer.”

Han skriv vidare at etter slike avgjersle var tatt, kom det ofte vedtak og tilleggslover frå kongen eller sentraladministrasjonen i København som avløyste lokale initiativ.

Etter at slike lover vart utsendt vart gråsoner og manglar fylt ut av norske embetsmenn som tilpasse forordningane og andre lover til lokaleforhold.⁶⁷ Dette samsvar godt med inntrykket Tønnessen har om administreringa av kaperfarten under Napoleonskrigane. Kaperverksemda var delt mellom mange ulike styringsorgan. Administreringa av kaperfarten var fragmentert, ein kunne difor då risikere at like situasjonar vart ulikt vurdert og behandla. Kapersaker vart ikkje sendt eller samla inn til eit sentralt styringsorgan.

2.5 Oppsummering

Historikarane og statsvitarane sine teoriar og syn på kaperfarten, er farga av kjeldene dei bruker. Ein har Thomson med sin generalisering av verksemda over ein lengre tidsperiode, som difor ser etter fellestrekk og utvikling. Tabarrok som legger stor vekt på amerikansk kaperfart under 1812-krigen og Leira & De Carvalho med sitt fokus på norsk og fransk kaperfart i Nordsjøen under Napoleonskrigane. Bruken av kjelder og ulikskapen på dømer er òg tydeleg med Teige og Tønnessen, dei med deira to ulike konfliktar. Dette tyder på at synet og forvaltninga av kaperverksemda varierer frå land til land og kva for tidsperiode ein studerer. Endringar skjer fort: Danmark-Noreg var med på eit forsøk på å stoppe all kaperfart på slutten av 1700 talet, men allereie nokre tiår seinare vart det full mobilisering av verksemda under Napoleonskrigane.

Tønnessen og Teige problematiserer i mindre grad forholdet mellom staten og dei private aktørane. Omgrep som valdsmonopol blant annan vert ikkje drøfta i deira bøker om kaperfarten. Både Teige og Tønnessen skriv om korleis det var kongen og leiinga i København som satt i gang kaperfarten i Danmark-Noreg i dei to ulike tidsperiodane. Tønnessen har eit ganske negativt syn på kaperfarten, med spesielt vekt på det moralske argumentet; kaprarar var legaliserte sjørøvarar. Både Tønneson og Teige ser på kaperfarten som ein form for privatvald, altså personar som fekk lov til å yta vold. Begge anerkjenner

⁶⁷ Teige, 119, 2010

staten sitt ansvar ovanfor verksemda, som minner om framstillinga Tabarrok og Thomson har. Dette er interessant med tanke på at det er kjeldematerialet Leira & De Carvalho bruker som er nærmast dei to historikarane. Tønnessen skriv i sin bok at det er kongen som ynskjer å få i gang kaperfarten i 1807, han spør til og med marineleiinga om hjelp til utruste kaperskip.

Dette kapitlet har drøfta teoriar rundt valdsmonopol og korleis dette passar med fenomenet kaperfart på 1700- 1800 talet. Det startar med Tilly sin utvikling teori om dei tidlege moderne statar. Om perioden før staten sin kontroll over vald, med dette meiner eg hær, marine og politi. Tilly går vidare å forklarar korleis dette går over til moderne statar det all kontroll låg hjå kongen og regjeringa.

Denne kvasse todelinga har Janice E Thomson kritisert. Ho delar opp privat valdsbruk i åtte kategoriar. Ho viser til ein meir mjuk overgang mellom dei ulike fenomena av vald. Ho kjem fram til at kaperfart er privat eigd, men statleg styrt. Ho legg ved at kaperfarten er vanskeleg å plassere, grunna blant anna kjelder som viser at kaprarar kunne vandra mellom ulike roller; kaper – pirat og så kaper igjen. Det gjer det vanskeleg å skilje.

Alexander Tabarrok som langt på veg er eining med Thomson meiner at sjølve avgjerdsmynda ikkje ligger hjå staten, men hjå kaper og reiar sjølv. Staten "out-sourue" vald, og ein kontrakt mellom stat og kaper blir skapt. Statsvitarane Leira og De Carvalho er ueinig med Thomson og Tabarrok. Dei påpeikar kor vanskeleg det er å leggje kaperfart under ein enkelt kategori og at kaperfart variere i sitt forhold mellom stat og kaprarar. Dei meiner at stat og kaperfart gjorde ein byttehandel; Staten gir frå seg ein viss mengde direkte valdskontroll mot kaprarane sin teneste.

Eg har allereie nemnt fleire gongar i dette kapitelet av synet ein har på kaperfarten vert påverka av kjeldematerialet ein bruker. Dette er ein av grunna til ulikskapen i teoriar rundt relasjonen mellom kaperfart og stat. Historikarane Tønnessen og Teige brukar som nemnt lite plass på å drøfte denne problemstillinga. Tønnessen legg skuld på ein kongen som oppmuntra til aggressiv kaperverksemd. Hans syn om skuld og ansvar passar godt under Thomson sitt syn. Dette er interessant sidan eit skulle trudd at han ville liggje nærare Leira og De Carvalho. Gjennomgangen av dei teoretiske posisjonane om kaperfarten er vanskeleg å definera og plassera, og det opnar difor for historisk analyse av problemstillingane til statsvitarar og historikarar. Dette er tema for dei neste kapitla.

Kapitel 3 : Statens syn på kaperfarten.

Perioden 1700 til 1815 var prega av lange fredsperiodar skild med to langvarige krigar. Dette er konteksten for dansk-norsk styring og kaperfart i dette kapitlet. Danmark-Noreg dreiv med internasjonal handel og samarbeid som er med på å prega kongeriket i denne tidsperioden.

3.1 Innleiing

Danmark-Noreg var tidlig ute med å lage reglement for kaperfarten. Det satt rammeverket for korleis staten ønska at kaperverksemda skulle fungere. Allereie under den store nordiske krig kom det første reglementet; ”*På ett område lå Danmark-Norge foran Sverige, nemlig på det juridiske felt*”.⁶⁸ I dette kapitlet skal eg sjå nærer på tre kaperreglement, eit frå den store nordiske krig og to frå Napoleonskrigane. Det finst andre reglement, men desse tre varte lengst og hadde størst betydning for kaperverksemda. Kaperreglement gjev innblikk i det politiske synet på kaperverksemda i København; handlingsrommet til kaprarane, kva type vald dei kunne utføre og korleis verksemda skulle operera under krigane. I dette kapitlet skal eg òg studera utviklinga av reglementa frå 1711 til 1810. Kva endringar vart gjort og om staten sitt syn på kaperfart forandra seg i tidsperioden. Eg skal tematisk gå gjennom dei tre reglementa, der eg sortera dei ulike paragrafane inn etter fira kategoriar; Valdsutøving, Priser, Andre forhold og Organisering. Dette gjer eg slik at eg kan samanlikna desse kategoriane med det overordna tema om utvikling, endringar i staten sitt formål med kaperfarten.

Problemstilling for dette kapitlet er *kva var staten sitt formål med kaperfarten*. Ønskte staten å styre og kontrollere, og i så fall korleis?

3.2 Dansk-norsk kaperpolitikk

Ved starten av 1700 talet hadde kaperfart blitt ein vanleg del av krigføringa til sjøs. Teige forklarar at sterkare statsmakt og større og meir profesjonelle flåtestyrkar førte til at kaperverksemda vart avgrensa til krigstid.⁶⁹ Dette var ein periode der sjørøvarar sin glanstid var over, dei vart jakta på av dei statlege flåtestyrkane. I land som England og Frankrike var det mektige lobbyar som jobba for best mogleg vilkår for kaprarane. Dette var blitt ein verksemd med mykje pengar og tilhengarar.⁷⁰

⁶⁸ Teige, 117, 2010

⁶⁹ Teige, 12, 2010

⁷⁰ Teige, 13, 2010

Dansk-norsk kaperpolitikk åra før den store nordiske krig.

Perioden før den store nordiske krig, altså frå slutten av 1600 talet fram til 1709, var Danmark-Noreg nøytrale i alle dei store konfliktane i Europa. Dette gjorde at den dansk-norske marinen arbeidde konstant med å stoppe at utanlandske kaperskip skulle erobra dei dansk-norske handelskipa. "(...) ved flere ganger å utstede forbud mot å ta eller selge priser i danske og norske havner."⁷¹ I desse åra vart nøytralitet og prisrett viktige politiske saker for dei nordiske landa. I Danmark-Noreg vart dette spesielt viktig, og gjennom eit samarbeid med Sverige prøvde dei å oppretta eit nøytralitet forbund som arbeidde mot kaperverksemd i den baltiske sjø. Dette vart gjennomført i 1690, og hadde som ekstra formål å setje press på det engelske herredøme til sjø. Engelskmenna dreiv mykje med handel i region og spesielt norsk tømmer var viktig. Dette samarbeidet mellom Danmark og Sverige prøvde å stoppa den aggressive kaperverksemda i området. Samarbeidet blei avslutta etter nye avtaler med Storbritannia vart gjennomført.

*"The British prime minister at the time, William Pitt the Elder, was pressured into ceding some ground to the protest of the neutral powers for fear that they would commit themselves to the French proposition of an armed league of neutrals, or worse still, join France in he war effort against Great Britain."*⁷²

Danmark-Noreg var innblanda i fleire ulike forsøk på skape internasjonale forbund for nøytraleland i perioden. Desse forsøka viser kor vanskeleg det er for mindre nasjonar å skape semje med mange ulike partar utan stønad frå stormakta som Storbritannia.

Ved starten av den store nordiske krig ønska admiralitet å få i gang kaperverksemda i Danmark-Noreg. Det vart bestemt før ein kunne starte kaperfarten i landet, at ein måtte få på plass eit regelverk som regulerte tildeling av kaperbrev og som satt rammeverket for handlingsrommet til kaprarane. Hausten 1710 la admiralitet fram ein kaperforordning til kongen for hans underskrift. Før denne forordninga kom, sendte visestattholdar i Noreg Johan Vibe, førespurnad om at han kunne ta ansvar for å sende ut kaperkommisjonar i Noreg under krigen. Dette forslaget vart nedstemt av konge og admiralitet i Danmark. Teige forklarar avslaget slik;

⁷¹ Teige, 15, 2010

⁷² Nora N. Leerberg, 173, 2015

”(...) det var neppe ønskelig at lokale myndigheter skulle få anledning til å godkjenne at privatpersoner utrustet bevæpnet skip. Som herskere i et autoritært og sentralisert enevelde, så de oldenborgske enevoldskongene med dyp skepsis på alle tiltak som kunne gi regionale myndigheter noen form for selvstendig maktbasis, særlig av militær art.”⁷³

Eit anna årsak var nok at staten ville at eit organisert kaperverksemd skulle verta styrt gjennom lover og reguleringar frå København. Dei ville ha kontroll over kven som vart lovlege kaprarar og kva verksemd fekk lov å gjera.

Dansk-norsk kaperpolitikken mellom dei to store krigane 1720-1807.

Mellom den store nordiske krig og Napoleonskrigane var Danmark-Noreg ein nøytral makt i Europa. I denne perioden var Danmark- Noreg og andre nord- europeiske land plaga av britisk kaperverksemd som øydela for internasjonal handel. Dette førte til ein rekke nøytralitets avtaler mellom nasjonar i Nord-Europa for prøve å stoppe den aggressive britiske kaperverksemd. Desse avtala er kalla væpna nøytralitetsforbund. Den første avtalen kom 1691, og den siste blei innført i 1800. I denne perioden vart seks slike forbund oppretta. Det varierer frå avtale til avtale kva land dette inneber, Danmark-Noreg var med i alle forbunda. Desse forbunda satt ned nokre retningslinje på korleis nasjonar i krig skulle behandla nøytrale skip.

”Fiendtlig last, unntatt krigskontrabande, skulle være fri på nøytrale skip (”fritt skip, fri last”), bare krigsmateriell skulle regnes som kontrabande. (...) Nøytrale skip i konvoy skulle være fritatt for visitasjon.”⁷⁴

Desse forbunda som Danmark-Noreg var med på å leia, gjev ein sterk indikasjon på eit negativt syn på kaperverksemd i fredstid. Det var ikkje ynskjeleg med kaperverksemd, når ein sjølv ikkje var innblanda i krigføringa.

I fredsåra mellom dei to store konfliktane var det ikkje behov for kaperverksemd i Danmark-Noreg, det store problemet var skadane britisk kaperfart gjorde med sjøhandelen til dobbeltmonarkiet. Det er ikkje før Danmark-Noreg er i krig sjølv, i 1807, at kaperverksemda

⁷³ Teige, 19-20, 2010

⁷⁴ Væpnede Nøytralitetsforbund. (2009, 15. februar). I Store norske leksikon. Henta 18. april 2018 frå https://snl.no/v%C3%A6pnede_n%C3%B8ytralitetsforbund.

igjen vert brukt av danske og norske reiarar. Eit viktig moment her er det britiske flåteranet i 1807 som er forløparen til Danmark- Noreg sin krigserklæring mot Storbritannia. Dette flåteranet svekka kraftig den dansk-norske marinen, og gjorde kaperfart endå meir interessant for sentralstyringsmaktene i København.

3.3 Kaperreglementa

I kaperreglementet frå 1807 i paragraf 2 er det oppført eit døme på korleis kaperbrev skal vera ført. Der står det òg kva hensikta med kaperfarten er:

”(...) i den Hensigt, dermed at opbring, og, naar fornødent gøres, ødelægge Skibe og Fartøier tilhørende den Storbritanniske krone eller dens Understaatter, samt ligeledes at indbringe til nærmere Undersøgelse de Skibe, som ere mistænkte for at tilhøre denne fiendtlige Magt, eller med samme at staae i Forbindelse.”⁷⁵

Desse linjene gjev sjølve essensen på kva staten ynskja å få ut av kaperverksemda. Ideen bak kaperfarten endrar seg ikkje, men korleis dei ynskjer at kaperfart skal operera under krig, vert heile tida justert på, frå den store nordiske krig til Napoleonskrigane. Eg har transkribert alle dei tre hovudreglementa, (reglementa frå 1711, 1807 og 1810,) og har delt dei ulike paragrafane inn i fira tematiske kategoriar. Slik at eg kan sjå på ein utvikling på korleis kaperreglementa forandra seg gjennom nesten hundra år, kva nye moment kjem inn og kva som vert endra på. Dei fira kategoriane er; valdsutøving, priser, andre forhold og organisering. Dette gjer at ein kan sjå på korleis staten sitt syn på kaperfarten, i dei ulike tematikkene, utviklar seg gjennom desse reglementa.

3.2.1 Valdsutøving

I alle dei tre kaperreglementa er det paragrafer som fortel om korleis ein kaper skal oppføra seg under ein erobring eller undersøking av framande skip. Desse gjev eit inntrykk om korleis staten såg for seg at kaperverksemda skulle fungere. Det er nesten hundre år mellom det første og andre reglementet, som denne oppgåva studere, og dei er skriven på bakgrunn av to heilt ulike krigar, difor er det fasinerande kor like dei er. Det er sjølvstundt endring og nye moment som kjem inn i dei nyare reglementa, men nokre store endringar til fenomenet kaperfart er det ikkje. Dei største endringane er ofte basert rundt innstrammingar eller oppløysingar av restriksjonar.

⁷⁵ Forordninger og Aabne breve for Aar 1807

I reglementet frå 6 april 1711 er det to paragrafar som omhandlar korleis kaprarane skulle oppføre seg under ein aksjon mot ukjente eller fiendtlige skip, nærare bestemt §5 og §6. Der står det følgjande;

”§5. Hollandske og Franske Skibe skal ansees med Søe-Breve efter deres nu brugelige Maade, men for det øvrige skal med Neutrale Skibe saaledes af Caper-Capitainen omgaaes, at naar hand dennem møder, (...) da skal hand selv, eller hvem hand dertil besuldmægtiger, alleene med sin Chaloupe eller Baad fare om Bord paa Skibet, og lade sig af Skipperen fremviise sine Passer og Søe-Breve, hvilket hand paa en høflig Maade, uden at tractere Skipperen, Skibs-Folkene, Passagerer eller andre med Slag, Trusel eller uhøflige Ord, skal afforde og begiær (...).”⁷⁶

Denne paragrafen forteljar altså korleis ein kaprar skal oppføre seg når han undersøker nøytrale skip, spesielt med tanke på deira skipspapir og last. Det leggjast vekt på at kaperen skal vera høflig og på ingen måte provosere, skade mannskap eller folket på det erobra skipet. Det bør nemnast at i dette reglementet blir det ikkje forklart korleis kaperen skal oppføre seg i møte med svenske skip. Ein for rekne med at i møte med svenske skip skal vanleg krigføringsreglar verta følgd. Når ein kaper går ombord eit skip som paragrafen over framstiller, er målet å finne ut om skipet inneheld varer eller folk som under kaperreglementet blir definert som krigskontrabande eller at skipets destinasjon er ein hamn under svensk myndigheit. Dette er skip som i utgangspunktet ikkje er svenske, som kaprarane går ombord for å sjekke. Det er difor forståeleg at staten ynskja at kaprarane skulle vera høflige slik at internasjonale relasjonar ikkje blei øydelagt av hendingar, der all dokumentasjon og last var i orden. Ein kan sjå vidare i §6 at ingen kaper kunne opna eller øydeleggje lasten på eit erobra skip. All fysisk kontakt med lasten skulle skje gjennom leiinga på skipet som vart stoppa. Dette igjen er i samspel med retningslinjene i §5; kaperen er enklare sagt ein observatør på skipet som er erobra.

”§6. Ingen Commis-Farer, langt mindre nogen af hans Folk, maa under hans og deres Bytte-Penges Forliis, udi Søen eller Havnene aabne eller bryde, hvis som udi de tagne Priser findes, være sig Kister, Skrine, Baller, Casser, Bundter, Pakker, Bommer, Tønder eller andet, hvor noget af Ladningen kand være forvaret udi, men udi de Skibe, som hand maa visitere, skal hand lade Skipperen med sine Folk å det Skib selv Aabne det, som hand bær tvil om, og naar det er skeet, skal det igjen af hannem og hans

⁷⁶ Forordninger og Aabne Breve 1711 til 1712, 26-27

Folk tillukkes og forvares. Ey heller maa hand bryde, losse, sælge, forbytte eller paa anden Maade afhænde eller forkome noget af ladningen (...) Dog skal det en være hannem formeent, at hand udi Nødsfald, maa tage Victualier eller Ammunition deraf, naar hand Skipperen derpaa giver Specification (...) naar hand sig sin Priis lader tildømme, eller og det igien med Penge fornøveligen betale og erstatte, dersom Prisen bliver ham fradømt.”⁷⁷

I kaperreglementet frå 1807 er det fleire paragrafer, enn i reglement frå 1711, som omhandlar kaperen sine handlingar under ei tokt. Etter nesten hundre år, vart det ikkje gjort nokre store endringar til lovverket rundt kaprarane sine moglegheiter til valdsutøving. Den store ulikskapen er at reglementet er meir detaljorientert. Paragraf 11 frå 1807 er ein god oppsummering på likskapen mellom dei to kaperreglementa;

§11. Naar en med kaperbrev forfynnet krydser møder noget Skib, som tilhører venskabelige eller neutrale Magters Understaatter, skal han præje Skipperen, for at lade denne komme ombord med sine Skibspapirer. Dersom han da finder alt i behørig Orden, skal han strax lade Skibet ubehindret forsætte sin Reise, uden at affordre Skibsføreren noget af hvad Navn nævnes kan. Finder han grundet Anledning til Mistanke om ulovligt Forhold, da staaer det ham frit for, at gaae ombord paa Skibet, for nærmere at undersøge Omstendighederne.⁷⁸

Reglementet frå 1807 forsette med å forklare at kaprarane ikkje under nokre høve skal forstyrre, selje, stele eller noko anna form for å øydeleggje lasten på det stoppa skipet. Viss skipet blir erklært som ikkje god pris, må kaperen betale erstatning for alle skader som er medført. Dette er alt likt som reglementet frå 1711. Det som derimot skiljar desse reglementa frå kvarande kjem fram i § 21 frå 1807. Her blir mannskapet på eit erobra skip definert som krigsfangar, og skal dermed behandlast etter.

”§21. Det Mandskab, som findes paa et opbragt og priisdømt Skib, haver Stedets Øvrighed at levere, for saavidt de ere Storbritanniske Understaatter, til den nærmeste Fæstning, hvor de bliver at betragte som krigsfanger, og for saavidt ere Undersaatter af venskabelige eller neutrale Magter til visses Consuler.”⁷⁹

⁷⁷ Forordninger og Aabne Breve 1711 til 1712, 27-28

⁷⁸ Forordninger og Aabne Breve for Aar 1807, 101

⁷⁹ Forordninger og Aabne Breve for Aar 1807, 104

Å bli kalla krigsfangar gjev menneskapet visse rettar om human behandling og under Napoleonskrigane generelt vart krigsfangar ofte fort sendt tilbake til heimlandet sitt.

*"During the 17 and 18 centuries, prisoners of war were generally treated with respect and compassion, largely due to the fact that military forces were primarily professional in nature. There was little animosity between opposing soldiers, and therefore little reason to mistreat those soldiers who had the misfortune to become your prisoner."*⁸⁰

Men Napoleonskrigane representerer også ein forverring av vilkåra for krigsfangar ved at krigsfanger igjen blei halden i fangenskap over lengre tid.⁸¹ Dette er med på å sette vilkår for korleis kaprarane kunne behandle menneskap og passagerer på skip dei undersøkte. Britiske menneskap vart behandla som krigsfangar og sendt til næraste festning, medan resten kalla "venskabelige eller neutrale Magter" vart sendt til næraste konsulat dei hørte til. Berit Eide Johnsen har skrive boka; *"han sad i prisonen"*. I den boka skriv ho om danske og norske sjøfolk som satt i fangenskap i England under Napoleon krigen. Johnsen skriv at i løpa av krigsåra 1807-1814 satt 7000 nordmenn og danskar i engelskfangenskap.⁸² Dei fleste norske kaprarar satt i fangenskap på prisonskip. Prisonskip var ofte skip som britane hadde erobra, som blei omgjort til fengelskuter.⁸³ Dei mest privilegerte fangane kom på parole. Det tyder at dei fekk lov å leve fritt innan eit spesifikt område, på eigen kostnad. Dei måtte avlegge ed på at dei ikkje skulle rømme. Johnsen skriv at kaprarar som oftast satt på prisonskip, der forholda kunne vera ganske ubehagelege.

"Som regel ble kaperskipperne spesielt foraktet av fienden som de var- plassert på prisonskipene, men de finnes mange eksempler paa at ogsaa disse kunne komme på parol".⁸⁴

På slike prisonskip var det mange som døydde av sjukdomar og spesielt epidemiar som spreidde seg ombord skuta. Ved eit utval som Johnsen skriv om, døydde 33 av 573 fangar. Dette tyder at 5,8 % døydde i fangenskap, ofte på grunn av blant anna feber, tyfus og atrofi.

⁸⁰ <http://www.napoleonicociety.com/english/pdf/j5markham.pdf>

⁸¹ <http://www.jstor.org/stable/24427641>

⁸² Berit E Johnsen, 1996, 35

⁸³ Johnsen, 1993, 38

⁸⁴ Johnsen, 1993, 42

Mange av krigsfangane vart overført frå prisonskip til blant anna fengslar på land eller ut i engelsk teneste; *”Vi kan gå ut fra at minst hver tiende fange aldri så sitt hjemland igjen.”*⁸⁵

Korleis ein skulle behandle krigsfangar var i endring under Napoleons krigane. Det var vanleg praksis fram til 1600 talet, å be fienden om å betale for å sleppe fri soldatar som var tatt til fange. Ved fredsavtalen i Westfalen, vart alle soldatar fri, og ingen spurte etter lauspengar. Dette var eit skifte, og starten mot meir humanbehandling av fangar. På 1700 talet og 1800 talet byrjar filosofar og juristar å diskutera kva ein skulle gjera med krigsfangar. Dette henger og saman med statsbygginga i Europa. Dette var land som ein skulle forholde seg til etter at ein krig var over. Blant anna skreiv filosofen Montesquieu at den einaste retten ”fangevaktaren” hadde over fangen var å forhindra han frå vidare krigføring. *”The captive was no longer to be treated as a piece of property to be disposed of at the whim of the victor but was merely to be removed from the fight.”*⁸⁶ Eit slikt syn på behandlinga av krigsfangar passar godt med det dansk-norske kaperreglementet frå 1807.

Kaperreglementet frå 1810 følgjer det gamle reglementet frå 1807 tett, dette gjelder òg for kva vald kaprarane kan utføra. Reglementet frå 1810 er endå meir detaljorientert enn reglementet frå 1807. Kaperreglementet frå 1810 brukte ofte fleire paragrafer per tema enn dei to tidlegare reglementa. Dette gjer reglementet meir spesifikk og mindre vage retningslinjer. Dette er i samspel med utviklinga frå 1711 til 1807, og no til 1810. Reglementa blir meir og meir omfattande og mindre vage på kva ein kaprar kan og ikkje kan gjera før, under og etter ein tokt. Paragraf 33 i reglementet frå 1810 bygger vidare på krigsfangar definisjonen frå 1807 reglementet. Denne nye paragrafen forklar korleis ein kaperkaptein skal behandla eit erobra mannskap på eit skip medan dei venter på prisretten sin avgjersle. Det held fram der den gamle reglementet stoppa, og utvider vidare på behandlinga av krigsfangar.

”§33. Enhver Opbringer af fiendtligt eller mistænkt Skib, skal besørge Mandskabets Underholdning og Forflegning, fra Opbringelsen indtil Priserettens Dom er falden, saaledes, at de dertil medgaaende Omkostninger udredes af Skibets Værdie, naar Prisesagen er paadømt. Paa samme Maade, og under lige Vilkaar, skal det opbragte Skibsmanskabs Underholdning og Foreflegning besørges af Opbringeren, imedens Sagen staaer for Over-Admiralitets-Retten, saafremt Priserettens Dom fra Opbringerens Side er indanket for bemeldte Overret. Derimod skal Opbringeren, naar

⁸⁵ Johnsen, 1993, 42-43

⁸⁶ <https://www.britannica.com/topic/prisoner-of-war>

*han ved Priseretten har vundet, og Sagen fra Opbragtes Side indankes for Over-Admiralitetets-Retten, ikke være pligtig til at forslege Skibsmandskabet, med mindre den opbragte Skipper stille tilstrækkelig Caution for de Omkostninger, som dertill maatte medgaae.*⁸⁷

Dei to kaperreglementa som vart utsendt under Napoleonskrigane strammar inn korleis kaprarane kan oppføra seg under ein kapring og gjev ein beskriving på kva dei kan og ikkje kan gjera mot mannskapet på eit skip. Reglementet frå 1711 skriv at kaprarane må vera høflig og ikkje truande mot skipet dei undersøker. Dette er ein vag, men enkel beskriving. Dei to neste reglementa bygger vidare på dette, og går inn i spesifikke situasjonar som; kva å gjera under ein inspeksjon og korleis behandla mannskapet medan dei venter på dom frå prisretten. Ein av årsaka til denne utvikling er staten sitt ynskje om å ikkje øydeleggje internasjonale relasjonar. Danmark-Noreg var ein handelnsjon, og ein kapring som gjekk gale kunne ha negative konsekvensar for Danmark-Noreg sin handel med andre land. Det er difor ikkje så rart at reglementa vart meir og meir spesifikke på korleis kaprarane skulle behandla eit skip og mannskap frå ein nøytralnsjon. Dette var skip som eigentleg berre blei stoppa for å sjekka last og mannskap for krigskontrabande, og difor viss ingenting ulovleg var ombord fekk reisa fritt vidare. Dårleg behandling av slike skip og eller unødvendig valdsbruk ville difor fort verta ubehageleg for Kongen og embetsmenna. Dette er og mest sannsynleg grunnen til at alle tre kaperreglementa bruker mykje tid på nøytrale skip og kva som definerast som krigskontrabande.

Korleis kaprarar skulle oppføra seg under ein tokt og deira behandling av framande mannskap, gjev ein god indikasjon på kongeriket Danmark-Noreg sitt syn på kaperfarten. Kaprarane var ikkje soldatar og det var difor andre regler og lover dei måtte forholde seg til. Dette kjem tydeleg fram gjennom paragrafen som forklarar korleis kaprarar skal foreta ein inspeksjon av eit nøytralt skip. Dei for ikkje lov til å røra lasten, men skal fylgje skipperen på det andre skipet medan han gjer ein inspeksjon. Frå reglementet sendt ut i 1711 til det sise i 1810 vert det meir og meir paragrafar og detaljer om korleis kaprarane skal oppføre seg. Det verkar ut som om kaprarar skulle fungere meir som eit ekstra tollvesen, enn militært personell.

⁸⁷ Forordninger og Aabne Breve for Aar 1810, 94

Definisjonen av kva krigsfangar er og kva det inneber vert aldri framstilt i reglementet. Men utifrå tekster som omhandlar krigsfangar under Napoleonskrigane, kan ein ta utgangspunkt i at det handla om å gi fangar humanbehandling og respekt. Ein kan òg sjå i paragraf 33 frå 1810 at kaprarane måtte ”besørge Mandskabets Underholdning og Forflegning, fra Opbringelsen indtil Priserettens Dom er falden”. Dette underbyggje òg synet om human behandling. Dette tillegget viser til den typiske ulikskapen mellom reglementet frå 1807 og 1810. I reglementet frå 1810 vert ikkje berre fangar definert som krigsfanger, men det kjem òg paragrafer om kva det inneber. Altså meir detaljer og tydeligare språk på kva regler kaprarar må fylgje.

3.2.2 Priser

Prisretten vart ikkje innført før under Napoleonskrigane, likevel hadde Danmark-Noreg eit rettsorgan allereie under den store nordiske krig for kapersaker. Namnet prisrett kjem frå ordet pris som på fransk tyder ”prendre” (”å ta”).⁸⁸ Vart ein pris dømt som god, vart last og anna overført til kapraren som hans eigendom og vart auksjonert vekk. Dermed satt kapraren og reiarane igjen med profitten frå auksjonen. I kaperreglementet frå 1711 er det fem paragrafer som handlar om pris og dømninga av priser. Desse paragrafane tar for seg alt frå rettsprosessen til instruksjer om alt ein treng for å vurdere om ein pris er god eller ikkje. Paragraf 8 beskriv kva som skal gjerast etter at ein kaperkaptein kjem til ein hamn med ein pris;

”§8. Saasnart nogen Commis-Farar med nogen Priis til Vores Restdent-Stad Kiøbenhavn ankommer, da skal hand sig strax for Vores Admiralitet angive, og til Secretereren udi Skipperens Nærværelse forsegle overlevere alle de Passer, Sø-Breve, Certificatzer og Connossementer, som hand med Skibet har taget; derefter skal de udi Over-Admiralities-Retten, som da tilstæde ere, tilforpligtede være, inden 24 Timers Forløb ved Under Admiralities-Retten, efter Aftens-Kald og Varsel at lade tage saavel Commis-Fareren med sin Skriver, Officerer og Matroser, som og den opbragte Skipper med sine Skibs-Folk og Passagerer udi Forhør, (...)Commis-Farerens Forhold og Medfart, baade før, udi og efter Angribelsen, og andet deslige, som kand udkræves at vide; (...) 8 Dages Stævning, kald og Varsel for Over-Admiralities-Retten til Doms Erlangelse, som under Admiralities-Seigl og Secretererens Haand skal udstædes, hvor der da inden 24 Times Forløb skal kiendes efter de Breve og

⁸⁸ Ola Teige, 12, 2010

*Beviisligheder,(...)"*⁸⁹

Det er gjennom admiralretten at kapersakene vart ført under den store nordiske krig. Paragraf 8 gjev innblikk i prosessen og saksbehandlinga. Ein har vitneforklaringar, går igjennom lasten på det erobra skipet og sjekke alle skipspapir. Vidare i reglementet frå 1711 under § 10 vert det forklart at viss ein pris blir dømt som ikkje god, må kaperen erstatte alle skader som han har påført det andre skipet og last. Det står vidare at om det kjem fram bevis om plyndringar eller anna form ulovleg oppførsel skjedd under kapringa, skal kaperen og andre involvert bli straffa på "Ære og Liv". Paragraf 10 avsluttast med kaperen, før han reiser på kaperferd, må "indleverer deres skriftlige Eed, at de vilde efterleve Caper-Commissionen af Admiralitetes-Secretereren elle Raadstue-Skriveren udi Kiøbstæderne paa skrives".⁹⁰

Paragraf 12 frå kaperreglementet utsendt i 1711, omhandlar dei økonomiske ramma rundt kaperfarten og priser.

*§12. Commis-Farar, som saaledes efter Vores General-Admiral-Lieutnants udgivne Commission udfarar, og deres Reeder, ville Vi allernaadigste give fri for Told, Consumption, Accise og Last-Penge, samt og alle andre Udgifter, som hidindtill i Brug have været,(...) skalde tiltænkte værenaf hver Priis, som bliver opbragt, og dennem tildømt vorder, at betale til Søe-Estatens Ovæst-Huus een pro Cento af Prisernes og Vahrenes Værdi, førend de maa bortføres, sælges eller afhændes, hvilke Penge Dommeren paa det Sted, hvor Priserne bliver opbragte, skal indkræve(...)"*⁹¹

Ein kan sjå at staten ynskjer å gjer det økonomisk gunstig å drive med kaperverksemda. Ein kaper slepp toll og mange andre formar for skatt på gode priser. 1% av prisens verdi skal gå til staten, men kaperen og reiareren sitt igjen med 99% av profitten av sjølve prisen. Desse vilkåra gjer sjølvsagt at ein kaperferd kunne vera veldig gunstig for eit reiarlag, som sjølvsagt er meininga bak slike gode avtaler mellom staten og kaprarane. I §7 står det at ein kaper må bringe sin pris tilbake til den hamn han fekk kaperbrevet frå;

"§7. Commis-Fareren skal seyle ud, enten fra det Sted, som hand tager sin Commission, eller og fra een af de Stæder, som udi foregaaende Articul meldter, og maa hand ey heller opbringe sine Priser andensteds, end paa een af samme ommeldte

⁸⁹ Forordninger og Aabne Breve 1711 til 1712, 28-29

⁹⁰ Forordninger og Aabne Breve 1711 til 1712, 30

⁹¹ Forordninger og Aabne Breve 1711 til 1712, 31-32

Stæder, som udi Vore Riger Danmark og Norge beliggende ere, og det under Livs Straf, med mindre at Storm og Uveyr hannem derudi hindrer; (...)".⁹²

Ein slik ordning gjer det lettare får styresmaktene å ha kontroll over kaperverksemda under krigen. Det gjer det enklare å ha oversikt over dei ulike kapertoktene når hamna skal vere den same. Denne ordninga vart det endra drastisk på under det nye kaperreglementet som kom 1807. I det nye reglementet som kom i starten av Napoleonskrigane, for Danmark-Noreg sin del, kunne ein kaper ta med seg sin pris til kva som helst hamn i Danmark-Noreg sitt rike.

"§14. Kaperen skal seile ud fra en under Vort Herredømme værende Havn; de Priser, som han tager, maa han indføre til hvilken Dansk, Norsk Slevsvigsk eller Holsteensk kjøbstæd, han finder meest beleiligt;(...)".⁹³

Dette er ein drastisk endring frå kaperreglement frå 1711. Dette gjev kaprarane mykje meir fridom og dei kan lettare planleggje sine eigne tokter, utan å måtte tenkje over at dei må tilbake til sin originale hamn. Dette er òg ein endring i politikken frå staten sin side. Dei gjev frå seg ein form for regulering over kaperverksemda, tanken bak kan vera å gjera kaperfarten endå meir attraktiv for reiarlaga i Danmark-Noreg.

Eit nytt tiltak i kaperreglement frå 1807 er innføringa av prisretten. Dette var eit eget rettsorgan som skulle ta seg av kapersaker og priser.

*"§17. For hvert Stift i Vore Riger Danmark og Norge, samt for ethvert af Vore Hertugdømmer ville Vi anordne en Ret, som under Navn af Priisret, skal dømme i alle veslige Sager, og have sit Sæde i ethvert Stifts Hovedstad, for Hertugdømmet Slesvig i Flensborg, og for Hertugdømme Holsteen i Altona. En saadan Ret skal bestaae af en Priiscommissair, som Vi dertil ville beskikke, samt af Dommeren paa det Sted i Stiftet eller Hertugdømmene hvor Retten holdes. Protocollen i denne Priisret bør føres af Rettens Skriver paa Stedet."*⁹⁴

I det gamle systemet frå 1711 var det admiralitetet som bestemte om ein pris var god eller ikkje. No vart det ein eigen domstol som tok seg av slike saker. Dette er eit ansvar skifte frå det militære til ein meir sivilorganisering som vert desentralisert til dei ulike stifta i Danmark-

⁹² Forordninger og Aabne Breve 1711 til 1712, 27-29

⁹³ Forordninger og Aabne Breve aar 1807, 102

⁹⁴ Forordninger og Aabne Breve aar 1807, 103

Noreg. Det er ein generell utvikling i kaperreglementet frå 1807; det vert meir fridom til kaprarane, og mindre sentralstyring frå København. Utanom det som er nemnt over i paragraf 14 og 17 følgjer kaperreglementet frå 1807 det gamle reglementet frå 1711 når det gjelder pris og prissaker.

I 1810 vert eit siste kaperreglement utsendt, som varar resten av krigsperioden. Dette reglementet er mykje meir detaljert enn dei to som kom før. Til samanlikning er det fem paragrafer som omhandlar priser i reglementa frå 1711 og 1807, i det nye er det heile tolv paragrafar. Utanom å vera eit mykje meir omfattande og gjennomført reglement, er det òg nokre endringar frå det gamle reglementet som berre er tre år gammalt. Ein har igjen ført prissaker tilbake under ein delvis militær jurisdiksjon;

”§25. Til at dømme i Prise-Sager i første Instants, have Vi anordnet: Een Prisret for Siælland, Lolland, Falster, Møen, og øvrige dertil hørende Øer, Samsø undtaget; den holdes i Kiøbenhavn; Een for Nørre-Iylland, samt Fyens Stift og Samsø, der sættes i Aarhus; Een for Hertugdømmene Slesvig og Holsten, der holdes i Fensborg; For hvert af Vort Rige Norges Stifter een, som holdes i Stiftets Hovedstad; For Bornholm og Christiansøe een Priseret, som tager Sæde Rønue. Enhver af disse Retter skal bestaae af en Justitiarius, og to Assessorer, blandt hvilke en Officeer af Vor Søe-Stat. Skriveriet ved Retten besørger af en dertil udnævnt Secretair.”⁹⁵

Den nye prisretten må ha eit medlem som er offiser i ”Vor Søe-Stat”. Det vert og lagt til at viss ein vil legge fram nye bevis eller vitnar som ikkje var ein del av originale rettsgangen, må det leggast fram for ”Overadmiralitets-Retten”. Det same gjeld viss nokon vil anke ein prissak. Då vert det opptill ”Overadmiralitets-Retten” å dømme i ankesaken.⁹⁶ Admiralitet tar altså tilbake litt kontroll over prisretten, og det vert eit aukande militært oppsyn rundt kaperfarten.

Delkonklusjon

Staten sin behandlinga av priser, forklarar korleis dei ynskjer at kaperfarten skulle verta regulert. Ilag med lover om voldsutøving, gjev lover rundt rundt priser ein god indikasjon på korleis staten såg for seg at verksemda skulle fungere. Fundamentet for dømning om priser var lovleg eller ikkje, vart godt etablert i kaperreglementet frå 1711. Nokre hovudpunkt

⁹⁵ Forordninger og Aabne Breve for Aar 1810, 91-92

⁹⁶ Forordninger og Aabne Breve for Aar 1810, 92-92, (§27 og §28)

overlevde alle åra kaperfarten var lovleg; Ein kapar kunne ikkje røre lasten, alle former for plyndring og salg før ein prisdom var ulovleg og kaprarane måtte erstatte skader og anna viss ein eit skip ikkje var god pris. At kaperfarten skulle vera økonomisk gunstig for reiarlaga vart òg etablert i kaperreglementet frå 1711, Dei slapp vanlege tollavgifter og måtte berre betale ein avgift til kongen.

Ein av dei største endringane frå det første reglementet til dei to andre er mobiliteten til kaprarane. Som allereie nemnt tidligare gjekk ein frå at kaprarar berre kunne bringe inn priser til hamna dei fekk kaperbrevet frå, til at alle hamner i Danmark-Noreg kunne brukast. Dette gav sjølvsgt kaprane meir fridom, men gjorde òg reguleringa og den statlege kontrollen over verksemda vanskelegare. Innføringa av prisretten i 1807 vart og eit skifte frå admiraliteteskontroll over til ein sivildomstol som dømde i kapersaker. Dette vart endra tilbake att i 1810 til at ein militæroffiser skulle vera ein del av domstolen som dømde i kapersaker. Utanom denne utviklinga med prisretten, kjem det ikkje mykje nye momenter om priser i kaperreglementet frå 1810. Som ved voldsutøving i førre avsnitt, er endringane at paragrafer vert tydelegare og spesefikke enn tidligare reglement. Ein kan i korte trekk forklarar utviklinga med priser frå 1711 til 1810 med; fridom, meir fridom og deretter innskrekningar. Staten tek større kontroll etter kaperreglementet frå 1810.

3.2.3 Andre forhold

I dette delkapitelet vil fokuset vera på kontrabande, kven var nøytrale og definisjonen på fiendtlige skip. Enklare skrive handlar det om kva ein kaper kunne angripe og ikkje angripe under ein kapertokt. Eit viktig moment som er på sin plass å nemna her er skilnaden på to ”fiendar”; under den store nordiske krig var det Sverige som var i konflikt med Danmark-Noreg, medan under Napoleonskrigane var det England som var hovudmotstander til dansk-norsk kaperfart. Difor vil det i denne samanlikninga og drøftinga vera nokre naturlege endringar i kaperreglementa, når det gjelder fiendtlige skip osv.

I kaperreglemenet frå 1711 er det to paragrafer som beskriv kva type skip og varer kaprarane kan erobra. I §3 vert det forklart kva skip og område som er lovleg for kapertok;

” Efter Saadant Commission maa Commis-Fahreren tage overbringe alle ufrie skibe, saavel udi Øster- som Vester- og Nord-Søen, og skal ufrie Skibe agtes; 1. Alle de skibe, som havetaget nogen Commission, baade af Os og Fienden, og saafremt Skibet er til Orogudrystet, da skal Capitainen og Officererne straffes, som amdere Søe-Røverer. 2. Alle slags Skibe, som tilhører Cron-Sverriges Undersaatter,(...) 3. Alle de

Svenske Skibe, som enten een eller anden, ja endog Vores egne undersaatter sig kunde have tilforhandlet, naar de lige fra fiendtlige havne udkomme, og ikke med rigtig Passeport og Søe-Brev kand bevises, at de udi frie havn været have, efter at de sig dennem tilforhandlet have.(..).”⁹⁷

Desse tre punkta i §3 gjev instruksar som sagt på kva skip som kan reknast som god pris;

1. Alle fiendtlige skip.
2. Nøytrale skip på reise til Sverige når det manglar visse reisedokument.
3. Nøytrale skip lasta med krigskontrabande eller varer som tilhøyrar fienden. I denne samanheng skal berre ladningen bli dømt som god pris, medan skipet kan reise fritt vidare.

Paragraf 3 held fram til punkt seks, jfr. Vedlegg 1. Dei neste tre punkta går meir inn i detaljar på kva som kan føre til at nøytrale skip kunne dømmast som god pris; til dømes skip med anna ladning enn det reisepapir tilseie, skip som gjer motstand og skip som har ein anna reiserute enn det som står i reisedokumenta.

I paragraf 4 står det liste over kva varer som kunne reknast som krigskontrabande og dermed dømmast som god pris. Offiserar og anna krigspersonell som skulle i teneste hjå fienden vart òg sett på som krigskontrabande.⁹⁸ I kaperreglementet frå 1807 er dette temaet utvida til seks paragrafer. Det er ikkje mykje revolusjonerande nytt, men meir utdjupeing av moment som er allereie nemnt i reglementet som kom nesten 100 år tidligare. Eit døme er paragraf 4.

§4. Enhver der er forsynet med saadant lovlig Kaperbrev, skal tage og opbringe til Priisdømmesle, alle, den Storbritanniske Krone, eller Storbritanniske Undersaatter tilhørende Skibe og Fartøjer, saa maae det og være ham tilladt, at indbringe til lovlig Undersøgelse alle saadanne Skibe og Fartøjer, som maatte giøre sig mistænkte ved en eller anden Afvigelse fra de i § 9.(..).”⁹⁹

Paragraf 4 går rett ut å definera kven som er fienden og dermed målet for all kaperverksemd; engelske skip. Denne tematikken forsetje i paragraf 5, som forklar at ingen skip kunne bli

⁹⁷ Forordninger og Aabne Breve aar 1711, 24-25

⁹⁸ Forordninger og Aabne Breve aar 1711, 25-26

⁹⁹ Forordninger og Aabne Breve aar 1807, 98

erobra på venskapleg eller nøytralt territorium som er målt til ein sjømil frå land.¹⁰⁰ Dette er eit perfekt døme på hovudulikskapen på kaperreglementa som kom under Napoleonskrigane og Den store nordiske krig. Staten går lengre for å utvida instruksar og forklarar kva som var lovleg under ein kapertokt. Gråsona til kaprarane vert mindre og mindre i 1810-reglementet. Vidare i paragraf 6, blir kaperfarten sin grunnsetning definert ”*at frit Skib gjør fri ladning*”.¹⁰¹ Etter denne setning kjem ein instruks om at å bryte denne loven vil få alvorlege konsekvensar for dei innblanda. Det verkar naturleg at neste paragraf handlar om det motsette; ”*Ligesom frit Skib gjør fri ladning, saaledes gjør ogsaa fiendtligt Skib fiendtlig Ladning*”. Reglementet førar på at slik skulle kaperfarten fungere, så lenge det ikkje finst bevis som at ladning kjem frå nøytralmakt eller at lasten og handelen er frå før krigsutbrot. Alle desse fira paragrafene bygger på det gamle reglementet, men er ein utvikling som viser til eit forsøk på å unngå diplomatiske hendingar som kan øydeleggje utanrikspolitikken til Danmark-Noreg. Det er likevel ingen form for innstraming frå den eldre kaperreglementet, men heller eit betre beskrivande rammeverk for kaprarane å forholde seg til. Under denne kategorien skjer det så å seie ingen endringer etter kaperreglementet frå 1807.

Det kjem inn eit nytt moment i kaperreglementet frå 1810, og det er straffetoll.

”§6. (...) End videre bemyndiges kaperen, at indbringe til Straffetolds Erlæggelse de Skibe, som have passeret Øresund eller Beltet, uden behørig Clarerings-Beviis; hvilken Straffetold, der er det dobbelte af den anordnede Strømtold, tilfalder ham”.¹⁰²

Kaprarane fekk altså ein ny arbeidsoppgåva. Straffetollen gav kaprarane moglegheita til å tene meir pengar. Denne oppgåva gjer at kaprarane arbeider nærare staten og forvaltar deira lovar innan fortolling. Dette tillegget kan vise til eit mål om nærare samarbeid mellom kaperverksemda og staten. Der kaprarane arbeider for staten og ikkje berre for eigen vinning.

Delkonklusjon

Tematikken som går igjen under kategorien, andre forhold, er kva nøytrale skip som var lovleg å erobra. Kaperfarten var ein praksis som nøytrale handelsnasjonar mislikte. Danmark-Noreg var som nemnt på slutten av 1700 talet med i ein allianse med Sverige og Russland mot bruken av kaperverksemd, og det kan difor vera forståeleg at når dansk-norsk kaperfart starta opp igjen at dei ønska å forhindre konflikhtar med nøytrale land ein dreiv handel med. Dette

¹⁰⁰ Forordninger og Aabne Breve aar 1807, 98

¹⁰¹ Forordninger og Aabne Breve aar 1807, 99

¹⁰² Forordninger og Aabne Breve for aa 1810, 85

vart spesielt skjerpa i kaperreglementet frå 1810, då ein ynskja å forhindra diplomatisk konfliktar med andre venlegsinna nasjonar. Grunnsetninga i kaperfarten vart symbolet på dette; fritt skip gir fri ladning. Ein ynskja ikkje å øydeleggje diplomati, og ein prøvd med fleire paragrafer og tydeleg språk i kaperreglemenet, å forhindra diplomatiske skandalar. Eit nytt moment som kom inn i kaperreglementet frå 1810 om straffetoll som var ein ny arbeidsoppgåve for kaprarane. Kaprarar skulle passe på at handelskip hadde betalt tollavgiftene.

I denne kategorien av kaperreglementa, skjer det ikkje så store endringar frå 1711 til 1810. Den viser dermed til eit konstant ynskje om å forhindra konfliktar med nøytrale nasjonar som kan øydeleggje for dansk-norsk handel. Det vert fleire og fleire paragrafer som omhandlar kva det inneber å vera nøytrale under krigar og dermed ikkje god pris. Den nye toll oppgåva til kaprarane er òg interessant, den passar inn under biletet av kva staten ønska av kaperfarten; å hjelpe med å kontrollera dansk-norsk farvatn.

3.2.4 Organisering og administrasjon

I dei ulike kaperreglementa er det paragrafer som omhandlar organisering og andre instruksjer som måtte vera på plass for å kunne drive med kaperfart. Det var òg regler om sjølve administrasjonen av kaperverksemda. Under dette kan ein rekna blant anna utforminga av kaperbrevet og utsendinga av kaperbrev. Det er under denne kategorien reglementet frå 1810 skil seg mest frå dei to tidligare reglementa. Innføringa av at kaprarar må vera sjøkyndige menn og skipet skulle bruke det danske splittflaget, er stor endring frå reglementet frå 1807. Alle dei tre kaperreglementa, som dette kapitlet tar for seg, byrjar med same type paragraf. Paragraf 1, som omhandlar at ingen kan reiser på kapertokt utan kaperbrev. I reglementet frå 1711 står det;

”§1. Ingen maa paa nogen Commis fare, med mindre hand sig først forfunet med rigtig Comission, til den Ende udgiver, som at Vores General-Admiral- Lieutenant skal bære underskreven, og med Vores Admmiralitets-Segl skal være forseigler.”¹⁰³

Som ein kan sjå utifrå denne paragrafen kunne altså ingen reise på kapertokt utan eit kaperbrev underskrevet av ”General-Admiral-Lieutenant”. Eit kaperbrev var altså eit lisens utsendt av den militære leiinga. Vidare i paragraf 2 står det frå kva plassar i Noreg kaperbrev vert

¹⁰³ Forordninger og Aabne Breve fra Aar 1711, 23

utsendt; ”(...)Udi Christiania hos Præsidenten, I Friderich-Stad hos Borgermesteren. I Christiansand hos Præsidenten, I Bergen hos Præsidenten, I Trundhiem hos Præsidenten”.¹⁰⁴

I Noreg er det hjå ”Præsidenten” eller ”Borgermesteren” – leiaren av Magistraten - i dei ulike regionane at ein kunne få tak i kaperbrev. Kaperbrev vert altså utferda på vegne av Staten hjå leiaren av bystyringa i nokre utvalde byar – dei fire stiftsbyane og Fredrikstad. Allereie i paragraf 1 og 2 kan ein sjå ein fordeling av arbeidsoppgåver mellom den sivile og militære organiseringa av kaperverksemda. Denne delinga mellom det sivile og militære forsetje i kaperreglementet frå 1807, ein kan sjå det allereie i paragraf 1;

”§1. Ingen maa fare paa Commis, eller udøve Kaperi, med mindre han dertil er forsynet med lovmæssigt kaperbrev, som udfærdiges i Vore Riger Dannemark og Norge af den Provindsen commanderende General, og af Stiftamtmanden, samt under Generalcommandoens Segl; i Hertugdømmene derimod af Vor Statholder og Feldtmarskal, under dennes Segl.”¹⁰⁵

I dette kaperreglementet så skal både ”Generalcommanderende” og ”Stiftamtmanden” skrive under kaperbrevet og generalen sitt segl for at kaperbrevet skal vera gyldig. Denne endringar er med på ein desentralisering som gjev stiftamtmanden i kvar region meir kontroll over kven som for lov å reise ut på kapertokt. Utanom denne ulikskapen følgjer kaperreglementet frå 1807 det tidligare reglementet tett, med få store endringar.

I kaperreglementet frå 1810 er det fleire nye momentar og endringar. I paragraf 1 vert det endra kven som sender ut og legaliserar kaperbrev; ”(...)Saadan Tilladelse til kaperie udstædes herefter af Vort Admiralitets og Commissariats-Collegio, og under bemeldte Collegii Segl.”¹⁰⁶ Det er ikkje lenger under eit militær segl at kaperbrevet vert signert, men kaperverksemda er tilbake under marinen sin kontroll og administrasjon . Det er no handelsdepartementet som signerar på kaperbrev, som er ein ny ordning. Dette setjar kontrollen på utsendinga av kaperbrev tilbake til København og ikkje stiftmenn uti dei norske regionane.

Eit nytt moment som kjem inn, er at skip som skal ut på kapertokt må styrast av eit mannskap med fagbrev enten som styrmann eller skipper. Dette er nok eit forsøk på å

¹⁰⁴ Forordninger og Aabne Breve fra Aar 1711, 23

¹⁰⁵ Forordninger og Aabne Breve fra Aar 1807, 97

¹⁰⁶ Forordninger og aabne Breve for Ar 1810, 83

profesjonalisera kaperverksemda og ha dyktige sjøfolk som har kontroll over dei ulike kaperskipa;

”§2. Ethvert Skib eller Fartøi, som udgaaer paa Kapertogt, skal føres af en søkyndig Mand, der har Patent som Skipper eller Styrmand; og denne bør, inden kaperbrevet ham betroes, ved skriftlig Eed forbinde sig ti paa det nøieste at holde sig dette Reglement, saavelsom de ham giennem Vort Admiralitets-og Commissarats Collegio meddelende Instructioner, efterrettelig.”¹⁰⁷

Vidare i reglementet, i paragraf 5, står det at alle lovlege kaperskip må bære det danske splittflagget.¹⁰⁸ Dette er eit nytt moment, kva flagg eit kaperskip skal bruke har aldri blitt nemnt før. Denne endringa med flagg viser iallfall til ein symbolsk endring i kaperverksemda. No vert kaperskip sett som ein del av den danske marinen, og ikkje private skip med vald løyve.

Delkonklusjon

I kategorien ”organisering og administrasjon” kjem det fram korleis staten fordeler arbeidsoppgåvene om korleis kaperfarten skal vera styrt og regulert. For å kunne reiser på kapertokt måtte ein ha eit gyldig kaperbrev. Desse sertifikata gjev innblikk i kven som har hovudansvaret og som bestemmer kven som kan reise på kaperferd. Kaperbrev som vart utsendt i samband med kaperreglementet frå 1711 måtte ha ”General-Admiral-Lieutnanten” sitt segl på, og signaturen til enten borgemesteren eller ”præsidenten” i dei ulike regionane i Noreg. Dette vart endra i 1807 til General-Commanderande sitt segl og stiftamtmanden sin signatur. Eit kaperbrev måtte altså ha militært segl og underskrifta til den ledane embetsmannen i region for å vera gyldig. Kaperbrev er altså ikkje fullstendig militært, men både General-Commanderande og stiftamtmanden er begge representantar av kongen. I kaperreglementet frå 1810 vert dette endra igjen til admiralets segl og signatur frå handelsdepartementet. Denne utviklinga viser at administreringa vert flytta oppover i systemet og nærare det militære. Vidare i 1810 vert det lovpålagt at mannskapet på eit kaperskip, eller iallfall skipper, må vera sjøkyndig og at skipet skal bruke det danske splittflagget. At kaperskipa må bruka danskeflagg er aldri nemnt i reglementa før, men det

¹⁰⁷ Forordninger og aabne Breve for Ar 1810, 83

¹⁰⁸ Forordninger og aabne Breve for Ar 1810, 84

kan ha samanheng med dei nye arbeidsoppgåva som; ”straffetoll” der kaprarar undersøkar skip om dei har betalt tollavgifta på varer.

3.3 Avslutning: Staten sitt formål med kaperfarten

I dette kapitlet har eg sett nærare på kaperreglementa, med mål om å forstå staten sitt formål med kaperfarten. I samband med dette har eg òg sett nærare på dansk-norsk kaperpolitikk i åra mellom dei to store krigane. Dette for få betre forståing for synet på kaperfarten i løpet av ein hundreårs periode. Eg delte opp kaperreglementa sine paragrafer inn i tematiske kategoriar. Dette for å få betre forståing av utviklinga og endringar av den dansk-norske kaperlovverket frå 1711 til 1810. Det er nokre generelle trekk som vert tydeleg. Kaperreglementa vert meir detaljert og spesifikke. Dette førar til lengre kaperreglement. Det er tydeleg at erfaringar som staten hadde med kaperfarten skapar behov for meir detaljer slik at ”gråe soner” forsvinn. At kaperreglementa vert meir spesifikke og detaljert kan òg vera ein indikasjon på at staten prøvde å få endå meir kontroll over verksemda, meir direkte styring over kaprarane sitt handlingsrom. Dette er spesielt tydeleg med problema ein hadde med nøytrale skip. Det vart fleire og fleire paragrafer frå kvart reglement som omhandla kva skip ein kunne erobre og ikkje erobre. Dei ynskja nok å få ned tal nøytrale skip som blei feilaktig tatt av kaprarar.

Eit moment som ikkje endrar seg gjennom kaperfarten sin levetid frå den store nordiske krig til Napoleonskrigane, er korleis staten ønska at kaprarar skulle oppføre seg. Dette kjem fram i både valdsutøving og prisretten. Kaprarar brukar kanskje makt når dei tar over eit skip, men med ein gong erobringa er over, skulle dei vera høflege og unngå så langt det var mogleg å utøve vald. Undersøkinga av eit prisskip fungerte på ganske lik måte som tollvesen. Ein skulle sjekke skipet sin last og papir ilag med styrmannen frå det erobra skip. Var det grunn til mistanke skulle pris og mannskap bli tatt med inn til ein hamn for meir undersøking og prisrett. Som nemnt tidligare skjer det ein større endring her. Ein kaper måtte i 1711 sigla med prisskip inn til hamn og kjøpstad der han fekk utlevert i kaperbrevet. Dette vart endra i 1807, no var alle hamner i Danmark-Noreg opne for kaprarane. Ein kan utifrå prisretten sjå at frå 1807 til 1810 skjedde det større endringar. I 1807 var prisretten ein sivildomstol, medan tre år seinare vart dette endra til ein meir militarisert rett underlagt militær jurisdiksjon. Alle anke saker gjekk til Overadmiralitetesretten og staten fekk meir kontroll over dømninga av prissaker.

Når ein les om kaperfarten gjennom kaperreglementa får ein eit annar syn på verksemda enn gjennom dei ulike forteljingane ein har høyrte om fenomenet. Det verkar på meg som at kongen og embetsmennene såg for seg ein verksemd som først og fremst skulle stoppe og øydeleggje for fienden sin handel og økonomi. Ikkje ekstra krigsskip som skulle støtte under marinen. Kaperreglementa gjev det inntrykket at kaperfarten skulle operera som eit ekstra tollvesen og stoppa all kontrabande varer som kunne hjelpe fienden i kampen mot Danmark-Noreg. I åra mellom den store nordiske krig og Napoleonskrigane var det fredstider i Danmark-Noreg. I denne perioden var kaperverksemd ulovleg i dobbeltmonarkiet. I desse periodane med fred verkar det som om staten og kongemakta hadde full kontroll på valdsutøvinga i kongeriket. Den sjømilitære makta til Danmark-Noreg var sentralisert til København og dermed under enkel kontroll og administrering av kongen og hans embetsmenn.

Kaperreglementa går frå 1711 til 1810 gjennom ein ikkje-lineær utvikling. Med utgangspunktet i 1711, gav reglementa i 1807 meir fridom til kaprarane enn tidlegare, t.d. at kaprarar kunne sigla inn til alle hamner i Danmark-Noreg med priser. Denne endringa gjev kaperfart meir fridom og staten mindre moglegheit for å kontrollera verksemda. I kaperreglementet frå 1810 vart det innstrammingar og auka statleg styring over kaperverksemda. Kaperskipa måtte som nemnt sigla med det danske splittflagget og krav om sjøkyndigheit. Reglementet frå 1810 prøvar å få kaperverksemda nærare staten sin sjøverksemd.

Kva av dei tre teoriane (Kapittel 2) høver best i forhold til analysen av kaperreglementa? Skildringa kaperreglementa gjev av kaperfarten passar inn under Thomsons kategoriar, jfr tabell 2.1. Ho beskriv kaperverksemda slik at staten har avgjerdsmynde og kontroll gjennom utdeling av kaperbrev og dømning i prisretten. Det finst mange kjelder som viser til at staten gav ressursar og anna hjelp til kaprarar og reiarar. Den danske kongen gav til dømes kanoner og anna militær bistand til kaprarane i Danmark-Noreg. Dette går litt imot Thomsons tabell om grader av vald. Allokering, avgjerdsmynde og eigarskap er tre ulike faktorar Thomson bruker. Viss ein ser bort frå dei to stødige elementa i kaperfarten, kaperreglementa og prisrett, endrar forholdet mellom kaprar og stat seg heile tida. Ein har kaperskip med embetsmenn eller til og med kongar som investorar. Ressursars vert gjeven til kaprar og til og med i nokre tilfelle marinepersonell.

Reglementa syner at staten kompenserer for svak kontroll av sjøve kapertokta med god kontroll av verksemda før og etter ein kapring. Thomson skriv at reiarar eigde skip, men at det var staten som avgjorde kva som var lovleg for ein kaprar.

Leira og De Carvalho drøftar og kjem fram til at staten hadde lite kontroll over kaperverksemda og at kontrollen var så å seie avgrensa til utdelinga av kaperbrev. Analyser av kaperreglementa viser ein baktanke med regulering gjennom prisretten. Framstillinga som reglementa gjev av staten sitt syn på verksemda passar betre med Thomson enn Leira og De Carvalho. Store deler av staten sin regulering og forvaltning av kaperfarten skjedde gjennom kven som fekk lisens til å drive med kapringar og prisretten. Difor legg Leira og De Carvalho alt for mykje vekt i argumenteringa si om lite statleg kontroll under ein kapertokt. Det var ikkje under ein kapertokt staten ynskja å regulere med alt før og etter. Tabarrok sitt syn om forholdet mellom stat og kaperfart passar med deler av reglementa. Tabarrok sin drøfting om kontrakten og ein "out-sourcing" av arbeidsoppgåver passar med staten sitt syn på kaperverksemda. At kaprarane skulle bruke det danske splittflagget etter 1810, passar med Tabarrok sin skildring av kaperverksemda. Janice Thomson, som Tabarrok, meiner kaperfarten er til ein vis grad del av staten sitt valdsmonopol. Gjennom reglementa får ein inntrykket av at dette stemmer. Hennes skildring om at staten har avgjerdsrett over kaperverksemda verkar som å passe med korleis kaperreglementa framstiller korleis kaperfarten skulle fungere.

Kap. 4 - Frå kaperbrev til prisrett. Lov og praksis

4.1 Innleiing- kaperfarten i kaprarane perspektiv

I dette kapitelet skal eg sjå nærare på korleis kaperverksemda var regulert gjennom lov og korleis det blei følgt opp av lokal og sentral myndigheiter. Fokuset vil vera på den faktiske saksbehandlinga av verksemda, frå utdeling av kaperbrev og til saksgangen i ein prisrett. I dette kapitelet vil både ulovlege og lovlege prisrettssakar bli studerte. Dette gjer at kapitelet vil innehalde analyse av både lovregulering (norm), kapringspraksis og rettspraksis. Eg skal studera faktiske hendingar ved å bruke kjelder som avhør av kaprarar og dokumentasjon frå kapertokter. Kaperreglementet frå 1807 vil vera hovudfokuset fordi dette legger grunnlaget for administrasjonen av kaperverksemda. Eg vil òg utnytte reglementet frå 1810 for å vise endringar som skjer i forvaltninga av kaperverksemda i denne perioden. Problemstillinga for dette kapitelet er i kva grad staten ynskjer å regulere og kontrollere kaprarar.

4.2 Sentralstyret i eineveldet Danmark-Noreg

For å forstå forvaltninga av kaperfarten, må ein sjå nærare på styringa under eineveldet i Danmark-Noreg. Den generelle maktstruktur og administrasjon som vart innført under dobbelt monarkiet gjeld òg sjølvstendte kaperverksemda.

I 1660 vart eineveldet innført Danmark-Noreg. Det var eit dobbelt monarki i namn, men all makt låg i Danmark og lokalisert i København. Danmark-Noreg vart styrt frå hovudstaden, her var kongen, hoff, sentraladministrasjon, universitet, hær og krigsflåte.¹⁰⁹ I 1660 vart det ein omforming av sentraladministrasjonen i Danmark-Noreg. Den nye ordninga hadde kongen på topp som hadde siste ord og kunne bestemme kven som skulle sitte i viktige verv.

Tanken bak eineveldet er å samle all makt hjå kongen, dette er derimot ikkje det same som diktatur. Thomas Hobbes, som skreiv boka ”*Leviathan*” i 1651, forklarar einevelde som ein kontrakt mellom underståttar og kongen. Dei gir frå seg frivillig makt og sjølvstende til kongen imot fred og orden i landet.¹¹⁰ Ein slik ordning minskar moglegheita for interne krigar og konflikt blant folket. Det vart lover og regler som underståttar måtte fylgje. Under Kongen

¹⁰⁹ Ståle Dyrvik, 2007, 164

¹¹⁰ Dyrvik, 2007, 60

var det 4 departement; Kanselliet, Rentekammeret, Admiralitetskollegiet og Krigskollegiet.¹¹¹ Det var gjennom desse departementa at saker vart behandla og lovforslag laga, som til slutt gjekk opp til kongen. Etter lova hadde kongen absolutt valdsmonopol.

Kanselliet, som styrte sivile saker, vart delt opp i to organ i 1668. Då kom Kommerskollegium som skulle ta for seg næringsliv og handel.¹¹² Det er her kaperfarten vert ofte diskutert, det må seiast at med dette systemet vart kaperfarten eit fellesprosjekt som gjekk gjennom alle departement heilt opp til kongen. Det danske kanselliet var eit sentralt forvaltningsorgan som tok for seg alle dansk-norske saker som omhandla; administrasjon, rettsvesen, kyrkje og skule.¹¹³ Det var kanselliet som utforma kaperreglementa under Napoleons krigane, med innspel frå kongen.¹¹⁴ Tønnessen har gått gjennom departement og styringsorgan for å finne kjelder om dansk-norsk kaperfart under Napoleonskrigane, han kjem med denne slutninga;

*Det fantes under krigen 1807-14 ingen sentralmyndighet hvorunder alt vedrørende kaperne sorterte. Det ble dog mot slutten av krigen gjort forsøk på å trekke dem inn under Admiralitetet.*¹¹⁵

Kaperfarten var altså aldri under ein spesifikk administrasjon, men delt over mange ulike departement, organ og sentralmyndigheiter i København. I Danmark-Noreg var det to ulike kollegier som styrte med forsvaret av dobbelmonarkiet, marinen og hæren. Det at kaperverksemda aldri vart sentralisert under einadministrasjon, gjev ein indikasjon på svak sentralstyring av kaperverksemda. Dette må ha gjort kontroll og regulering av kaperfarten vanskeleg. Ein kan sjå ved reglementet frå 1810 at det var eit forsøk på å få ein sentralisering under admiralitetskollegiet.

Etter at den store nordiske krig var over (i 1720), starta ein politisk prosess i Danmark-Noreg for å byggje ein sterkare samla stat. Av historikarar er dette ofte kalla starta på heilstaten Danmark-Noreg. Målet var å arbeid for ein sentralisering av kongeriket med ein dansk dominans.¹¹⁶ Ein ville altså prøve å samle styringsorgan og hovudadministrasjon til

¹¹¹ Dyrvik, 2007, 37

¹¹² Dyrvik, 2007, 38

¹¹³ Henta den 21. Februar 2018 frå <https://snl.no/kanselli>

¹¹⁴ Tønnessen, 1955, 29

¹¹⁵ Tønnessen, 1955, 8

¹¹⁶ Dyrvik, 2007, 165

Danmark, med sete i København. Geografiske avstandar og kommunikasjonsvanskar gjorde at det likevel fanst endå ein del sjølvstyre i Danmark- Noreg, dette i størst grad på lokalt nivå. Kongen sine embetsmenn styrte over dei ulike landdistrikta i Noreg.¹¹⁷ Ein hadde bygdeting som møttest 3 gongar i året som vart styrt av futen og sorenskrivar. Futen hadde ansvar for administrasjon og påtalemakt, medan sorenskrivar var dommar og sekretær. Dei ordinære tinga, og kalla saketing, behandle kriminelle saker og sivile rettssaker. Her var det opplesing av kunngjeringar og nye kongelege påbod. I desse foruma var det moglegheit for underståttar og kome med sine tankar og ha diskusjon.¹¹⁸ Dette gjev konteksten for forvaltning og maktstruktur i Danmark-Noreg på 17-1800talet.

Den lokale forvaltninga av kaperverksemda låg under embetsverket i kjøpstadane. Det var her dei fekk kaperbrev og seinare at prisretten vart gjennomført. Administreringa av kaperfarten skjedde i kjøpstader og embetsverket der. Der låg basen, men kva personar og embeter som forvalta kaperverksemda endra seg frå tid til anna. Sentraliseringa av kaperforvaltninga til kjøpstadane kan ha vore eit forsøk på auke kontrollen. Gjennom å ha administrasjonen tettare til sentralmakta kan ha gjort kontroll og administreringa av verksemda enklare.

4.3 Den lovbestemte forvaltning av kaperfarten

4.3.1 kaperbrev

I kaperreglementet frå 1807, vert det i §2 skildra kva eit kaperbrev skal innehalde, altså ein mal. På eit kaperbrev skal namn på skipper, reiar og skipet vera ført inn i dokumentet. På kaperbrevet skal ein òg føre på kor mange kanoner det er ombord skipet. Dette gjer kaperbrev frå 1807 er ganske spesifikke og er difor lite til nytte for personer som stel kaperbrev. I eit slikt kaperbrev skal det òg stå formålet med kaperfarten;

”i den Hensigt, dermed at opbringe, og, naar fornødens gøres, ødelægge Sibe og Fartøjer tilhørende den Storbritanniske Krone, eller den Undersaatter, samt ligeledes at indbringe til nærmere Undersøgelse de Skibe, som ere mistænkte for at tilhøre denne fiendtlige Magt, eller bemeldte Reglement foreskrevne Caution, ligesom og Skibsføreren, ved sin derpaa aflagte Eed, har forpligtet sig til, at holde sig samme

¹¹⁷ Dyrvik

¹¹⁸ Dyrvik, 2007, 180-181

Reglementet og Søkrigsartikelsbrevet, saavidt ham vedkommer, allerunderdanigst efterretteligt.

Givet i Staden N.N den 1807 (Navn og Signet.)”¹¹⁹

Ein kan sjå på eit kaperbrev som eit løyve, med oppdragsbeskriving. I kaperreglementet frå 1810 er det nokre få endringar. Ein må framleis føre ned namn på skip, skipper, reiarlag og kanoner. Begge kaperbrev skriv at engelske skip og deira underståttar skal stoppast og til naud øydeleggjast. Her kjem skilnaden mellom kaperbrev: i 1810 vert nøytrale skip nemnt spesifikt. Nøytrale skip skal undersøkast, og sjekkast for ulovlege forbindingar med Storbritannia. Ein kan òg sjå at fullmektig er endra, i 1810 er det admiralitet og kommerskollegi som sender ut kaperbrev. Dette er stor endring frå 1807 då det var dei ulike kjøpstadene som sendte ut kaperbrev. .

(...)samt at anholde og til lovlig Undersøgelse at indbringe de Skibe, mod Neutraliteten stridende Forbindelse med samme. Rederiet har gjort Rigtighed for den befalede Caution, ligesom og Skibsføreren, naadigste Reglement, og øvrige Kaperfarten vedkommende Befalinger, samt Søkrigsartikelsbrevet, for saavidt ham vedkommer.

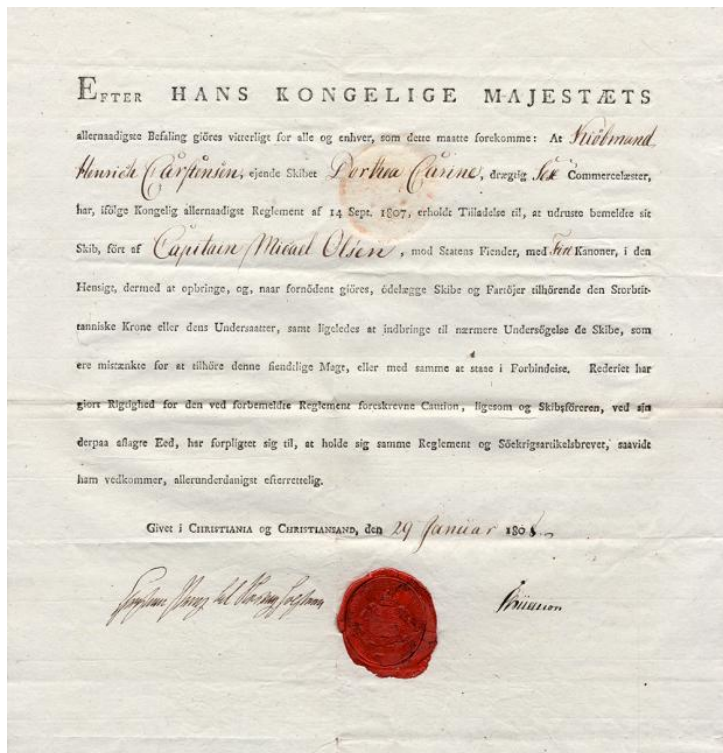
Kiøbenhavn, i det Kongelige Admiralitets- og Commissariats-Collegio

Den - - - 1810. (Underskrift og Seigl).¹²⁰

Ein kan sjå ein utvikling, med sentralisering. Kaperbrev vart sendt ut frå København, og kunne berre vera gyldig med underskrifter der frå. Her er eit døme på eit kaperbrev frå 1808;

¹¹⁹ Kaperreglement 1807

¹²⁰ Forordninger og Aabne Breve for Aar 1810, §3



121

Som ein kan sjå, verkar det ut som om at ein følgjer kaperbrevmalen. Dei tar seg ikkje store fridomar med innehalde av eit kaperbrev. Det er teken direkte frå kaperreglementet frå 1807, utanom dei spesifikke namna og tal kanonar. Desse standardiserte breva gjev lite rom for fleksibel behandling av dei ulike kaprarane. Utgangspunktet verkar å vera at alle kaprarane skal behandlast heilt likt utan noko spesial tilpassingar. Dette tyder på at staten setter eit rammeverk for saksbehandlinga av kapersaker der kaprarane er den svake parten. Eit byråkratisk system, der staten har full kontroll. I dette aspekt av relasjonen mellom stat og kaperfart har staten eit solid grep over kaprarane. Dette kan tyde på at systemet er lagt opp slik at fundamentet før ein kapring er lagt opp slik at ein kan lettare dømme prissaker. Alle kaprarar har likt utgangspunkt, ingen spesielle løyver eller anna som kan skilje kaprarar frå kvarandre. Difor enklare for staten å regulera kaprarane. Det er då berre sjølve kapringar og hendingane rundt som bestemmer om ein pris er god eller ikkje.

4.3.2 Prisretten

I kaperreglementet frå 1807, er det fleire paragrafer som handlar om behandlinga av kapersaker, og kaperbrev. Dette vert nemnt i kapittel 2 i denne oppgåva. I dette kapitlet skal eg studera dette nærare.

¹²¹ henta 9 mai 2018, <https://ndla.no/nb/node/141587>

I paragraf 15 i reglementet frå 1807 står det lovbestemt kva ein kaper skal gjera med eingong han siglar inn til hamn med ein pris;

§15. Saasnart kaperen ankommer med nogen Prise til en kjøbstæd i Vore Riger og Lande, skal han strax anmelde sig hos stedets dommer, som inden 24 Timers Forløb skal, efter Aftens kald og Varsel, holde et Forhørm saavek over kaperen med hans Skriver, Officierer og Matroser, som over den opbragte Skipper med hans Skibfolk og passagerer, nøie examinerer og confronterer dem om Skibets Fart efter Journalen og andre Omstændigheder(...). Derpaa skal Dommeren med 2 eedsvorne og boesatte Borgere besigtige Skibet og Ladningen og derover forfatte et rigtig Inventarium.¹²²

Her kjem det fram at ein kaper må allereie første døgnet i hamn gå til kjøpstaden sin dommar og melde frå om sin tokt og pris. Frå kaperskipet skal kaperkapteinen, hans skrivar , offiser og matros melde seg til avhør om prisen dei har tatt. Dette skal som paragrafen fortel, bli vurdert og dømt av ein dommar med to borgarar frå kjøpstaden. Dei to neste paragrafene går vidare å forklarar behandlinga av priser. I paragraf 16 kjem det fram at kaprarane har 8 dagar varsel på å møte til forhør og dommaren skal gå igjennom all viktig informasjon som kan bidra til dømminga i saken. 24 timar etter stevninga skal retten kome med sin dom. Viss det kjem fram i ettertid nye opplysninger skal *Overadmiralitetetsretten*, ta ein vurdering om det endrar den avgitte dommen.¹²³ I den neste paragrafen, §17, vert det forklar kven som skal sitte på ein slik prisrett.

§17. (...)En saadan Ret skal bestaae af en Priiscommissair, som Vi dertil ville beskikke, samt af Dommeren paa det Sted i Stiftet eller Hertugdømmene hvor Retten holdes. Protocollen i denne Priisret bør føres af Rettens Skriver paa Stedet.¹²⁴

Paragraf 17 viser og at hovudsete til kvar stift skulle ha ein prisrett. Dei ulike stifta var; Kristiansand, Akerhus, Bergenhus og Trondheim. Difor har alle prisretten, namnet på stiftet forann, til døme Akerhus stifts prisrett. Det skjer ikkje store endringer i framgangsmåten i prisretten frå 1807 til 1810, men dei forandra litt på kven som skal sitte i ein prisrett;

¹²² Forordninger og Aabne Breve for Aar 1807, 97-105.

¹²³ Paragraf 16 i kaperreglementet 1807

¹²⁴ Paragraf 17 i kaperreglementet 1807

§25. (...) *Enhver af disse Retter skal bestaae af en Justitiarius, og to Assessorer, blandt hvilke en Officeer af Vor Søe-Stat. Skriveriet ved Retten besørages af en dertil udnævnt Secretair.*¹²⁵

Det var eit forsøk på ein femte prisrett i Hammerfest, men det vart aldri noko av.¹²⁶ Ein kan tydeleg sjå at prisretten blir utvida med fleire medlemer. Det vert òg pålagt at ein marineoffiser som skal vera ein del av rettsorganet. At denne spesial domstolen, vart utvida med ein marineoffiser styrker rettens faglege kompetanse. Ein offiser som kjenner krigens rettar til sjøs. Frå 1807 til 1810 vert prisretten utvida til tre medlemmer i staden for to. Dette gjer at ein alltid kjem til ein avgjersle, og ikkje kjem i situasjonar der dommen kunne blitt ”uavgjort”. Det vart tre likestilte dommarar og ikkje to der ein hadde meir innflytelse enn den andre, som til døme priskommissæren i 1807 systemet.

4.3.3 Regulering av prisretten

Ein prissak var ein privat rettssak mellom to partar; skipper på prisen og kaperkapteinen. Dei vart begge stevna til å møta for retten, og leggje fram sin side av saken. Alle dokumentar og anna form for bevismateriale som kunne ha påverknad på saka vart lagt fram. Kaperfarten sin unike natur, gjorde det naturleg å oppretta eit eget rettsorgan for kapersaker; prisretten.¹²⁷ Det fanst ikkje noko internasjonal prisrett domstol, så prissaker vart dømt i landet til kaperen.

Difor måtte utanlandske skipparar håpe og tru på at den lokale dommaren og dei andre medlemmane i prisretten var objektiv og rettferdige i dømninga. Tønnessen kommenter at utifrå hans kjeldearbeid verkar det som om den norske prisretten som oftast var rettferdig. Han legger ved at ” i ytterst få tilfelle kan en dom synes å ligge på grensen av det juridiske forsvarlige ”.¹²⁸ Inhabilitet blant medlemer av prisretten var ikkje eit sjeldan fenomen, og vart diskutert i samtida. I prissaken rundt kapringa av ”Die gute Hoffnung” reagerte overadmiralitetetsretten strengt mot forhørsdommaren og andre embetsmenn som var innblande i kaperverksemda, som prøvde å påverka rettsaken. Det er eit par dømer på offentleg diskusjon i avisene rundt problemet inhabilitet. Vincents Sebbelow som var politikar og kjøpmann som og dreiv med kaperfart svarte på tiltale;

¹²⁵ Paragraf 25 i kaperreglementet 1810

¹²⁶ Tønnessen, 1955, 73

¹²⁷ Tønnessen, 1955, 72-73

¹²⁸ Tønnessen, 1955, 73

”svaret blir simpelt – som personen: ingen i Norge under admiralitetet stående offiser eller embetsmann, ei heller noen av admiralitetsretten eller priserettens tillforordnede tillates enten direkte eller indirekte å ha enten lodd eller del i kapere og deres priser.”¹²⁹

Sebbelow sine merknader kan verka litt sjølvsgate, men den viser iallfall til at problemet rundt inhabilitet og prissaker vart diskutert i sin samtid.

Prisretten skulle bestå av ein priskommissær og ein lokale dommar. I eit døme frå Akerhus stift prisrett, i starten av Napoleonskrigane, på kven som var medlem av rettsapparatet; Kaptein i søetaten, innrullingssjef og overlos i Fredrikstad distrikt: Lorentz Fjelderup, bygdefogden og politimester Jacob Wulfsberg.¹³⁰ Når desse prisrettane vart oppretta, blei det bestemt at dei ulike priskommissærane skulle kome frå lik stilling og høyra til sjøetaten, men stasjonert på land. Dette vart spesifisert sidan det var viktig at personen måtte ha kjennskap til sjøfartssaker og spesielt skipspapir. Desse persona var ikkje juristar, det var derimot prisretten sin andre medlem, byfogden.¹³¹ Man kan anta at viss det vart ueinigheit mellom desse to, var det nok kommissæren som fekk siste ordet. Kommissærar vart utnemnt av kongen eller representant av han, og difor høgare oppe i det sosiale hierarkiet enn byfogden. Prisretten blir som nemnt endra ved 1810 kaperreglementet, der han vert utvida til tre medlemmer. Då får ein tre likestilte menn som skal avgjere i prissaker.

4.4 Kapring i praksis

Kapertokter er som oftast godt dokumenter, gjennom skipsloggar og prisretten. Både Teige og Tønnessen skildrar fleire ulike tokter. Gjennom desse skildringane kan ein sjå nærare på likskapar og endringar som har skjedd med kaperfarten, frå tidleg 1700 til tidleg 1800 talet. Hadde staten større kontroll under den store nordiske krig enn under Napolenskrigane?

4.4.1 Kapringa av "Sara"

Ola Teige, som skriv om kaperfarten under den store nordiske krig, skildrar mange ulike kapertokter. Å skrive i detalj om slike tokter gjev eit innblikk i korleis kaperverksemda fungerte i praksis, heile organiseringa og prosesser rundt ein kapertokt. Eit av Teige sine kapertokt skildringar handlar om kaperkaptein Von Gaarden og ein kapring som skjedde den

¹²⁹ Tønnessen, 1955, 81

¹³⁰ Tønnessen, 1955, 74

¹³¹ Tønnessen, 1955, 75

7 juli. Denne hendinga, forklarar Teige, er godt dokumentert og gjev innsikt i dei vanlege prosedyrane rundt ein kapring.

Von Gaarden segla ut frå Fredrikstad hamn den 7 juli 1711. Berre ein mil utanfor hamna møter han på det britiske skipet "Sara". Von Gaarden og ein løytnant går ombord skipet for å undersøkje skipsdokumenta til "Sara". Von Gaarden opplever at styrmannen på det andre skipet er lite samarbeidsvillig og gir han eit kjøttsår med kården før han fengslar mannen. Undersøkingane av skipet viser at skipsdokumenter som gjeld for nøytralskip manglar, og at det einaste dei finner er eit pass. Skipet blir difor ført inn til hamn i Fredrikstad. Det britiske mannskapet blir fengsla og skip vert overtatt av magistraten i Fredrikstad. Dagen etter blir det hold avhør av begge mannskap og ein gjennomgang av skipets last og dokumenter blir gjort. I forhøra blir det bekrefta at skipper på skipet "Sara" manglar dokumentasjon på både nøytralitet og på lasten ombord.¹³²

Det kjem fram at skipet var bygd i Sverige, men styrmannen på "Sara" forklarar at reiaeren hans kjøpte skipet for 8 år sidan. Dette forklarar han under avhøra, men han har ingen papir ombord skipet sitt som kan støtte hans fortelling. Magistraten i Fredrikstad undersøker vidare, og finner ut at skipet har hatt ein del reparaasjonar og endringar på akterseglet i løpet av kort tid. Dette aukar mistanken om svensksamarbeid som magistraten har til skipper på "Sara". Ein finn òg ein svensk kiste ombord og det svenskeflagget malt på dører på skipet. Styrmannen på "Sara" prøver å forklarar at det var nettopp gjort heilt vanlege reparaasjonar på skipet og at dette er ikkje noko mistenkeleg.

18 Juli 1711 vart dommen gitt i Rådstueretten i Fredrikstad. Erobringa vart dømt som god pris. Retten kom fram til at skipet mangla viktig sjøbrev som kunne bekrefte skipets nøytralitet, mistenkelege endringane på skipets ytre og indikasjonar til svensk tilknytning. I denne saken vart skip og last dømt som god pris til Von Gaarden. Mannskapet på "Sara", som var britisk, vart sleppt fri.¹³³ Ein skulle tru at dette var slutten på historia om skipet "Sara". Skipet blei til slutt sleppt fri etter at den britiske diplomaten i København blanda seg inn. Det vart ikkje funne noko kontrabande ombord skipet og dermed ville britene ha skipet tilbake. Kong Fredrik den fjerde ville ikkje øydeleggje forholdet til England og gjekk difor med på å

¹³² Teige, 2010, 47

¹³³ Teige, 2010, 48

gi slipp på skipet. Diplomati vart viktigare enn pengane ein kunne tene. Ola Teige forklarar Kong Fredrik den fjerde sin avgjersle:

*Så lenge det ikke var et soleklart brudd på bestemmelsene om kontrabande, var det langt viktigere for kong Fredrik IV å opprettholde det gode forholdet til den britiske dronningen enn å la noen redere (...) beholde skipet.*¹³⁴

Utanom at dette skipet vart til slutt sleppe fri, viser denne skildringa om kapertokten til Von Gaarden den ”perfekte” kapertokt og rettsprosess etterpå. Denne saken følgde alle lover og rettsprosessen vart gjort etter boka. Ein kan òg skimte korleis ein kapring kunne skape hovudbry for internasjonale relasjonar. I denne skildringa om ei kapertokt, kjem det fram at kaper kapteinen brukar fysisk vald. Det vert ikkje nemnt nokre konssekvensar, så mest sannsynleg var det eit lite alvorleg kutt, mest for å ta kontroll over kapringssituasjonen.

4.4.2 Kapringa av ”Die gute Hoffnung”

Ved krigsutbrotet i 1807 mot England vart det sendt ut ein kongeleg påbod frå København. Alle underståttar av det dansk-norske rike skulle gripe til våpen og at alle engelske skip skulle stoppast. Kronprins Fredrik sendte ein befaling til alle stiftamtmenn om å få i gang utsendinga av kaperbrev.¹³⁵

Tønnessen set av eit kapittel av boka si for å fylgje ein kapersak frå start til slutt. Denne kapringar skjer på starten Napoleonskrigane i 1807. Johan Fritz Busch var skipper på skipet ”Die gute Hoffnung” og hausten 1807 reiste skipet frå Riga med engelsk ladning. Skipets destinasjon var den engelske byen Hull. Både Busch og reiaren var russiske statsborgarar og difor nøytrale i konflikten, men med engelsk last.¹³⁶ Grunna dårleg vær og skader på skipet måtte ”Die gute Hoffnung” legge til hamn ved Portør som er litt utanfor Kragerø. Medan skipet låg der, vart skipet bordet av kaper Simon Biørn. Dei tok eit frakteskip og erobra skipet med tolv væpna menn.

Dagen etterpå vart skipet ført inn til byen der den vanlege prisprosessen starta. Skipet og ladningen vart taksta, og avhør av både pris- og kapermannskap vart gjennomført.¹³⁷ Saken og all kjeldemateriale vart vidareført til Akershus prisrett, der saken skulle dømmast.

¹³⁴ Teige, 2010, 51

¹³⁵ Tønnessen, 1955, 21

¹³⁶ Tønnessen, 1955, 46

¹³⁷ Tønnessen, 1955, 47

Kaperkapteinen meinte at skipet og ladning måtte bli dømt som god pris, og referere til fleire paragrafer frå kaperreglementet, om blant anna mangel på sjøpass. Ved prisretten vart skipet dømt som god pris etter §9 a i kaperreglementet. Der står det: ” *som god Priser kunne dømmes alle andre (enn storbritanniske) Skibe, som mødes i Søen, når de aldeles ingen Søepasse have*”. Tønnessen har merknad til denne dømninga, møttes verkeleg desse skipa til sjøs?”¹³⁸ ”Die gute Hoffnung” hadde ankra ved ein nødhamn grunna havari og var difor ikkje eit skip erobra til sjøs. Dette vart viktig seinare i rettsprosessen.

Denne dommen var skipper Busch ueinig i og anka til overadmiralitetetsretten i Christiania. På dette tidspunkt vart saken meir komplisert, tollvesenet blanda seg inn i saka. Tollvesenet meinte delar av profitten skulle gå til Hans Majestetts kasse grunna blant anna: 1. Det var varer som vart sendt til auksjon før prisdøm og 2. Sundtollen på prisskipet var ikkje betalt. Det var altså no tre partar i denne prissaken. Skipet, som tollvesenet riktig påpeikte, låg til hamn og hadde difor ulike skatter som måtte betalast.

Overadmiralitetetsretten sin dom gjekk imot dommen frå Akershus prisrett. Busch fekk skipet tilbake, H.M kasse fekk rett på ladningen, kaprarane måtte betale erstatningar og rettsavgiftene som bot for sin ufine kapring. Reiarlaget som eigde kaperskipet måtte òg betale ein avgift. Retten fann ut at Busch og hans skip var av russisk nasjonalitet og difor nøytral, medan ladningen vart dømt som statens eigendom. Grunna skipet og ladning vart flytta frå kaperstadet til byen vart denne saken rotete med fleire partar som meinte dei hadde rett på eigendomen. Til slutt vart den ein ganske streng dom mot kaprarane, som retten meinte hadde handla urett mot både prisskip og mannskap. Ein av medlemene av overadmiralitetetsretten Chr. Magnus Falsen skreiv dette om hendinga;

*”så fristes man riktignok til snarere å anta denne ekspedisjon for et røvertog enn for et kapertog”.*¹³⁹

Tønnessen har legger fram ein tabell som viser kor mange prisrettssaker han har funne gjennom sitt kjeldarbeid. Under Napoleonskrigane var det 439 prisrettssaker i Noreg, 196 av dei saka blei anka til overadmiralitetetsretten. Av desse 196, stadfesta overadmiralitetetsretten

¹³⁸ Tønnessen, 1955, 48

¹³⁹ Tønnessen, 1955, 49-50

prisretten sin dom 152 gongar.¹⁴⁰ Det var altså ikkje ofte at ein ankeprosess endra på resultatet av den tidligare dommen.

4.4.3 unormale og/eller ulovlege kapringa

Desse to skildringane fortel om kapringar som fylgjer kaperreglementa etter beste. Ein kan stille spørsmål til om kapringa av ”die gute hoffnung” var etter ”boka”. Skipet låg til hamn og ikkje til sjøs. Utanom sjølve omstende under kapringa vart resten av saksbehandling gjort etter reglementet. Likevett vert ikkje alltid resultatet slik kaprarane ynskte. Når ein driv med kapringar er det mange omstende som spel inn på kva prisdøm ein for. Det er sjølvsagt òg dokumenterte kapertokter, der mannskap ikkje følgde loven.

Kaperkaptein Jens Chr. Lind kapra, under Napoleonskrigane, det engelske skipet ”Lord Nelson”. Problemet med denne kapringa var at kaptein Lind ikkje hadde kaperbrev på dette tidspunkt. Han kom til hamn med skipet og søkte om kaperbrev kort tid etterpå. Dette vart nærmaste ein tilståing av uretten. Kaptein Lind fekk kaperbrev og kapringa var dømt som god pris. Staten og prisretten, i dette tilfelle, legaliserte ein sjørøver sin handlingar. Det kan tenkast at omstende vart litt spesielle sidan Kaptein Lind med ein gong gav beskjed om mangelen av kaperbrev. Dette gjorde nok at prisrett og dommaren såg litt gjennom fingrane på heile hendinga. Det at skipet var klart fiendtleg, gjorde nok at ein kunne ha eit meir avslappa forhold til kaperlovverket.

Ein har òg dømer på danske kaprarar som vart dømt som sjørøvarar av fienden eller nøytral land, grunna kaperbrev si uorden, som den dansk-norske staten prøvde å redde. I nokre tilfelle greidde staten å redde kaprarane frå galgen.¹⁴¹ Det kan virke utifrå desse skildringane at staten sitt behov for å forvalte eller regulere kaperverksemda varierte etter kor mykje problem eller uro dei ulike sakane skapte.

Det finnest og kjelder som beskriv eit samarbeid mellom kaprarar og militæret. Eit døme på dette skjedde sommaren 1809 ved Skagen. Kaperkaptein Wolfsen samarbeida med den lokale signalstasjonen, leda av premierløytnant Henne. Premierløytnanten gav kaprarane informasjon og etterretning på eit fiendtlege skip i området. Kaptein Wolfsen nytta denne fordelene og kapra det fiendtlege skipet. Det finnest ikkje dokumentasjon på om kaprarane og løytnanten delte på bytte, men samarbeidet er det ikkje tvil om.¹⁴² Skilje mellom kaperfarten

¹⁴⁰ Tønnessen, 1955, 461

¹⁴¹ Bjarne S. Pedersen, 2010, 79

¹⁴² Pedersen, 2010, 78-79

og sjøforsvaret vert i slike situasjonar vanskeleg å dømme. Kaperkaptein Wolfsen kaperskip fungerer som eit støtteskip for det danske sjøforsvaret og er med på å stoppa eit fiendtleg skip. Det hadde vore interessant å finne ut om prisen vart delt mellom partane, men uansett skildrar dette kor ulike omstende ein kaprar kunne ende opp med ein pris.

Desse døma får fram mange av problema med kaperfarten og kvifor det er vanskeleg å plassera kaperfarten under ein enkel kategori. Det var ikkje lett for kaprarar og alltid vite kva skip og last ein kunne rekne som god pris. Tønnessen skriv at saken rundt "Die gute Hoffnung" ikkje berre får fram problema med kaperfarten, men òg syner staten sitt ambivalente forhold til kaperfarten. *"hvordan stilte regjeringen seg til kaperiet og den nøytrale skipsfart: hvilke forhold innvirket på regjeringens vakkende holdning til bruken av det som krigsmiddel?"*.¹⁴³ Dette henger nok saman med at skipet var russisk medan ladningen skulle til England. Russland var ein nasjon Danmark-Noreg gjorde handel med, og eit forhold ein ikkje ynskja å øydelegge.

Ola Teige avsluttar sin artikkel om kaperfarten med ein oppsummering over kor mange skip som vart erobra av norske kaprarar. I krigsåra 1710-1719 vart til saman rundt 110 utalandske priser tatt. Av desse var litt under ein tredje del svenske. Resten kom frå diverse nøytrale land som; Nederland, Storbritannia og Holstein-Gottorp. Teige skriv at ved krigens slutt, var det berre dei svenske prisane som gav dei norske kaprarane profit.

*"De fleste nøytrale priser måtte etter hvert etter kongelige ordre frigis, og man kan regne med at de norske kaperredere ved krigsslutt kun satt igjen med inntektene av de svenske prisene."*¹⁴⁴

4.5 Fenomenet kaperfart: moral og propaganda

Kongen og staten sin oppmuntring til kaperverksemda kan ha hatt den sideeffekten at ein ønska lite detaljstyring og hard prisdømming. Dette for å ikkje legge ein dempar på kapermobiliseringa. Kaperfarten vart ofte brukt som propaganda og difor eit viktig verkty for å oppretthalde moralen i Danmark-Noreg. Kaperfarten vart eit symbol på kva den sivile befolkninga kunne gjera for å hjelpa staten mot fienden. Her er stiftamtman N. E Thygesons proklamasjon om krigsutbrotet i 1807;

¹⁴³ Tønnessen, 1955, 53

¹⁴⁴ Teige, 2010, 116

”Medborgerer!!! Freden er brudt” Den helligste Iagttagelse af den strængeste Neutralitet har ikke formaaet at sikkre Fredens Kyster for Voldsmandens Haand!(...) I Hans Majestæts Kongens Navn opfordrer jed Eder til Vaaben!(...)”¹⁴⁵

Denne type formuleringa om kaperfarten ser ein òg under den store nordiske krig. I 1711 skreiv ein gruppe reiarar frå drammen til embetsverket i Noreg, dei hadde starta ein kaperverksemd for å hjelp til i kampen mot Sverige; *”til hans Kongel. Mayst tieniste og Fædrenelandets Defension”*. Her er ein liknande beskriving av kaperfarten, i same periode, frå Bergen. Der hadde ein utrusta eit skip *”for der med at giøre Cron Sverrig, og Svergies understaatter, ald muelig skade og Afbreck”*.¹⁴⁶

Både historikaren Tønnessen og Jacob S. Worm-Müller har skreve om den danske-norske dobbelt moralen når det gjeld kaperfart under Napoleonskrigane, dei kallar det *”kapermentaliteten”*. Kapermentaliteten handlar om ein interessekonflikt mellom handel og kaperfarten. På eine sidan oppmuntrar staten og kongen understår til kaperfart og kapringar av fiendtlege skip eller skip som gjorde handel med fienden. Samtidig som den danske kongen gav handelsmenn løyve til å drive handel med fienden, grunna hungernaud og økonomisk nedgangstid i Danmark-Noreg.¹⁴⁷ Dette kunne skape eit litt ambivalent forhold til det dansk-norske lovverket. Ein norsk handelsmann kunne oppleve eine veka å få sitt skip kapra av norske kaprarar, samtidig som han hadde eigarskap i eit anna kaperskip. Tønneson har desse sluttmerknadene om kapermentaliteten:

”I samtidens og eftertidens dom over kapermentaliteten har man mer festet seg ved den økonomiske og almen-moralske enn ved den rettsmoralske siden av saken, og dog medførte krigsårene uten tvil det sterkeste forfall nettopp på lovlydighet. Forholdene førte med seg at det var særlig hos handelsstanden den svekkede respekt for loven og kongens bud manifisterte seg.”¹⁴⁸

Eit meir spesifikk døme på kapermentalitet er mannen som sitt sitat starter dette del kapitelet, stiftamtmann N. E Thygesons. Thygesons sendte inn eit klagebrev til regjeringskommisjonen den 18 august 1809, der han beskreiv sin misnøye til den aggressive bruken av kaperfart.

”(...)de misbruk som synes å vorde en umiddelbar følge av kaperfartens altfor store

¹⁴⁵ Tønnessen, 1955, 25

¹⁴⁶ Teige, 2010, 42

¹⁴⁷ Tønnessen, 1955, 454

¹⁴⁸ Tønnessen, 1955, 455

utvidelse(...)”. Samtidig som Thygesons skreiv dette brevet hadde han tre store kaperskip ute på tokt. Allereie året etterpå i 1810 utrusta han tre nye kaperskip. Til saman erobra desse skipa fjorten priser, der seks av dei blei kondemnert, tre frå USA, fire frå Papenburg (ikkje langt frå Bremen) og eitt frå Hannover. Alle desse skipa var nøytrale. Thygesons sitt klagebrev på den aggressive bruken kaperfarten i Danmark-Noreg, er mildt sagt hyklerisk. I ettertid har man rekna ut at han tente ein halv million riksdaler på kaperverksemda i 1810.¹⁴⁹

4.6 Oppsummering

Desse døma og vurderinga av ulike kapertokter, gjev eit inntrykk av at kaprarane var den svake parten i forholdet til staten. I prisretten vart kaprarane sin skildring likestilt med korleis det kapra mannskapet opplevde hendinga. Det var opp til domstolen, med utgangspunkt i bevis og avhør å finne ut om kapringa var lovleg. Tønnessen vurderer prisretten på dei heile, å ha fungert rettferdig mot både kaprar og prismannskap. Det verkar som det same gjaldt for kapringar under den store nordiske krig. Nesten berre svenske skip vart til slutt dømt som god pris, resten vart sluppen fri. Det er sjølvsagt mange unntak, som døme med Kaptein Jens Chr. Lind. Han fekk sin kapring dømt som god pris utan å ha kaperbrev. Han måtte, som alle andre, forsvare sine handlingar til ein prisrett. Der han fekk godt betalt for å vera ærleg. Lind fekk både prisen og eit kaperbrev, som på mange måtar legitimerer handlinga hans. Ein kaper måtte alltid stå til rette for lov og prisrett. Desse døma viser òg kor lite føreseieleg utfallet av ein kaperprosess kunne vera. Av og til var det altså omstende utanfor lovverket som bestemte resultatet av ein kapertokt. Dette førar til at det er vanskeleg å tyde om regulering og forvaltning i praksis var ”strengare” under Napoleonskrigane enn den store nordiske krig. Lovverket er iallfall utvida og meir detaljert i løpet av dei hundra åra mellom dei to konfliktane.

Dette kapitelet viser òg korleis kaprarar og reiarlaget bak drifta vart straffa for ulovlege priser. Det var ikkje fysiske straffer, men økonomiske sanksjonar og bøter som var konsekvensen for ulovleg oppførsel. Dei kunne òg sjølvsagt mista retten til å drive med kaperverksemd, altså mista kaperbrevet sitt. Kaperbrev hadde ein standardisert form som tyder på lite fleksibel behandling av dei ulike kaprarane. Alle måtte fylgje det same reglement og ingen spesialbehandlingar. Kaprarar var likestilt. Ein har døme på sjømenn som har kapra skip å fått prisen dømt god og fått kaperbrev i ettertid. Likevell når ein fyrst har fått kaperbrevet såg dei like ut. Eit slik system gjer det som sagt enklare for prisretten og staten å

¹⁴⁹ Tønnessen, 1955, 459

forvalta verksemda. Likevull var kaperfart ikkje ein del av statens militære plan over fienden. Utanom det å skape økonomiske vanskar for nasjonen ein er i konflikt med. Men gjennom lover og prisrett er det likevull staten som har lagt ned premisen og rammeverket rundt korleis kaperfarten kunne operera. Staten dømmer og gjev straff viss kaprarar brytt med kontrakt og lov.

I dette kapitelet har eg studert både reglementa og skildringar om ulike kapertokter. Korleis passar mine funn om kaprarar med teoriane om kaperfarten? Standardiserte kaperbrev og utsendinga av slike passar med Alexander Tabarrok sin analogi om patentordninga. Kaperbrev gjev kaprarar visse rettigheitar og juridisk vern. I både prisrett og kaperbrev saksbehandlinga er kaprarar den svake parten i ”kontrakten” mellom stat og kaperverksemd. Thomson og Tabarrok skriv om kaperfarten som ein del, eller iallfall i den statelege sfæren i valdsutøving. Det som både Tabarrok og Thomson ikkje vurderer godt nok er at viss ein kaprarar ikkje tar med erobra skip inn til prisretten, vert det inga statleg kontroll over kaprarane sine handlingar under ein tokt. Det er her kritikken til Leira og De Carvalho bør vektleggast. Staten sitt kapersystemet var lagt opp slik at ein kompenserer lite stateleg kontroll under ein kapertokt med kaperbrev og prisrett. Dette inneber at ein kaprar må kome med prisen sin til ein hamn eller så vert det lite kontroll av verksemda. I kapitel fira kjem det fram at kaprarar kunne tene peng utanom å få saken behandla i ein prisrett. Kaprarar kunne sleppe erobra skip fri, imot ein form for betaling. Ved ein sånn avtale mellom partane forsvinn prisretten kontrollaspekt av verksemda. Leira og De Carvalho meiner utan regulering og kontroll av sjølve kapertokta og meir spesifikk avgrensingar til kor ein kan drive kaperverksemd, førar til ein lite kontrollert verksemd. I dette kapitelet vert det framstilt at det kunne vera tilfeldigheitar som bestemte om ein pris vart dømt som god eller ikkje god. Leira og De Carvalho sin skildring av kaperfarten der tilfeldigheitar ofte rår, syner at staten hadde ofte lite styring og kontroll.

Kap. 5 - Kaperfarten: størrelse og omfang

5.1 innleiing

I dette kapitelet er det kvantitet som er i fokus. Eg skal studera nærare kjelder for å finne om kor mange kaprarar som var i aksjon under konfliktane, og utviklinga over tid. Eit annar viktig aspekt i dette kapitelet er ulikskapen mellom danske og norske kaprarar. Dei var under same lov og reglar, men fanst det skilnader mellom dei? Til slutt skal eg sjå nærare på styrken mellom kaperflåten i forhold til marineflåten. Poenget med dette er å finne ut kor stor del av den totale sjømilitære makt som var privat eigd.

Allereie nemnt i innleiinga er den norske kaperaktivitet størst under dei to siste store krigane Danmark-Noreg var innblanda i. Den store nordiske krig var ein konflikt mellom Sverige og Danmark-Noreg, der målet var herredøme over Norden. Så gjekk det nesten hundre år med fred før Danmark-Noreg igjen var innblanda i ein stor krig. Denne gong på fransk side, mot sjømakten England. Storbritannia angreip Danmark og stakk av med neste heile den dansk-norske marine, dette er i ettertid blitt kalla det engelske flåteranet. Hendinga satt i gang kapermobilisering og allianse med Napoleon.

5.2 Kaperflåten under Den store nordiske krig

I åra frå 1710 til 1719 var det i alt tolv aktive norske kaperskip. Desse tolv skipa var av ulike type; seks klassifisert som *fregattar*, fem som *hukkerter* og ein som *brigantin*. Dei same typer skip vart òg brukt av svenske kaprarar. Å bruke fregatt skip som kaperfartøy var vanleg praksis i denne perioden. Desse skipa hadde ofte mellom 20 eller 30 kanonar ombord, og var hurtige samtidig som dei hadde slagkraft. Slike *fregattskip* vart godt egna for å erobra vanlege handelsskip.¹⁵⁰

Eit kaperfartøy skulle vera hurtig, men og lett å manøvrera. Difor vart fregattar eit naturleg val for sjørøvarar og kaprarar. Slike skip var ein kombinasjon mellom styrke og fart. ”Hukkerter” var kjappe mindre skip som, utvikla til bruk i Nordsjø-området, vart eigentleg brukt som fiske og frakteskip. Slike skipa var mindre væpna enn fregattane, ein plass mellom 2 til 18 mindre kanoner. Dermed var deira mål mindre armerte handelsskip.

¹⁵⁰ Teige, 2010, 102

Fordelen med ”hukkerter” var farten, dei var hurtigare enn fregattskip og dermed dei fleste handelsskip.¹⁵¹ ”Brigatinten” var skip på størrelse med ”hukkerter”, men med litt anna type segl. Det er ikkje mykje opplysningar rundt ”hukkerter” i Noreg, men som ”brigatinten” er det altså snakk om mindre skip som hadde lite kontakt med fiendtlege krigsskip. *”Betegnelsen ble som regel brukt om nettopp små hurtigseilende kaper-eller sjørøvertomastere med lett bevæpning.”*¹⁵²

Eit kapermannskap var stort. På dei største skipa var det mellom 100 og 150 mann. Mindre skip hadde rundt 45 personer ombord. Ein måtte ha til slike store mannskap for å kunne ta over andre skip, samtidig som å segla sitt eige inn til hamn. Eit stort kaperskip kunne ta med seg opptil åtte prisskip heim. Mannskapet vart brukt, ikkje berre til angrep av framande skip, men og for å segla dei heim igjen. Eit kaperskip hadde ein kaptein, to løytnantar og to styrmenn. Det var to per stilling slik at ein mann kunne ta over ansvaret på eit erobra prisskip. Teige skriv at det var store utskiftingar i eit kapermannskap, til og med kapteinar vart ofte bytta ut. *”Mange av fartøyene ser ut til å ha vært preget av turbulente personalforhold. Kapteiner ble ofte byttet ut på grunn av konflikter med rederne.”*¹⁵³

Ola Teige skriv at 110 skip vart erobra av norske kaprarar i krigsåra 1710 til 1719. I det talet er òg skip som blei lauslatt på kongeleg ordre før prisrettssaken. Teige har laga ein tabell der han har ført inn alle prisskip tatt, nasjonalitet og kva år. Den største kaperaktiteten skjedde før 1714, 81 skip blei erobra av kaprarar (74%). Av dei 110 prisskipa var 31 av dei svenske. Teige konkludera med at rundt 38 priser gav profitt, resten blei sluppen fri eller tilbake levert. *”Med en snittverdi på 6000 rdl gir dette en sum på 228 000 rdl.”* Ein kaper skil seg ut, Peder Sørensen, han satt igjen med 10 priser av desse 38. Kaper Sørensen var aktiv heile krigen, men hadde mest suksess i 1711.¹⁵⁴ Årsaken til at Peder Sørensen tente så godt på verksemda er tidleg kapermobilisering. I starten av krigen mot Sverige, var det fleire svenske handelsskip utan beskyttelse. Dette var enkle kapermål. Slike skip, utan væpning, vart det naturlegvis færre av etterkvart som krigen utvikla seg.

¹⁵¹ Teige, 2010, 103

¹⁵² Teige, 2010, 104.

¹⁵³ Teige, 2010, 105

¹⁵⁴ Teige,2010,111

5.3 Kaperflåten under Napoleonskrigane

5.3.1 Kaperfart i Noreg

I år 1807-1814 vart det bygd få nye skip retta mot kaperfarten i Noreg. Dei fleste fartøy som vart brukt til kaperverksemda var ikkje-militæra fartøy som måtte byggast om. Reiarar trengte skip som kunne ha fleire kanoner ombord, plass til store mannskap og var enkle å manøvrera. Tønnessen delar norsk kaperfart inn i tre periodar: 1. 1807-1809, 2. 28 mars 1810-11. Feb 1813 og 3. 25 august 1813-19 februar 1814. I periodane mellom desse tidene var det kaperstopp i Danmark-Noreg, grunna blant anna fredsforhandlingar med Sverige. Tønnessen har gjennom sitt kjeldearbeid vist at i krigsåra var det til saman 322 kaperskip som var sendt ut frå Noreg. Han reknar med at ved krigslutt var det opp mot 281 gode priser (av rundt 550 skip¹⁵⁵). I tal gode priser, reknar ein ikkje skip som vart sleppte fri, kondemnert eller øydelagt på anna måte under kaperaksjonane.

På desse åra tente kaprarane på alle prisane rundt 1.78 millionar riksdaler. Dette talet er usikkert, men det gjev iallfall ei peikepinn på det økonomiske resultatet av kaperverksemda. Tønnessen meiner at utrekningar er usikker grunna tynt kjeldemateriale grunna kjeldematerialet og lite anna informasjon. Han har òg med ein lik oppsummering for den danske kaperfarten under krigen. 556 kaperskip fekk til saman tatt 729 priser. Dette ifølgje Tønnessen gav ein profitt på rundt 3.3 millionar riksdalar.¹⁵⁶

”Økonomisk ble det samlede utbytte av kaperiet nesten uten betydning for rikets finanser; det kunne ikke på noen måte oppveie tapet ved krigsutbruddet eller erstatte tapet av skip”

Denne oppsummeringa til Tønnessen viser ei negativt side av kaperverksemda. Han går så vidare og skriv at norsk kaperfart kosta Noreg mellom 80 og 90 skip, 140 menneskeliv og 1500 mann i prisonen.¹⁵⁷

I kapertida sin første periode, frå 1807-1809, har Tønnessen samla inn informasjon om dei ulike typar skip brukt av kaprar. Eller rettare sagt dei ulike størrelsane på dei og med

¹⁵⁵ Tønnessen, 1955, 466

¹⁵⁶ Tønnessen, 1955, 476-479

¹⁵⁷ Tønnessen, 1955, 486

gjennomsnittlege storleik med kanonar. Dei fleste kaperskipa var under 15 kommerslester¹⁵⁸, og at nesten ein tredjedel av dei var opne robåtar med ein til to kanonar. Det kjem fram frå Tønnesons oversyn at småskipa kapra flest skip, men og hadde mest tap. Dei største skipa tok færre priser, men var mykje meir effektive. På dei største skipa frå 30 kommerslester og oppover var det 10 kanoner eller meir, og eit mannskap på 40 til 60 mann i gjennomsnitt.¹⁵⁹

Ein har tidligare i denne oppgåva diskutert at kaperfarten hadde lite å seie for utfallet av krigen mot England. Likevel må den aggressive dansk-norske kaperaktivitet ha vore plagsam for den store sjønasjonen Storbritannia. Dansk-norsk kaperfart vert nemnt i den engelske publikasjonen ”Annual Register” i 1810;

”Hva danskene angår, var de med stor flid opptatt med å utruste fregatter og kanonbåter for å plage vår handel på Østersjøen. Den danske nasjon syntes å ha vendt tilbake til sin gamle sjørøvertrafikk, (...)”¹⁶⁰

Den største kaperreieren under krigen var Andreas Heyerdahl frå Kristiansand. I 1810 sendte han ut 18 kaperskip, over ein periode på 6 månadar. Dei erobra 31 skip som til saman hadde verdi på 750 000 riksdalar. Ikkje alle skipa overlevde fram til prisretten, men Heyerdahl tente 110 000 riksdalar det året på kaperverksemd. Ved slutten av krigen i 1814, var han den største skipsreieren i byen.¹⁶¹

5.3.2 Kaperfart i Danmark

Den danske kaperflåten under Napoleonskrigane var omkring dobbel så stor som den norske, i tal skip. Omkring 600 danske skip vart nytta i kaperverksemda i krigsåra, imot Noregs 300 skip. Ved starten av krigen i 1807, var det stor våpen- og ammunisjonsmangel i Danmark. Etter det engelske flåteranet var det stor mangel på våpen og kanoner i Danmark. Difor måtte privatpersoner og reiarlag be kongen om å få låne ammunisjon og våpen til kaperskipa. Ofte gjekk dette bra, for kongen likte kaperverksemda og gjorde det han kunne for å hjelpe mobiliseringa. Det har tydelegvis vore kanonmanglar òg. I 1808 skreiv ein kjøpmann frå

¹⁵⁸ Lest er eit gammalt rommål brukt blant anna for å definera eit skips lastevolum. I Noreg var ein kommerslest 2.080-2.300 kg avhengig av skipets størrelse

¹⁵⁹ Tønnessen, 1955, 54

¹⁶⁰ Tønnessen, 1955, 485

¹⁶¹ Tønnessen, 1955, 465-466

Aalborg, Jacob Kjellerup, om problemet; *“Her er ikke een Kanon at faa. De private har ingen og de kongelige er paa Kysterne og Batterierne.”*¹⁶² Våpen-og ammunisjonsproblema forsvant nok meir og meir som krigen og kaperfarten tok seg opp. Etter at fleire skip og anna som blei tatt kunne kaprarane skaffe seg meir ammunisjon og våpen.

I Danmark, som i Noreg, var dei fleste kaperskip små, omkring 85% av dei danske kaperskipa var 5 kommerselster eller mindre. Under 10% av skipa hadde eit mannskap på meir enn 25 stk, dei fleste danske kaperskip hadde mellom 10 og 15 sjømenn ombord. I Danmark var København den store kaperhamna, og 63% av kaperreiarane hadde base der.¹⁶³ Sidan dei fleste kaperskipa var små, med liten besetning, var det relativt billig for kjøpmenn å starta med kaperfart. Med eit lite mannskap og skip kunne ein likevell tene gode pengar.

Ein av danmakrs kaperfartslegender er kaperkaptein Caspar H Wolfsen. I samtida var ofte kaprarane sine opplevinga til sjøs skriven om i avisene. Dei vart sett på som modige sjøhelter. Allereie i 1807 starta han sin kaper karriere. To år seinare, i 1809, hadde til saman kapra 22 skip. Han var altså ein effektiv og svært aktiv kaperkaptein. For dette var han utnemnt av kongen som riddar av dannebrogordenen. Kaptein Wolfsen sine tokter vart følgd av avisene. Her er eit lite døme på korleis aviser i samtida beskreib Wolfsen, dette er frå 1807;

*“Blandt vore raske kaperanførere udmærker især Hr. Wulfsen sig. I Torsdags havde han opbragt sex Skibe, hvoraf det ene vel var et Svensk, men hvis Papirer fandtes betænkelige.(...)”*¹⁶⁴

Ikkje berre var Wolfsen kaperkaptein, han starta og i løpet av krigen å investera i andre kaperskip. Etter krigen vart han ein tollinspektør, samtidig dreiv han og broren med smugling mellom Danmark og Sverige. Broren døyde i svenskfangenskap i 1836, same år dødde Wolfsen i sin eigen heimbygd.¹⁶⁵ Det er mykje likskapar mellom dansk og norsk kaperfart under Napoleonskrigane. Størrelsar på skip, mannskap og organisering er ganske likt. Ein stor skilnad er utgangspunktet i 1807. I København hadde flåteranet og åtak i 1807 skapt stor våpen og ammunisjons mangel. Dette problemet var ikkje like stort i Noreg. Det bør nemnast at både danske og norske kaprarar fekk låne utstyr frå marinen og militæret for å rusta opp

¹⁶² Bjarne S. Pedersen, 2010, 29

¹⁶³ Pedersen, 2010, 30

¹⁶⁴ Pedersen, 2010, 62

¹⁶⁵ Pedersen, 2010, 63

kaperskip. Den danske kaperflåten var dobbel så stor som den norske og difor har mykje større fortene på verksemda. I Danmark var København den store kaperhamna, medan i Noreg var det Kristiansand. Begge land fekk ein form for kaperhovudstad, ein sentral hamn der alle dei store kaperreiarane hald til.

5.3.3 Samanlikning: Den store nordiske krig og Napoleonskrigane.

	Tal norske kaperskip	Eit ca tal norske kaprarar	Dansk-norsk marine, tal skip	Dansk-norsk marine, tal sjømenn
Store nordiske krig	12	870 ¹⁶⁶	86	18 000
Napoleonskrigane 1807-1809	248	4699 ¹⁶⁷	200 småskip med 1-2 kanoner ¹⁶⁸	3000 ¹⁶⁹

Det er nesten hundre år mellom periodane der kaperfart vert brukt av Danmark-Noreg i krig. Administrering og organisering av kaperverksemda endra seg lite mellom desse krigane. I begge periodane, med lovleg kaperverksemd, var profitten høgast blant kaprarane dei første åra av konflikten. Dette grunna at skip hadde mindre vern i starten av ein konflikt, noko som gjorde det enklare for kaprarane og ga større sannsyn for suksess.

¹⁶⁶ 6 skip med fregatter mannskap strl ca100-150, 6 mindre skip med mannskap strl ca 45. $6 \times 45 = 270$, $6 \times 100 = 600$ og $270 + 600 = 870$

¹⁶⁷ Brukar tala i Tønnessen tabellen om norske kaperskip og mannskap i åra 1807-1809. Reknar saman alle skip for 248, og brukar gjennomsnitt tale på mannskap per skipstorleik.

¹⁶⁸ Den dansk-norske marinen etter flåteranet i 1807. ”Det som etter 1807 ellers fantes av sjømilitære stridskrefter langs kysten, var mer enn 200 nybygde kanonbåter, som ble rodd eller seilt, hver med én eller to kanoner om bord.” Rian, Øystein & Bothner-By, Halvor. (2017, 10. mai). Flåteranet I 1807. I Store norske leksikon. Henta 8. mai 2018 frå https://snl.no/Fl%C3%A5teranet_i_1807..

¹⁶⁹ Bruker Tønnessen sin tabell, skip med 2 kanoner har gjennomsnitt mannskap på 15 sjømenn.

5.3.4 Forholdet mellom kaperflåten og den dansk-norske marinen

Ved starten av den store nordiske krig i 1709 bestod den dansk-norske marinen av 86 skip.¹⁷⁰ Dei fleste av desse skipa var større linjeskip og fregattar. Flåtestyrken på 86 skip trengte eit samla personell på 18 000 menn. Under den store nordiske krig, som nemnt tidlegare i kapitelet, var den norske kaperflåten på 12 skip, der halvparten av dei var fregattar. Fregattar er mindre enn linjeskip, men var likevel kraftige krigsskip. Resten av kaperflåten bestod av mindre skip, med mannskap på minst 40 og mellom 2- 18 kanoner. I total sjømakt var den dansk-norske marinen overlegen i både tonnasje og våpenstyrke. Ulikskapen i mannskap er òg stor. Viss ein reknar med at gjennomsnitt tal på mannskapet ombord ein fregatt er 100, vert det 600 sjømenn på dei 6 fregattane. Dei mindre skipa hadde eit mannskap på sirka 40 snitt og det var 6 slike skip, utrekninga er då 40×6 som er 240 sjømenn. Til saman vert dette 840 kaprarar. 840 kaprarar er 4,66 prosent av det militære personelle til den danske-norske marinen¹⁷¹. Det viser kor liten del av sjøstyrken til Danmark-Noreg dei norske kaprarane hadde. Ein slik samanlikning av tal viser at kaperflåten sin styrke under den store nordiske krig ikkje var noko "trussel" mot den dansk-norske marine. Kaperfarten utgjorde svært lite av den totale sjømilitære styrken til Danmark-Noreg.

Nesten hundre år seinare var situasjonen heilt annleis. Det britiske flåteranet i København september 1807 tok med seg heile den danske-norske marinen utanom tre skip som var i Noreg under hendinga. Då kongen av Danmark gjekk inn på Napoleon sin side og erklærte krig mot England, hadde den dansk-norske marinen to linjeskip og ein brigg igjen i flåten.¹⁷² Tabellen under syner den norske kaperflåten i åra 1807-1809, og ulikskapane på skipa og anna.

Tabell 0-1 Kaperskip fordelt etter storleik, kanoner og mannskap.

Kommerselester	Tal kaperskip	Gjennomsnittleg tal kanoner	Gjennomsnittleg tal sjømenn	Tal priser
Over 50	2	15	60	1
50 – 40	3	9	56	5(3)
40 – 30	4	12	46	6(6)
30 – 20	12	9	37	12(11)

¹⁷⁰ Teige, 2010, 18

¹⁷¹ $840/18000 \times 100 = 4,66666$

¹⁷² Johnsen, 1993, 19-20

20 – 15	11	5	23	7(5)
15 – 10	38	5	25	33(19)
10 – 6	54	3	18	57(23)
6 – 3	40	2	15	36(20)
3 og under	84	1-2	12	64(33)
Ukjent	23			6(2)

Tabell 5.1 Tønnessen, 1955, 54¹⁷³

Denne tabellen viser kor små eigentleg dei fleste kaperskipa i Noreg var. Dei fleste krigsskip som den dansk-norske marinen hadde var av klassen linjeskip eller fregatt. Eit linjeskip var eit krigsskip med segl som kunne ha rundt 130 kanoner ombord med ein storleik opp imot 4500 tonn.¹⁷⁴ Kaperskip hadde altså lite å stille opp med imot vanlege krigsskip, endå marinefartøy ikkje var hovudmålet til kaprarane. Det var, som nemnt, handelsskip. Då kaperfart vart lovleg i Danmark-Noreg i 1807 var det nesten ingen skip igjen i den dansk-norske marinen. Dette gjer at sjølve kontrollen av kaperverksemda vert vanskelegare i og med den totale sjømilitære styrken til Danmark-Noreg var av eit stort tal skip eigd og styrt av private aktørar. Det er interessant at i diskusjonen om valdsmonopol og kaperfart at i 1807 var andelen sjøstyrke farleg lik den statlege marinestyrken. Det er sjølvsagt viktig å nemna at dei få skipa Danmark-Noreg endå hadde, og dei skipa som vart bygd under Napoleonskrigane, var større og kraftigare enn dei fleste kaperskipa som var ut på tokt.

Under den store nordiske krig var det 840 norske kaprar på 12 skip. Den dansk-norske marinen hadde til saman eit personell på 18000 menn på 86 skip. Her er det eit tydeleg maktforhold kor staten er klart sterkast. Etter flåteranet i 1807 var det nesten ingen marineskip igjen, iallfall av noko storleik. Kaprarane hadde mange fleire skip og større personell. Kaperflåten sin relative styrke etter 1807 var større enn den dansk- norske marinen. Dette

¹⁷³ Tønnessen har med forbehold til sin eigen tabell; "De anførte tall er ikke helt ut nøyaktige, ide det for en del kapere mangler en eller flere oppgaver." Under tal priser: tal i parentes er priser dømt som god og lovleg.

¹⁷⁴ Linjeskip: seilkrigsskip. (2009, 14. februar). I Store norske leksikon. Hentet 19. april 2018 fra <https://snl.no/linjeskip - seilkrigsskip>. Ein reell kommersel skal tilsvare 2,08 netto registertonn.

viser at store deler av Danmark-Noreg sin sjømilitære makt var utan sentralstyring frå København.

5.4 Kapertida: Profitt og tap

Den store ulikskapen mellom kaperfarten under den store nordiske krig og Napoleonskrigane er storleiken. Ikkje berre var tal kaperskip mykje større på 1800 talet, men og den økonomiske profitten. Fleire skip vart tatt, noko som igjen gav meir rikdom til reiarar og kaprarar. Historikar Ola Teige har rekna ut at kaprarane tente litt over 200 000 riksdalar til saman på priser, hundra år seinare under Napoleonskrigane, var den samla fortienesta på over ein million riksdalar. Å rekne ut gevinst og samla profitt av kaperverksemda er ein vanskeleg oppgåve. Ein må sjå både på priser og på tapte norske kaperskip. Ein slik utrekning er vanskeleg å få heilt eksakt. Likevel gjev tala brukt i dette kapitelet eit innblikk i kaperverksemda sitt omfang og økonomiske størrelse.

At kaperfarten har størst suksess i dei første år av ein konflikt, skuldast nok mest fleire handelskipa utan våpen og vern, enn dei innskrenkingar staten innførte i løpet av begge krigane. I både den store nordiske krig og Napoleonskrigane vart kaperfart regulert. Jo lengre ut i krigen ein kom, jo meir vart ynskje om å dempa kapermobiliseringa. Ein slik utvikling er logisk; ein såg freden nærma seg, og kaperfarten var ikkje akkurat ein diplomatvenleg verksemd.

Den danske historikaren Marcus Rubins publiserte i 1892 boka ”Studier til Københavns og Danmarks historie 1807-1814”. I denne boka gjer han er forsøk på anslå profitten av kaperverksemda under Napoleonskrigane.¹⁷⁵ Marcus Rubin meiner at ein tente minst 100 millionar riksdalar på kaperverksemda. Han baserar sitt tal på to ulike faktorar: taksten på priser og tvangsoppsparingar til statsobligasjonar. Ein måtte betale inn ein skatt på prisebeløp som var på over 10 000 riksdalar. I løpa krigen tente staten rundt 11 millionar riksdalar på tvangsoppsparingar.¹⁷⁶

Taksten på priser vart bestemt av prisretten før ein auksjon var sette igang. Det er desse tala Rubin brukar som utgangspunkt for sin utrekning av samla verdi av kapertoktene.

¹⁷⁵ Pedersen, 2010, 13

¹⁷⁶ Pedersen, 2010, 32-33

Tønnessen meiner at Marcus Rubin sin utrekning er feil. Tønnessen meiner talet er alt for høgt, at kaperverksemda tente mindre enn 100 millionar riksdalar. Han bruker òg andre tal som utgangspunkt for sin utrekning. Tønnessen bruker inntektene Søekvæsthuset tente på priser som utgangspunkt. Søekvæsthuset fekk 1 % av inntekter av alle prisauksjoner. Dette var ein avgift reiarane måtte betale. Dette meiner Tønnessen gjev ein meir presis samla sum. Han kjem fram til rundt 75 millionar riksdalar. Etter skatt og anna satt reiarar og kaprar igjen med ca 46 millionar.¹⁷⁷ Dette er store beløp. For å sette det i perspektiv var kaperfarten sin fortensesete større enn dansk eksport under krigsåra.¹⁷⁸ Reiarlag visste at kaperfarten berre var lovleg medan Danmark-Noreg var i krig. Ein ville difor prøve å tene mest pengar før freden kom. Ein slik tankegang skapar ein rask mobilisering og aggressiv verksemd. Tønnessen meiner at viss ein reknar med alle dei ulike utgiftene ein kaperverksemd hadde, var det lite økonomisk gevinst igjen til kaprarar og reiarar.

”Trekkes herfra driftsutgifter og tap,(...). Det gjorde således ikke mere enn 1/5 av salsverdien av ett års trelast i de gode år 1804-1806”.

Han skriv derimot vidare at den totale sum av Danmark-Norges tap og vinning under heile krigen umogleg å rekna ut. Det er for mange usikre faktorar, det beste ein kan håpe på er eit tilnærma tal over verksemd.¹⁷⁹ Historikar Bjarne Pedersen har vurdert både Rubin og Tønnessen sine tal og argumentasjonar for kaperfarten sin reelle profitt under krigsåra. Pedersen skriv at ein mest sannsynleg tente ein plass mellom 75 og 100 millionar riksdalar i løpet av krigsåra. Av desse gjekk 29 millioner Riksdaler til Søeetaten. Medan resten gjekk ned i lomma på dei private investorane. Han forklarar vidare at eit kaperskip med 44 kanoner kosta rundt 100 000 riksdalar å gjera i stand, men kunne kapre laster med verdiar opp mot ein million riksdalar.

Pedersen skriv at for investorar var kaperfarten ein gullgruva og at det *”gjaldt derfor om, at tjene flest mulige penge sålænge muligheden var tilstede.”*¹⁸⁰ Tønnessen vurderer nok kaperfarten sin økonomisk gevinst meir mot staten, enn dei private investorane som Pedersen skriv om. Enkelte reiarar og kaprarar tente gode pengar gjennom krigsåra, spesielt dei første åra av konflikten, men i det heile var nok den økonomiske gevinsten låg. Ofte førte kapringar

¹⁷⁷ Tønnessen, 1955, 473

¹⁷⁸ Pedersen, 2010, 36

¹⁷⁹ Tønnessen, 1995, 479

¹⁸⁰ Pedersen, 2010, 36

til erstatningskrav, og/eller prisskip som blei leverte tilbake til eigaren. Slik ein kan sjå frå tala frå den store nordiske krig var over halvparten av alle erobra skip blei leverte tilbake innan krigsslutt. ”Kaperfarten kunne være lønnsom, men krevde betydelige investeringer og innebar stor risiko”.¹⁸¹

Det har vore nemnt tidligare i dette kapitelet at det var dei første åra av ein konflikt som gav størst suksess blant kaprarar. Det var ofte ein lite perioden med hell som gav stor økonomisk gevinst, medan resten av krigsåra kunne gi lite profitt. Eit godt døme er kaper Peder Sørensen som gjorde store kupp på starten av den store nordiske krig, der han tente mykje pengar. Resten av krigsåra vart mykje mindre profitable. Teige skriv likevel at Sørensen gjekk i pluss på kaperverksemda, men mykje grunna erobringane han gjorde i starten av konflikten.¹⁸² Ein kunne tene mykje på ein enkelt suksessfull kapring, som kunne redde resten av åra med lite profitt.

5.5 Oppsummering

Dei siste hundre åra kaperfart var lovleg vart det brukt i to store konfliktar, den store nordiske krig og Napoleonskrigane. Det er nærare hundre år mellom desse krigane, og ein av fellesnemnarane er kaperfarten. Storleiken på den norske kaperflåten i desse to krigane, er det stor ulikskap på. For å gi eit enkelt døme; Ein kaperreiar under Napoleonskrigane hadde fleire kaperskip enn alle aktive norske kaperskip under den store nordiske krig. Dette seier litt om ulikskapen i omfang. Denne ulikskapen minnar om forholdet mellom dansk og norsk kaperfart under Napoleonskrigane. Den danske kaperflåten var omlag dobbel så stor som den norske.

Dette kapitelet viser at dei fleste kaperskip var små, nærare som små kystskip enn fregattar. Deira hovudmål var ikkje fiendtlege krigsskip, men handelskip som skulle frå eller til fiendtlege nasjon. Det var slike aksjonar som gav kaprarane størst suksess. Ein kaper, ifølgje kjeldene, tente mest dei første åra av Napoleonskrigane. Ein av hovudårsaka til dette, som nemnt tidligare, er handelskip hadde mindre vern i starten av krigen.

I dette kapitelet har eg framstilt tre ulike syn på kaperfarten sin økonomiske suksess; Rubin, Tønnessen og Pedersen. Tønnessen vurderer kaperfarten som eit tapsprosjekt for nasjonen Danmark-Noreg, og meiner Rubin sin framstilling på verdiar langt over 100 millionar

¹⁸¹ Teige, 2010, 119

¹⁸² Teige, 2010, 116

riksdalar er overdrivne. Historikaren Pedersen, som òg meiner Tønnessen sin utrekning er meir korrekt, får fram eit anna syn i diskusjonen. Han skriv at Tønnessen gløymer pengane som gjekk i lomma på investorane. Altså at Tønnessen fokuserer for mykje på den statlege verdien av kaperverksemda og ikkje den private. Her er eg einig med Pedersen. Kaperfarten var lønsamt, men med mykje risiko. Eg vil uansett påstå at gevinsten var verdt risikoen. Der verkar ikkje som om endringar i kaperreglement har hatt noko påverknad på tal kaperskip eller forsøk på kapringar. Det som skil gode frå dårlege kaprarår er mest flaks og dårleg utrusta handelsskip.

Situasjonen i Danmark-Noreg etter flåteranet minner om Tabarrok sin framstilling om den amerikansk kaperfarten under 1812-krigen. Amerikanske kaprar tok over 30 000 krigsfangar og 13000 priser for ein samla verdi på 39 millionar dollar. Den amerikanske marinen var mykje mindre enn den amerikanske kaperflåten, ganske likt som situasjonen i Danmark- Noreg etter flåteranet i 1807.

	Den amerikanske marinen	Amerikanske kaprarar
Tal skip	23	517
Total tal kanoner	556	2893
Fiendtlege skip tatt	254	1300

¹⁸³

Begge desse døme viser til ein stor kaperflåte i forhold til den statlege marinen. Kaperflåten representerer relativt sett eit langt større valdsmakt enn den statlege marinen. Leira og de Carvalho har forklart at utanom å sende ut kaperbrev var det lite den dansk-norske leiinga kunne gjera for å kontrollere kaperverksemda. Ein kan sjå utifrå den store nordiske krig, at kaperflåten var langt mindre i tal skip og mannskap i forhold til staten. Dette gjer det enkelt å ha kontroll over kaperverksemda, og passar under framstillinga Thomson beskriv om statleg styring. Flåteranet i 1807 skapar ein spesiell situasjon i Danmark-Noreg. Staten hadde nesten ingen militære store fartøy igjen. Tala frå kapittel fem viser at kaperflåten i 1807 var langt større enn den dansk-norske marine, både i tal skip og sjømenn. Dette tyder på, som Leira og De Carvalho skildrar, ein nesten umogleg oppgåve når det gjeld å holde kontroll på dansk-

¹⁸³ Hente frå <http://www.usmm.org/warof1812.html> den 14 mai 2018.

norske kaperverksemda. Med utgangspunkt i sjøve kapringverksemda under Napoleonskrigane passar Leira og De Carvalho sin framstilling og teori betre enn Thomson.

Kap. 6 – Oppsummering og konklusjon

Problemstillinga for denne oppgåva har vore å studere kaperfarten i lys av teoriar om statlege valdsmonopol. Empirien for analysen har vore Danmark-Noreg i perioden 1700 til 1814. Denne perioden markerar slutten på dansk-norsk kaperfart. Bruken av kaperfart slutta etter Parisavtalen i 1856. Då vart kaperfart ulovleg og kunne ikkje brukast i krig. Samstundes med bruken av kaperverksemda var utviklinga av tidlege moderne statar. Det har difor vore interessant å sjå korleis ein gamal praksis, som kaperfarten, passar inn i ein periode med statsbygging og modernisering av statsmakt. Tidsepoken som denne oppgåva studerer, er ein periode med fleire konflikhtar og krigar. Danmark-Noreg var med i to store krigar i løpet av desse hundre åra; Den store nordiske krig (1700-1721) og Napoleonskrigane (1800-1815). Det var under desse to konfliktperiodane at kaperfarten var brukt. Utanom krigsperiodane arbeidde Danmark-Noreg saman med andre nasjonar i Nord-Europa mot bruken av kaperfarten. I denne oppgåva har òg teoriar om valdsmonopol vore sentral for studien. Forskarar har studert forholdet mellom kaperfarten og stat i samband med teoriar om valdsmonopol og ikkje-statleg valdsutøving.

Eg har gått kronologisk gjennom den akademiske debatten om valdsmonopol i dei tidlege moderne statane og kva plass dette gjev privatvald. Teorien om statleg valdsmonopol har utgangspunkt i Max Weber og Charles Tilly Statsvitarar er langt fra einige i kva definisjonen på eit valdsmonopol er. Janice Thomson, som i si bok prøver å utvide perspektivet på omgrepet valdsutøving, og ulike former for vald. Det er i denne samanhengen at kaperfart vart relevant. Thomson lagar kategoriar der ho delar inn dei ulike gradane av statleg og ikkje-statleg vald, og overgangen mellom kategoriane. Ho brukar tre hovudkategoriar for å vurdere dei ulike formane for valdsutøving: avgjerdsmynde, allokering og eigarskap. Thomson kjem fram til at staten ikkje har eigarskap over kaperfarten, men har avgjerdsmynde over verksemda.

Alexander Tabarrok byggjer vidare på denne tankegangen om staten sin kontroll over kaperfarten sitt handlingsrom. Han kallar den ein "out-sourcing", ein kontrakt mellom stat og kaprarar. Thomson studerer valdsutøving i generelle trekk og kaperfarten i mange land over ein lengre tidsperiode. Hennar analyse av kaperverksemda vert difor all for vid og forenklande. Det motsette gjeld Tabarrok, som undersøker kaperfarten i USA under 1812-krigen mot England. Hans analyse av kaperverksemda manglar dei empiriske variasjonane i

korleis verksemda vart kontrollert og regulert. Leira og de Carvalho har saman skrivne ein artikkel der dei drøftar Thomson og Tabarrok kritisk. Leira og de Carvalho studerer kaperfarten i Danmark-Noreg og Frankrike. Dei viser at kaperverksemda tok mange ulike former, at kaperverksemda var tett integrert med både embetsmenn, og til og med kongen. Det finst dømer der embetsmenn og kongemakta kunne vera investorar i kaperskip. Dei drøfta òg bruken av omgrepet avgjerdsmynde, som dei meiner er problematisk. Å ha avgjerdsmynde kan tyde så mangt, frå regulering gjennom lovverk til strategisk kontroll over verksemda. Leira og de Carvalho meiner at staten ikkje hadde kontroll over kva kaprarane gjorde til sjøs, berre det juridiske før og etter ein kapring. Dei kjem altså fram til at Thomson og Tabarrok sin plassering av kaperverksemda blir for enkel, at det er for mange ulike former for kaperpraksisar.

For å løyse problemstillinga til denne oppgåva har eg studert ulike aspekt av kaperfarten: kva var staten sitt syn på kaperfarten, korleis verksemda fungerte i praksis frå utsending av kaperbrev til prisrett, kaperfarten i storleik og omfang og ei utgreiing om teoriar rundt kaperfarten sin plassering i det teoriserte valdsmonopolet. Desse ulike momenta har til saman kunne gjeve ei vurdering på hovudproblemstilling denne oppgåva.

I denne oppgåva har eg nytta kjelder som omhandlar dansk-norsk kaperfart. Ein viktig del av analysen er kaperreglementa og kva dei kan opplyse om kaperverksemda i Danmark-Noreg. Lover uttrykkjer rettsreglar som fastset rettar og plikter. Kaperreglementa gjev difor eit innblikk i staten sitt syn på kaperfarten. Utgangspunktet for analysen var dei tre kaperreglementa, eit frå den store nordiske (1711) og to som vart sendt ut under Napoleonskrigane (1807 og 1810). Analysen får fram nokre generelle trekk om utviklinga og endringar som hende med dansk-norsk kaperfart og staten sitt syn på kaperfarten. Reglementa som vart utsendt under Napoleonskrigen er meir detaljerte og spesifikke enn det som kom nesten hundre år tidlegare. Dette tyder på mindre fleksibilitet og ”gråe soner” som kaprarane kan utnytte. Det vart altså meir tydeleg kva handlingsrom kaprarane hadde. Eit viktig moment var staten sitt syn på kaperfarten si valdsutøving. Det kom tydeleg fram gjennom reglementa at kaprarar skulle, så langt det var mogleg, vere høflege og unngå å bruke vald mot skip som blir erobra. Kaperreglementa gjev inntrykket av at kaprarar si rolle var å øydeleggje for handelen til fiendane og stoppe krigskontrabandet til å nå hamnene til fiendane. For kaprarane var ikkje krigsskip noko hovudmål. Staten sitt formål med kaperfarten var ikkje billig sjøforsvar, men meir støtteskip som kunne avlaste dansk- norsk marine, som er opptatt med fiendtlige krigsskip.

I denne oppgåva kom det fram at kaperbrevva hadde ein standardisert mal. Det einaste som skil kaperbrevva frå kvarande er skipsspesifikasjonar, tal kanoner osv. I prisretten vart både kapermannskap og prismannskap avhøyrd, og gjennom innsamling av bevis vart ein dom gitt som bestemte om ein pris var lovleg eller ikkje. Prisretten likestilte kaprarar og erobra mannskap si skildring av hendinga som førte til kapring. Kven som skulle dømme i ein prisrett endrar seg i løpet av dei tre reglementa. Frå å vera ein sivil domstol til å verta meir militarisert. Ein ting som ikkje endra eg var ankeprosessen. Frå den store nordiske krig til Napoleonskrigen gjekk alle ankesaker til overadmiralitetetsretten. Frå eit juridisk standpunkt var kaprarane den svake parten i relasjonen mellom kaperfart og staten. Det var ikkje alltid like lett å vite kva skip og last som vart dømde til god pris. Prisretten bestemte om kaprarane sine handlingar og erobringar var lovlege. Ulovlege kapringar gav som oftast bøter og andre former for økonomiske straffar og kunne føre til ein mista kaperbrevet sitt.

Skildringane frå ulike kapertokter viser at det kunne vere vanskeleg for ein kaprar å vite kva prisar som var dømde som gode, men den økonomiske gevinsten ein kunne tene var såpass stor at det ofte var verdt risikoen. Kaperskipa var ofte små med få kanonar, men hadde eit mannskap større enn kva som var naudsynt på skipet. Dette var normalt sidan ein trong ekstra sjømenn som kunne sigla inn det erobra kaperskipet. Dei hadde ofte med seg nok menn til å prøve seg på fleire skip per tokt. Dei fleste kaperskipa var mykje mindre i storleik og i kanonar enn dei fleste krigsskip i si samtid. Det var nokre få unntak, men på det heile var kaperskipa ingen trussel mot dei vanlege krigsskipa. Det er interessant at det etter flåteranet i 1807, har vore ein periode med mange kaperskip og nesten ingen dansk-norske krigsskip. Ein slik situasjon får ein til å stille spørsmål med korleis forvaltninga av kaperverksemda var mogleg. Flåteranet gjorde at Danmark-Norge var nesten utan marin militær styrke. Dette viser kvifor kaperreglementet frå 1807 gav kaprarar meir fridom, ein hadde eit stort behov for kaperskip.

Å vurdere Danmark-Noreg si grad av kontroll over kaperfarten er vanskeleg. Det finst fleire moglege måtar å definere kontroll på. Juridisk var kaperverksemda strengt styrt frå København. Sjølve kontrollen staten hadde over kaperverksemda sine handlingar derimot var svak. Ein kaper vart ikkje direkte styrt under ein kapertokt, men gjennom forvalting og dømning før og etter ei tokt.

Kva for teori om valdsmonopol og privatvald skildrar mine funn best? Kongen og regjeringa ynskte å regulere kaperverksemda frå København. Det var ein sentralisering av makt og forvaltning av verksemda. Det er andre moment som kan tyde på mindre statleg oversikt, desse vert nemnt spesielt av Leira og de Carvalho. Kontrollen av kaprarane under tokt er svak. Ein kan seie at saksbehandling og reguleringa, før og etter ein kapertokt, er under sterk statleg styring, medan sjølve kapertoktene var vanskelegare å kontrollere. Det var få marinefartøy under Napoleonskrigen som kunne følgje med på kva ein kaprar gjorde, og kjeldene fortel ikkje om kapringar som blei stoppa. Det finst derimot kjelder om samarbeid mellom militæret og kaprarar. Kaperfarten var eit fenomen som opererte i gråsona mellom statleg og ikkje-statleg valdsutøving. Staten hadde ikkje kapasitet til å fylgje kaperverksemda tett, difor måtte løysninga vera rigide reglar og saksbehandling før og etter ein kapertokt.

Leira og de Carvalho sin teori om lite stateleg styring passar godt med dansk-norsk kaperfart etter reglementet frå 1807. Kaperreglementet frå 1810 vert det meir stateleg kontroll og kaperskipa må til og med bruke den danske splittflaget på kaperskipa. Thomson og Tabarrok sitt syn om kaperverksemda som ein del av det statlege valdsmonopolet, passar betre under den store nordiske krig og dei siste åra av Napoleonskrigane. Det at kaprarane er den svake parten i sjølve saksbehandlinga av kaperbrev og prisrett tyder på meir kontroll over verksemda enn det Leira og De Carvalho skildrer. Staten var lite fleksible med kaperbrev og i prisretten var kaprar og erobra mannskap likestilt. Ved å gi kaprarane lite handlingsrom og ynskje om rettferdig prisrett dømning, kompenserer staten lite kontroll over kapertokter med streng kontroll og administrering før og etter ein tokt. Viss ein lesar kjeldene på denne måte, er Thomson sin analyse av kaperfarten god. Problemet, som Leira og De Carvalho tar opp, er at praksis ikkje alltid er lik teori. Kaperreglementa og staten sitt syn på kaperfarten henger på at kaprarane fylgje prosessane og saksbehandling slik loven er satt. Det finst mange dømer der kaprarane droppa prisretten og forhandlar sjølv med det erobra skipet. Dei vert einige om ein avtale som ofte inneber ein sum, mot at kaprarane slepp det erobra skipet fri. I slike situasjonar forsvinn behovet for prisrett og dermed staten moglegheit for å regulere kaperverksemda. Tabarrok sin samanlikning av patentordninga i USA og kaperfarten verkar kanskje litt rart, men med tanke på kaperbrev og standiseringa av dei har han nokre gode moment. Eit kaperbrev gjev kapraren eit løyve og juridisk vern, som staten passar på. Kaprarar for eit spesielt løyve til å kapre skip og tene på lasten og erobringa av skipet. Dei vert verna slik at ein ikkje kunne dømme dei som sjørørvarar og vart behandla som

krigsfangar viss dei vart tatt av fienden. Patentordninga skal gjeva personen som får det juridisk vern og løyve som staten oppretthalde. Tabarrok sin analogi er difor ganske treffande.

Dei ulike teoriane om kaperfarten sin rolle i forhold til staten sitt valdsmonopol, må bli vurdert etter spesifikke tidsperiodar. Denne oppgåva har sett på kaperfarten i Danmark-Noreg mellom åra 1700 og 1814. Denne oppgåva syner at staten sin sjømilitære styrke er veldig ulike i dei to krigane; den store nordiske krig og Napoleonskrigane. Etter flåteranet og den store kapermobiliseringa som hende, var kaperflåten sin relative styrke større enn dansk-norsk marine. Dette tyder på at mykje av valdsutøvinga frå Danmark-Noreg etter flåteranet i 1807 ikkje var statleg styrt. Leira og De Carvalho meiner at Danmark-Noreg ikkje hadde kontroll over kaperfarten, og når ein har tala på kor stor kaperflåten var i forhold til den dansk-norske marinen vert det endå tydelegare. Kaperflåten var større enn marinen, dermed må det har vore svært vanskeleg å kontrollere og administrere kaperverksemda.

Både Tønnessen og Teige har skrivne gode oversiktverk om kaperfarten i Danmark-Noreg. Denne oppgåva bygger vidare på deira arbeid, og set lys på gråsona mellom stat og privat verksemd som kaperfarten var. Oppgåva fungerer òg som ei bru mellom historikarar og statsvitarar sin forskning på kaperfarten. Det er mykje rom for vidare forskning. Tønnessen og Teige ser generelt på kaperfarten og difor er det plass til at nye historikarar ser på kjeldene med fokus på meir avgrensa tema. Spesielt prisretten og norske kaprarar kan verta endå betre studert. Både statsvitarar og historikarar drøftar at mange kaprarar gjorde avtalar med kapra skip om peng som gjorde at dei slapp unna prisrett og byråkrati. Dette kunne vore veldig interessant å forska vidare på. Viss slike transaksjonar skjedde hyppig mistar staten stor kontroll over verksemda. Utan prisrett og dom, er det ikkje noko rammeverk som kaprarane må fylgje. Deira handlingar under ein kapring vert dermed aldri undersøkt, og ein er fri til å gjera som ein vil. Å studera den norske prisretten endå nærare kunne òg vore interessant. Det er difor mykje plass til å gjera meir forskning av kaperverksemda i Danmark-Noreg.

Litteratur

Carvalho de, Benjamin og Leira, Halvard, (2011): *Privateers of the north sea: at worlds end french privateers in norwegian waters.*: Hurts & Company London

Carvalho de, Benjamin og Leira, Halvard, (2011): *Innledning: Privat vold i internasjonal politikk.* : Hurts & Company London

Colás, Alejandro og Mabee, Brian (2011): *Privat voldsmakt I historisk kontekst.*: Hurts & Company, London

Dyrvik, Ståle (2007): *Norsk Historie 1625-1814*: Samlaget, Oslo

Johnsen Eide, Berit (1993): *Han sad i prisonen... Sjøfolk i engelsk fangenskap.*: Universitetsforlaget, Oslo

Leira, Halvard (2011): *Privat vold og privat sikkerhet i internasjonal politikk—Kaperne kommer!*: Universitetsforlaget, Oslo

Mauland, Torkell (1914): *Deltagelsen fra Stavanger i ufredsaarene 1807-13 : historisk opplysninger.*: Aktietrykkeriet, Stavanger

Nilsen, Haldkild (1963): *Frigivelsen av tre amerikanske priseskip i Bergen 1779, og amerikanernes krav om erstatning.*: Historisk Tidsskrift, Bind 12. række, 160-176

Pedersen, Salling Bjarne (2010): *"Held folge den kjaekke og lonne hans Mod: Danske kapere og kaperskibsredere 1807-14*: Kandidatspeciale i historie, KØBENHAVNS UNIVERSITET

Thomson, E Janice (1996): *Princeton Studies in International History and Politics : Mercenaries, Pirates, and Sovereigns : State-Building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe.*: Princeton University press

Tabarrok, Alexander (2007): *'The Rise, Fall, and Rise Again of Privateers'*: The Independent Review

Tønnessen, N Joh (1955): *Kaperfart og Skipsfart 1807-1814: J.W Cappelens Forlag*

Nettressurs

Mardal, Magnus A.. (2018, 20. Februar). Kanselli, I Store norske leksikon. Henta 21 Februar 2018 frå <https://snl.no/kanselli>

Markham, J David (2018, 12. Mai):

<http://www.napoleonicsociety.com/english/pdf/j5markham.pdf>

The Editors of Encyclopaedia Britannica (2018, 2. Mai):

<https://www.britannica.com/topic/prisoner-of-war>

American Merchant Marine at War (2018, 14. Mai):

<http://www.usmm.org/warof1812.html>

Daly, Gavin, 2004, (2018, 14.mai):

http://www.jstor.org/stable/24427641?seq=1#page_scan_tab_contents

Kjelder

Cancelli promemoria av 4. november 1807. Wessel-Berg IV: Cappelen, Christiania

Berg Wessel, Fredrik August (1845): *Kongelige Rescripter, Resolutioner og Collegial-Breve for Norge : i Tidsrummet 1660-1813. 4 : 1797-1813.*: Cappelen, Christiania

Kong Friderich den Fierdes Allernaadigste Forordninger og Aabne Breve fra Aar 1711. Til 1712. ”*Forordning og Reglement om Commis-Fahrerne*”: Universitet i Bergen

Kong Christian den Sjundes allernaadigste Forordninger og aabne Breve for Ar 1807.

”*Reglement for Kaperfarten og Prisernes lovlige Paadømmelse*”. ”: Universitet i Bergen

Kong Christian den Sjundes allernaadigste Forordninger og aabne Breve for Ar 1810.
”Reglement for Kaperfarten og Prisernes Behandling”. ”: Universitet i Bergen

Schou, Henric Jacob (1851): *Chronologisk Register over de Kongelige Forordninger og aabne Breve samt andre trykte Anordninger som fra aar 1670 af ere udkomne : tilligemed et nøiagtigt Udtog af de endnu giældende, for saavidt samme i Almindelighed angaae Undersaatterne i Danmark og Norge : forsynet med et alphabetisk Register. D. 14: Som indeholder K. Christian VII Frr. fra 1804 til 1808.*: Breum, Kiøbenhavn

Vedlegg

Vedlegg 1: Kaperreglementet frå 6 april 1711.

Forordning og reglement om Commis-Fahrerne:¹⁸⁴

§1. *Ingen maa paa nogen Commis fare, med mindre hand sig først forfunet med rigtig Comission, til den Ende udgiver, som at Vores General-Admiral- Lieutenant skal bære underskreven, og med Vores Admmiralitets-Segl skal være forseigler.*

§2. *For Caperiet desto bedre at befordre og facilitere, skaldes lige commissioner være at bekomme:*

Udi Danmark (...)

Udi Norge. Udi Christiania hos Præsidenten, I Friderich-Stad hos Borgermesteren. I Christiansand hos Præsidenten, I Bergen hos Præsidenten, I Trundhiem hos Præsidenten

§3. *Efter Saadant Commission maa Commis-Fahreren tage overbringe alle ufrie skibe, saavel udi Øster=som Bester= og Nord=Søen, og skal ufrie Skibe agtes: 1. Alle de skibe, som havetaget nogen Commission, baade af Os og fienden, og saafremt Skibet er til*

¹⁸⁴ Forordninger og Aabne Breve 1711 til 1712, 23-33

Orolog(udre)fter, da skal Capitainen og Officererne straffes, som amdere Søe-Røverer.*

2. Alle slags Skibe, som tilhører Cron-Sverriges Undersaatter, saavel de, som boe og bygge i Sverriges Rige, som og de Svenske Provincer, som med det Romerske Rige ere incorporerende.

3. Alle de Svenske Skibe, som enten een eller anden, ja endog Vores egne undersaatter sig kunde have tilforhandlet, naar de lige fra fiendtlige havne udkomme, og ikke med rigtig Passeport og Søe-Brev kand bevises, at de udi frie havn været have, efter at de sig dennem tilforhandlet have.

4. Alle neutrale Nationes Skibe, som vilde segle til Sverrige og dets incorporerede Provincier, skal dømmes for god Priis:

- 1. Naar de have ingen Søe-Passer, samt Certificatzer og Connossementer med seg, indrettede efter den Formular og paa den Maade, som hernæft efter i den 5te Articul meldes.*
- 2. Alle de, som have aldeles ingen Søe-Passer med sig.*
- 3. De, som fare eller tager anden Cours eller Seilads, end deres Passer og Søe-Breve ommelder, med mindre Storm og Uveer et forraarsager, thi i de Tilfælde skal Skipperen fremvise sin Journal.*
- 4. De som ere ladde med andre Vahre, end som udi i deres Passer og andre Søe-Breve ere specificerede.*
- 5. De Skibe, som af Commis-Fareten er given Seign, at lade Seigfalde eller kaste anker, og det en vilde gjøre, udende dertil med Skud maa tvinges, da dersom de imod saadan tvang og Skud gjøre modstand, skal de ovbringes og dømmes Priis.*
- 6. De Skibe, som nogle af de Svenske Undersaatter ere Reedere eller Deelagtige udi, men de neutrale Skibe, som ere ladde enten til een Deel eller gandske med de contrabande Vahre, som herefter udi næstfølgende Articul blive specificerede, desligeste de neutrale Skibe, som ere ladde med fiendens eller og hans Undersaatters Gods og Vahre, uanseet de enete* contrabande, skal alleene opbringes og udlosses, og naar det er skect, da maa Skibene fare frit, men Ladningen dømmes Priis.*

§4. Under contrabande Vahre udi alle neutrale Undersaaters Skibe skal agtes og forstaaes efterskevne: Alle slags Fyrverker og de dertil behørige Sager, saasom Canoner, Musqveter, Pistoler, Carbiner, Fyrmørser, Petarder, Bomber, Granater, Skraa-Sekke, Beg-Krandse, Lavetter, Krud og alle slags Kugler og Skyde-Gevær, dernæst Picqver, Kaarder, Storm-Hatter, hielmer, Harnisker, Hellebarder, Heste, Sadler, Hylster, Carbin-Kemmer, Seil-Dug, Tougverk, Been, Tiære og Hamv, samt hvis der tiener til nogen Søe Eqvipage eller Krig til Lands. Dernæst skal ligeledes alle slags Korn-Vahre, maled eller umaled, samt Brød og all anden Ammunition de Bouche, som udi Stædernes udi Øster-Søen samt Hamborgs, Bremens og deslige Skibe antreffes, ansees efter den for Stæderne Lybeck og Kostock allenaadigste

udgangne Søe- Ordonnance af 28 Junii Aar 1676, men Engelland tracteres efter Tactaterne af Aar 1670.

desligeste Officerer og Krigs-Folk, som virkelig entenere antagne eller skal antages udi Fiendens Tieneste, foruden at begribe derunder nogen videre Vahre, af hvad slags de ogsaa kunde være, dog skal herved udi Agttages, at om udi noget Skib til et hundrede Læster skulle findes de slags Skibs-Redskab til sit eget Skibs Fornødenhed, som tilfornere specificerede, da maa de passere fri, naar det en er Krigs Ammunition, Krud eller andre Krigs-Materialer.

§5. Hollandske og Franske Skibe skal ansees med Søe-Breve efter deres nu brugelige Maade, men for det øvrige skal med Neutralske Skibe saaledes af Caper-Capitainen omgaaes, at naar hand dennem møder, være sig enden udi aaben Søe, eller på de Svenske eller andre Kyster, da skal hand selv, eller hvem hand dertil besuldmægtiger, alleene med sin Chaloupe eller Baad fare om Bord paa Skibet, og lade sig af Skipperen fremviise sine Passer og Søe-Breve, hvilket hand paa en høflig Maade, uden at tractere Skipperen, Skibs-Folkene, Passagerer eller andre med Hua, Slag, Trusel eller uhøflige Ord, skal afforde og begiær: Søe-Brevene skal være Kiøbe-Brev paa Skibet, samt Biel-Brev og Certificatz fra det Steds Øvrighed, hvor det hiemmehører, paa Reederne og Befragterne, at de ere der virkelig Undersaatter og Eedsvorne Indvaanere*, hvad heller de ere Betienter eller Borgere, at Skipperen, saafremt hand en i Skibet reeder, og saa er samesteds Eedsvorne Indvaaner* og Borger; Saa skal der udi og være nævnt Stedet og Havnen, hvorfra fr udgaae, og hvorhende vil, hvad ladning de vortføre, og hvad de igjen vil afhente, og for hvis Reigning, hvilke alfsammen, og at derunder ingen Collusion eller lurendrejerie er, de med deres Eed for bemeldte Magistrat skal have bekræftet, og derpaa deres Attenstatum og Pas fremvise, dernæst skulle de og fremvise deres Connossementer paa hvis Ladning de indehave, og for hvis Regning og Ri(s/f)ico, som iligemaade udi Connossementerne skal være indført; Og saafremt det da befindes, at alle Ting har sin Rigtighed, og der aldeles ingen Mistanke kand habes, og at der en ere fleere eller andre Vahre end Connossementerne indeholder, saa og at der en ere contrabnde Vahre, eller og at ingen Svensk Undersaat har Part derudi, da skal han dennem ubehindret og umolesteret lade passere og deres Seilads forsætte.*

§6. Ingen Commis-Farere, langt mindre nogen af hans Folk, maa under hans og deres Bytte-Penges Forliis, udi Søen eller Havnene aabne eller bryde, hvis som udi de tagne Priser findes, være sig Kister, Skrine, Baller, Casser, Bundter, Pakker, Bommer, Tønder eller andet, hvor noget af Ladningen kand være forvaret udi, men udi de Skibe, som hand maa visitere, skal hand lade Skipperen med sine Folk åaa det Skib selv Aabne det, som hand bær tvil om, og naar det er skeet, skal det igjen af hannem og hans Folk tillukkes og forvares. En heller maa hand bryde, losse, sælge, forbytte eller paa anden Maade afhænde eller forkome noget af ladningen, være sig Kiøbmands-Gods eller andet, hvad Navn det og have kand, men det altsammen lade forseigle af de, som paa Kaperen øverst Commando haver, saaog Skipperen tilligemed Skrивeren eller Styrmanden, som paa Skibet er, og saaledes Skibet eller Farkosten, med hvis derudi findes, der det blev taget, u-aabnet og u-forrykt til lovlig Dom og Paakiendelse, først opbringe; Dog skal det en være hannem formeent, at hand udi Nødsfald, maa tage Victualier eller Ammunition deraf, naar hand Skipperen derpaa giver Specification, under sin og ders Hænder, som oaa Kaperen øverst Commando have; Men saa skal hand saadant igjen give tilkiende, og udi sit Bytte lade afkorte, naar hand sig sin Priis lader tildømme, eller og det igjen med Penge fornøveligen betale og erstatte, dersom Prisen bliver ham fradømt. Skibets Pas og Søe-Brev, samt Connossementer og Journaler, skal hand lade sig levere af Skipperen forseiglet, samt der gos sætte sit eget Signet, som hand strar skal levere udi Skipperens Overværelse til Admiralitet, eller den Øvrighed, hvor hand bliver opbragt, for uden at være brudt.

§7. Commis-Fareren skal seyle ud, enten fra det Sted, som hand tager sin Commission, eller og fra een af de Stæder, som udi foregaaende Articul meldter, og maa hand ey heller opbringe sine Priser andensteds, end paa een af samme ommeldte Stæder, som udi Vore Riger Danmark og Norge beliggende ere, og det under Livs Straf, med mindre at Storm og Uveyr hannem derudi hindrer; og naar det skeer, skal hand saa snart Vinden vil føye sig, uden at bryde Lasten, om det er mueligt, sig uden Ophold* til een af de ommeldte Losse-Pladser udi Vore Riger og Lande begive, herved skal alleene forstaaes de Priser, som tages i Nord-Søen, Nord for Hoosden* og Synden for Hetland, men derunder skal ej være begrebne de, som opbringe Norden for Hetland, og uden for Heyland*, thi de Skibe, naar de rette Svenske Undersaatter tilhøre, maa opbringes og forhandles, hvor Caper-Capitainen best veed og kand.

§8. Saasnart nogen Commis-Farere med nogen Priis til Vores Resdent-Stad Kiøbenhavn ankommer, da skal hand sig strax for Vores Admiralitet angive, og til Secretereren udi Skipperens Nærværelse forsegle overlevere alle de Passer, Søe-Breve, Certificatzer og Connossementer, som hand med Skibet har taget; derefter skal de udi Over-Admiralitetets-Retten, som da tilstæde ere, tilforpligtede være, inden 24 Timers Forløb ved Under Admiralitetets-Retten, efter Aftens-Kald og Varsel at lade tage saavel Commis-Fareren med sin Skrifer, Officerer og Matroser, som og den opbragte Skipper med sine Skibs-Folk og Passagerer udi Forhør, dennem flittig ecaminere og confrontere, om alle de Omstændigheder, om Skibets Fart og Seilads efter Journalen, og andre Omstændigheder, indehavende Ladning, hvor og naar den er indtagen, og hvorudi den Stykke-viis bestaaer, om Matrosernes Antegnelse, Passagerernes Passer, Condition Reyse og (uleseleg ord), desligeste om Stedet, hvor det er blevet angrebet, om Commis-Farerens Forhold og Medfart, baade før, udi og efter Angribelsen, og andet deslige, som kand udkræves at vide; Dernæst skal bemeldte Over-Admiralitetes-Ret, naar Forhøret er skeet, lade det opbragte Skib og dets Ladning ved Eedtagne Betiente visiterere, og det med de optagne Breve conferere, og derover et rigtig Instrument under deres Haand forfatte, som de til Admiralitetet skal indgive. 8 Dages Stævning, kald og Varsel for Over-Admiralitetets-Retten til Doms Erlangelse*, som under Admiralitetes-Seigl og Secretererens Haand skal udstædes, hvor der da inden 24 Times Forløb skal kiendes efter de Breve og Beviisligheder, som ved Skiberommene findes, naar de antræffes og opbringes, samt Forhøret og Skibets Visitation, og maa ey nogen Breve ansees, som de siden skulle ville indbringe.

§9. Bringer Commis-Fareren ey sin Priis op til Kiøbenhavn, men udi en anden af de udi den 20en Articul ommeldte havne udi Vore Riger og Lande, da skal hand strax give sig an for Øvrigheden sammestedes, som og inden 24 Timers Forløb Varsel, holde et Forhør, om alle de Omstændigheder, som udi (to ord eg ikkje heilt forstår) og voesatte Borgere lade Skibet og ladningen visiterere, og af dennem et rigtig Inventarium under deres Haand og Seigl lade give beskreven, og naar det er skeet, skal de iligemaade under deres Raadstue-Seigl utstæde Stævning, med 8 Dages Kald og Varsel i Sagen, og derefter uden Ophold og Opsetteltje inden 24 Times dømme paa samme Maade efter de Breve, som ved Skiberommet findes, saa at ingen andre Breve maa antages end de, som ved Skibenes Opbringelse befandtes; For

saadanne Dømmes Beskrivelse, skal gives 4 Rigsdaler, foruden det stemplede Papiir, som á parte betales.

§10. Naar Caper-Capitainen opbringer noget Skib som efter denne Forordning have sine rigtige Passer og Documenter med sig, da bør Caperen at erstatte den billige Omkostning, men dersom end et frie Skib ikke har rigtige Documenter med sig, da bliver Caperen angerløs for Overbringelsen, end skjønt Skibet ved Retten efter indkomne Breve bliver firkiendt. Men hvis Caper Capitainen nogen ulovlig Plyndring eller i andre Maader imod Forordningen noget maatte begaae, da skal hand derfor straffes paa Ære og Liv, saavelsom de, som med hannem have været interesserede udi Gierningen.

Og skalde, som tage Commission, indlevere deres skriftlig Eed, at de vilde efterleve Caper-Commissionen af Admiralitetes-Secretereren eller Raadstue-Skriveren udi Kiøbstæderne paa skrives.

§11. Vil nogenaf parterne appellere de ergangne Domme, da skal de tiltænkte være inden 24 Timers Forløb, efter at Dommen er afsagt, imod den Dommer, som den afsagt haver, saaog sin Vederpart, lovligen at protestere, og siden inden 3 Ugers Forløb, naar det er i Vort Rige Danmark, og inden 6 Ugers Forløb, naar det er i Vort Rige Norge, udtage Stævning, og den efter Loven for Vedkommende lade forkynde, og skal de Domme, som af Vores Admiralitets-Ret in prima instantia afsagde ere, efter 8 Dages Stævne-Maal i det længste, lige ind for Vores Høyeste-Ret indstævnes og appelleres, og at dermed ey saalænge indtil den ordinaire Tid skal opholdes, da skal den, saasart nogen Admiralitets-Dom indstævnes af de dertil Forordnede, som udi Kiøbenhavn paa den Tiid tilstæde ere, sættes og endeligen Dømmes, men de Domme, som at Øvrighederne i Kiøbstæderne i Danmark afsage vorde, skal i det længste med 3 Ugers, og de som udi Norge faldne ere, skal i det seeneste med 6 Ugers Kald og Varsel undstævnes for Vores Over-Amiralitets-Ret, som ikke alleene skal befiddes af de der udi forordnede Admiralitets-Raad og assessorer, som tilstæde ere, men Vi ville og dennem indstævnte Sager endeligen skulle kiende og dømme, hvor da Vores General-Admiral-Lieutenant, saafremt hand er tilstæde, og ey er ud-commanderet, eller og i hans Fraværelse den, som næst efter hannem Rang og Sæde haver, skal præsidere, fra hvilken Dom siden ingen videre Appellation maa tilstædes, men Parterne skal være fornøyet med hvad, som der

afsiges og dømmes, og skal for saadanne Admiralitets-Domme til Skriver og Forsejlings-Penge betales 12 Rigsdl., foruden det stæmlede Papiir, som hver af Parterne betaler, men Høyeste-Rettes Domme betales, som hidindtil sædvanligt har været.

§12. Commis-Farer, som saaledes efter Vores General-Admiral-Lieutnants udgivne Commission udfarer, og deres Reeder, ville Vi allernaadigste give fri for Told, Consumption, Accise og Last-Penge, samt og alle andre Udgifter, som hidindtill i Brug have været, undtagen, hvis de ellers anden steds undervejs enten selv kunde have sig tilforhandlet og købt, eller for andres Reigning indtager, hvor af den Os tilkommende Rettighed aldeles vil svares, og skalde tiltænkte værenaf hver Priis, som bliver opbragt, og dennem tildømt vorder, at betale til Søe-Estatens Øvæst-Huus een pro Cento af Prisernes og Vahrenes Værdi, førend de maa bortføres, sælges eller afhændes, hvilke Penge Dommeren paa det Sted, hvor Priserne bliver opbragte, skal indkræve, og dennem tilligemed fuldkommen Forklaring og Invertarium paa Prisernes og Vahrenes Beskaffenhed til Vores forordnede Directeurer over bemeldte Søe-Eftars Øvæst-Huus med forderligste uden Forsømmelse indsende, og derfor at Vedkommende tage Ovitering. End skulle Commis-Fareren heller ville give en vis Penge for at bortføre, sælge og afhænde deres Priser og Vahre fri og u-behindret uden nogen Visitation, da maa det dennem og tillades, men saa skal Dommerne tilforvligtede være, saaledes med dennem der om at accordere, at de Fattige derved ingen Skade lide, saafremt de ey selv ville være ansvarlige, og skalde da i saadanne tilfælde strax give saadant bemeldte Fattiges Directeurer med første Post tilkiende, saa og give dennem fornøjelig Forklaring om alle Omstændigheder, hvorledes saadan Accord er indgaaet, saa og paa hvad Grund og Fundament derom er sluttet.

§13. Denne Vores Anordning skal strax sættes i Execution imod alle Skibe, som tilhøre Cron-Sverrig og Sverriges Understaatter, baade imod de, som bygge og boe udi de under bemeldte Crone incorporerede Provincier, som og udi de Provincier, som i det Romerske Rige ere beliggende. Dernæst imod alle andre neutrale Rigers, Landes og Stæders Skibe, som til noget fiendtlig Land eller Havn fører nogen af ovenskrevne contrabande Vahre, thi i saadanne Tilfælde, maa ingen, i hvo de end ere, være forskaanet. Stæderne Lybek, Hamborg, Bregmen og Rostok maa have Dilation indtil 3 Ugers efter Publicationen, de fra Store-

Britannien, Nederland, samt de Preusiske, Polske og Cuurlandske Custer* indtil 5 Ugers Forløb, men de Franske, Irlandske og Spanske maa ey angribes førend efter 6 Ugers Forløb efter Publicationen; Saa maa ey heller nogen angribes, som kand bevise allerede at have været udseylet, førend dette er blevet publiceret, med mindre de, som tilforn sagt er, contrabande Vahre indehave, thi da skal Commis-Fareren med dennem accordere om saadan Ladning for en billig Priis, som Viselv ville beholde, at de dennem til næste Havn føre.*

Bydende og befalende hermed Vores Grever og Friherrer, Stiftbefalingsmænd, Ambtmænd, Præsidenter, Borgemestere og Raad, Fogder og alle andre, som denne Vores Anordning og Reglement under Vort Cammer Seigl til skikket vorder, at de den paa behørige Steder til alles Efterretning strax lade læse og forkynde. Givet paa Vort Slot Kiøbenhavn den 6te Aprillis Anno 1711. Under Vor Kongl. Haand og Signet Friderich R.

Vedlegg 2: Kaperreglementet frå 14 september 1807.

Reglement for Kaperfarten og Prisernes lovlige Paadømmelse;¹⁸⁵

§1. Ingen maa fare paa Commis, eller udøve Kaperi, med mindre han dertil er forsynet med lovmæssigt kaperbrev, som udfærdiges i Vore Riger Dannemark og Norge af den Provindsen commanderende General, og af Stiftamtmanden, samt under Generalcommandoens Segl; i Hertugdømmene derimod af Vor Statholder og Feldtmarskal, under dennes Segl.

§2. Slige kaperbreve skulle være saaledes lydende; Efter Hans Kongelige Majestæts allernaadigste Befaling gjøres vitterligt for alle og enhver, soom dette maatte forekomme: At N.N, ejende Skibet N. N, drægtig N. N, Sommercelæster, har, ifølge kongelig allernaadigste Reglement af 14 Sept. 1807, erholdt Tilladelse til, at udruste bemeldte sit Skib, ført af....., mod Statens Fiender, med N. N, kanoner, i den Hensigt, dermed at opbring, og, naar fornødent gjøres, ødelægge Skibe og Fartøier tilhørende den Storbritanniske krone eller dens Understaatter, samt ligeledes at indbringe til nærmere Undersøgelse de Skibe, som ere mistænkte for at tilhøre denne fiendtlige Magt, eller med samme at staae i Gorbindelse.

Rederiet har gjort rigtighed for den ved forbemeldte Reglement foreskrevne Caution,

¹⁸⁵ Forordninger og Aabne Breve for Aar 1807, 97-105.

ligesom og Skibsføreren, ved sin derpaa aflagt Eed, har forpligtet sig til, at holde sig samme Reglement og Søekrigsartikelsbrevet, saavidt ham vedkommer, allerunderdanigst efterrettelig.

N. N den..... 1807 (Navn og Signet.).

§3. Den som attraaer Tilladelse at fare paa Kaperi, skal derom henvede sig med Begiæring i Vore Riger Dannemark og Norge til Stiftoverfakubgsmændene, og i Vore Hertugdømmer Slesvig og Holsteen til Vor Statholder, og skal han da, hos en af bemeldte Øvrighedespersoner, stille Borgen til Sikkerhed for Erstatning af al den Skade, som ved misligt Forhold under Benyttelsen af Kaperbrevet kunde afstædkommes. Beløbet af saddan Borgen skal rette sig efter Antallet af de paa Skibet værende Kanoner, saaledes, at der stilles Borgen af 500 Rdlr. For hver Kanon, indtil 10 Kanoner. Skulde nogen der vilde fare paa Kaperi føre over 10 Kanoner paa sit Skib, forhøjes dog ikke Borgen over 5000 Rdlr.

Ligeledes skal han, naar han modtager Kaperbrevet, ved skriftlig Eed forbinde sig til, paa det nøjeste at efterleve denne Vor Anordning.

§4. Enhver der er forsynet med saadant lovlig Kaperbrev, skal tage og opbringe til Priisdømmesle, alle, den Storbritanniske Krone, eller Storbritanniske Undersaatte tilhørende Skibe og Fartøjer, saa maae det og være ham tilladt, at indbringe til lovlig Undersøgelse alle saadanne Skibe og Fartøjer, som maatte gjøre sig mistænkte ved en eller anden Afvigelse fra de i § 9. givne Bestemmelser, og i hvis Papirer han findet grundet Formodning om, at de ikke tilhøre venskabelige eller neutrale Magters Undersaatte; ligesom og saa alle de Skibe og Fartøjer, som ved Fiendtlighedernes Udbrud have været Storbritannisk Ejendom, uagtet de ved senere Kiøb eller anden Contract maatte være overdragne til andre Nationers Undersaatte, naar de ikke ved rigtige Passe og Søebreve godgjøres, at de have været i venskabelig eller neutrale Magters Havne, efterat de ophørte at være Storbritannisk Ejendom.

§5. Ingen med Kaperbrev forsynet Krydser maa, under sit Kaperbrevs Fortævelse, anholde noget Skib, eller paa nogen Maade gjøre Brug af det ham meddeelte Kaperbrev paa

venskabelige eller neutrale Magters Territorium, som antages at strække sig een Søemiil fra Landet.

§6. Da vi erkiende som en ufravigelig Grundsætning: at frit Skib gjør fri ladning, saa forbyde vi paa det alvorligste de me kaperbreve forfynede krydsere, at opbringe noget Skib tilhørende neutrale eller i venskabelige Forbindelse med Os staaende Magter, hvem ladningen end maatte tilhøre, naar Skibspapirerne befindes at være i behørig Orden, og naar Skibet ikke er ladet med krigscontrabande, bestemt til de under Storbrittannisk Herredlmme værende Riger og Lande.

§7. Ligesom frit Skib gjør fri ladning, saaledes gjør ogsaa fiendtligt Skib fiendtlig Ladning, med mindre det tilstrækkeligen beviises, at Skibets Ladning er neutral Ejendom, indtaget før krigens Udbrud, eller før den var bleven bekiendt paa det Sted, hvor Indladningen skeete, og forinden Skibets Papirer bleve udfærdigeve.

§8. De Papirer, som ifølge den 6de §. bør findes i behørig Orden paa Skibet, ere følgende: A) Søepas, udstædt af det Lands Regiering hvor af Skibsejeren er undersøgt, eller, efter samme Regierings Befaling, af en dertil autoritet Øvrighedsperson. B) Skibets Biil eller Bygningsbrev, og, saafremt den, der har ladet bygge Skibet, har afhændet det til en anden, da tillige kjøbebrevet eller Skiøde, med mindre saadanne indeholdes i eet Document. Skulde Skibet forhen være bleven opbragt som Prise, og som saadant condemneret, da gielder Condemnationsacten istedet for Biilbrevet, samt ligeledes for kjøbebrevet, dog ikkun naar den over Skibet afholdte Auctionsforretning, eller andet Overdragelse Beviis er tilført Condemnationsacten.

C) Et Maalebrev, hvilket skal være udstædt af de til Skibets Maaling i den vedkommende Stat beskikkede Embedsmænd. D) Eqvipagerulle eller Folkliste, som bør være vedbørligen attesteret af vedkommende Embedsmænd, og som skal indeholde Forklaring over alle paa Skibet sig befindende Personer. Denne Eqvipagerulle bør fremdeles godtgjøre, at ingen Caragdør, Factor, Commis, eller anden Skibsofficiant, som er Storbrittannisk Undersøgt, findes ombord paa Skibet, og at af Mandskabet, Styrmandene indbegrebne, ikke over 1/3

Deel ere Storbritanniske Understaatter. E) Told og Clarerings seddel som bør vise, at ladningen virkeligen er indtaget paa det Sted Passet ommelder, og endelig F) Certepartiet og Connossementer over Ladningen, hvoraf bør kunne sees, at den virkeligen er destimeret til det Sted som i Passet ommeldes.

§9. Som god Prise skal ansees: alle Skib, som tilhøre den Storbritanniske Krone eller Storbritanniske Understaatter, i hvilken Verdens Deel disse end maatte boe. Fremdeles kunne, efter nærmere Undersøgelse, og Sagens befindende Omstændigheder, dømmes som god Priser: alle andre Skibe, som mødes i Søen a) naar de aldeles ingen Søepasse have; b) naar deres Søepasse og andre Skibsdokumenter, ved Undersøgelse findes falske; c) naar de styre anden Cours eller Sejlads end den, som i deres Søepasse udgives, med mindre dette foraarsages af Storm eller Uvejr, Forfølgelse af en Fiende, eller lignende Nødstilfælde, hvilket med Skipperens Journal maa godtgjøres; d) naar de ere ladede enten helt eller tildeels med krigscontrabande, som ved nærmere Undersøgelse findes at være bestemt til Storbritanniske Havne, eller og have ombord Officierer og krigsfolk, som ere antagne eller skulle antages i Fiendens Tieneste; e) naar et Skib af kaperen anholdes, og det sætter sig til Modværge; og endelig f) De Skibe og Fartøjer, der maatte nærme sig en Esqvadre som bloqverer en Dansk Stad, Havn, eller Provinds, for at drive Handel med samme, eller for at bringe den Proviant eller Mundprovisitioner.

§10. For krigscontrabande, hvilke i fornævnt §. 9 Lit. D. Omtales, skal ansees: Kanoner, Morterer, alle Slags Vaaben, Pistoler, Bomber, Granater, Kugler, Gevær, Fyrstene, Lunter, Krudt, Salpeter, Svovl, Kyratser, Pikker, Kaarder, Gehæng, Patrontasker, Sadler, og Tømmer, dog med Undtagelse af en saadan Qvantitæt, som kunde behøves til Skibets eller dets Mandskabs Forsvar.

§11. Naar en med kaperbrev forfynnet krydser møder noget Skib, som tilhører venskabelige eller neutrale Magters Understaatter, skal han praje Skipperen, for at lade denne komme ombord med sine Skibspapirer. Dersom han da finder alt i behørig Orden, skal han strax lade Skibet ubehindret forsætte sin Reise, uden at affordre Skibsføreren noget af hvad Navn

nævnes kan. Finder han grundet Anledning til Mistanke om ulovligt Forhold, da staaer det ham frit for, at gaae ombord paa Skibet, for nærmere at undersøge Omstændighederne.

§12. Ingen Skibsfører, som er forfynnet med Vort Kaperbrev, maa understaae sig, paa det Skib, som han visiterer, at aabne eller bryde Skab, Aflukker, Kister, Skrine, Tønder, Foustager, eller andet, hvori noget af Ladningen kan være forvaret, ej heller tillade sig at aabne Rasser, Baller, Pakker, eller hvad andet af Ladningen, som maatte ligge løft i Skibet, men naar han bærer Tvivl om, at Krigscontrabande deri skulde være forvaret, skal han lade Skipperen med sine Folk selv aabne og igjen tillukke og forvare samme, med mindre Skipperen heller skulde vælge at lade sig opbringe til nærmere Undersøgelse. Den som forseer sig herimod, skal hvae sit kaperbrev forbrudt, erstatte Skaden, og desuden efter Omstændighederne ansees med straff efter lovene.

§13. Naar den med kaperbrev forsynede Skibsfører opbringer noget Skib, maa han ej heller, under lige Straf som i den foregaaende § er fastsat, losse, sælge, forbytte, eller paa anden Maade afhænde eller forkomme noget af Ladningen, men han bør, i Forening med Skipperen og Skrивeren eller Styrmanden paa det opbragte Skib, forsegle hele Ladningen, og føre Skibet med Ladningen uaabnet og uforrykket til et af de Steder, som nedefor bestemmes. Dog skal det ej være ham formeent, i Nødstillfælde at tage Bictualier eller Ammunition af det opbragte Skib, imod at han giver Skipperen en skriftlig Specification derover under sin Haand. Bliver det opbragte Skib ham siden efter tilkiendt som Prise, beregnes det saaledes borttagne i hans Bytte, men fradømmes Prisen ham, skal han være pligtig skadeløs at erstatte det han har taget fra Skibet. Alle Skibets Papirer, Passe, Breve og Journaler skal kaperen, efter at han har giennemseet dem, i Skipperens og 2 af Mandskabets Overværelse, forsegle med sig eget Segl, hvortil Skipperen tillige føjer sit, derefter beholder han dem i sin Væрге, indtil de i ubrudt Stand kunne overleveres til den vedkommende Øvrighed paa det Sted, hvortil Skibet indbringes.

§14. Kaperen skal seile ud fra en under Vort Herredømme værende Havn; de Priser, som han tager, maa han indføre til hvilken Dansk, Norsk Slevsvigsk eller Holsteensk kiøbstæd, han

finder meest beleiligt; men ikke, under kaperbrevets og Cautionens Fortabelse, til andre eller fremmede Steder, med mindre Storm, Uveir, Mangel paa Provisioner, eller fiendtlig Forfølgelse tvinger ham dertil, og naar saadant er Tilfældet, skal han, uden at bryde Lasten, være pligtig saasnart Vinden føjer sig, at begive sig til en kjøbstæd i Vore Riger og Lande. Skulde deriomod Ladningen bestaae af let fordærvelige Varer, eller Skibet, formedelst Havarie, ikke kan forsætte sin Reise fra det Sted, hvortil det bliver forslaaet, saa skal det være ham tilladt, at henvende sig, om det er i Vore Riger og Lande, til nærmeste Øvrighed, og om det i fremmede Lande, til den nærmeste Danske Consul, som da haver at foranstalte hvad de til Skibets og Ladningens Beste finde meest passende.

§15. Saasnart kaperen ankommer med nogen Prise til en kjøbstæd i Vore Riger og Lande, skal han strax anmelde sig hos stedets dommer, som inden 24 Timers Forløb skal, efter Aftens kald og Varsel, holde et Forhør saavek over kaperen med hans Skriver, Officierer og Matroser, som over den opbragte Skipper med hans Skibfolk og passagerer, nøie examinerer og confronterer dem om Skibets Fart efter Journalen og andre Omstændigheder, om Equipagerullens Rigtighed, Passagerernes Passe og Condition, Reise og Ærende; ligesom om Stedet hvor Skibet blev anholdt, om kaperens Forhold og Medfardt baade under og efter Opbringelsen, og andet veslige, som kan ansees fornøden til Sagens Oplysning. Derpaa skal Dommeren med 2 eedsvorne og boesatte Borgere besigtige Skibet og Ladningen og derover forfatte et rigtig Inventarium.

§16. Naar dette er skeet, bør Dommeren uden Ophold sende det optagne Forhør, Inventariet og alle øvrige Documenter til Priisretten, som strax udstyrer Stevning uden Lavdag med 8 Dages Varsel, og paadømmer Sagen inden 24 Timer efter Stevningen er falden i Rette. Ved Dommens Affattelse skulle alle Omstændigheder paa det nøjeste tages i Betragtning, men dog maa ingen andre Breve, eller Beviisligheder tages under Paatiendelse, ende de, som fandtes paa Skibet ved dets Opbringelse, da det allene skal tilkomme Overadmiralitetetsretten at paaskiønne, hvorvidt det kunde tillades nogen af Parterne at fremkome med nye Oplysninger eller Beviisligheder.*

§17. For hvert Stift i Vore Riger Danmark og Norge, samt for ethvert af Vore Hertugdømmer ville Vi anordne en Ret, som under Navn af Priisret, skal dømme i alle veslige Sager, og have sit Sæde i ethvert Stifts Hovedstad, for Hertugdømmet Slesvig i Flensborg, og for Hertugdømme Holsteen i Altona. En saadan Ret skal bestaae af en Priiscommissair, som Vi dertil ville beskikke, samt af Dommeren paa det Sted i Stiftet eller Hertugdømmene hvor Retten holdes. Protocollen i denne Priisret bør føres af Rettens Skriver paa Stedet.

§18. Vil nogen af Parterne appellere den ergangne Dom, skal han erklære saadant inden 24 Timer efter Dommens Forkyndelse, og derefter inden 4 Uger om det er i Vort Rige Dannemark og Hertugdømmene, og inden 8 Uger om det er i Vort Rige Norge, udtage Stevning til Vor Overadmiralitetesert, som holdes i Vor Stad og Festning Rendsbog, samt give Dommeren og sin Vederpart lovlig kald og Varsel efter Forordningen af 30 April 1806, indeholdende Overadmiralitetens Instruction. Naar Sagen af denne Ret er paakiendt, tilstædes ingen videre Appel.

§19. Naar det befindes, at en kaper har opbragt et Skib, uden nogen ved denne Anordning hiemlet Aarsag, bør han erstatte al den villige Omkostning og Skade som deraf beviisligen flyder; men dersom det opbragte Skib ikke har vigtige Documenter med sig, da bliver kaperen angerløs for Opbringelsen, endskiøndt Skibet paa Grund af Omstændighederne, frikiendes, i hvilket Tilfælde Skibet skal udrede de af Sagen og Opbringelsen flydende Omkostninger.

§20. Naar noget opbragt Skib bliver tildømt Opbringeren som god Prise, maa han ikke, efter eget Forgotbefindende, disponere over Skib og Ladning, men samme skal ved offentlig Auction bortsælges paa det Sted, hvor det er opbragt; og skal da erlægges af Auction Beløb, foruden det sædvanlige Salarium, 1 Procent til Søeqvæsthuset i Kiøbenhavn, hvilke Dommeren bør indkræve, og tilstille Direction for bemeldt Stiftelse, imod Qvittering.

Derimod ville Vi allernaadigst tilstaae dem, som ere forsynede med lovligt kaperbrev, Frihed for Told, Consumption, Accise, og Lastpenge, samt alle andre Afgifter af de opbragte Skibe og Varer.

§21. *Det Mandskab, som findes paa et opbragt og priisdømt Skib, haver Stedets Øvrighed at levere, for saavidt de ere Storbrittanniske Understaatter, til den nærmeste Fæstning, hvor de bliver at betragte som krigsfanger, og for saavidt ere Undersaatter af venskabelige eller neutrale Magter til visses Consuler.*

§22. *Af dette Reglement skal stedse et Exemplar forefindes paa ethvert kaperskib. Hvorefter alle Vedkommende sig allerunderdanigst have at rette. Givet i Vor Stad og Fæstning Rendsborg den 14. Sept. 1807. Under Vor kongelige Haand og Segl.*

Christian R. (L.S.)

Vedlegg 3: Kaperreglementet frå 28. Mars 1810.

Reglement for Kaperfarten og Prisernes Behandling¹⁸⁶:

§1. *Ingen i Vore Riger og Lande maae fare paa Commis, eller udøve kaperie, med mindre han dertil er forsynet med lovmæssigt kaperbrev. Saadan Tilladelse til kaperie udstædes herefter af Vort Admiralitets og Commissariats-Collegio, og under bemeldte Collegii Seigl. Den meddeles allene dem, som ved Fødsel eller Antagelse have erhvervet dansk Borgerret, og bevilges kun, under de herefter ommeldte Vilkaar, for Skibe eller Fartøier som fører Skyt, eller hvis Mandskab i det mindste behørigen er forsynet med Vaaben.*

¹⁸⁶ Forordninger og Aabne Breve for Aar 1810, 82-95.

§2. Ethvert Skib eller Fartøi, som udgaaer paa Kapertogt, skal føres af en søkyndig Mand, der har Patent som Skipper eller Styrmand; og denne bør, inden kaperbrevet ham betroes, ved skriftlig Eed forbinde sig ti paa det nøieste at holde sig dette Reglement, saavelsom de ham giennem Vort Admiralitets-og Commissarats Collegio meddelende Instructioner, efterrettelig.

§3. Kaperbrevene skulle være saaledes lydende: ”Efter Hans Kongelige Majestæts allernaadigste Befaling, gøres vitterligt for Alle og Enhver, som dette maatte forekomme, at N.N. eiende (Skibet eller Fartøier) N. N. Drægtigt === Commerce-Læster, har, i Følge kongelig allernaadigst Reglement af 28de Marts 1810, erholdt Tilladelse til at udruste bemeldte sit (Skib eller Fartøi), ført af N.N. mod Statens Fiendeer, med (Kanoner, eller anden Væbning) i den Hensigt: dermed at opbringe, og, naar fornødent gøres, ødelægge, Skibe, som ere mistænkt for at tilhøre denne fiendtlige Magt, eller at staae i nogen mod Neutraliteten stridende Forbindelse med samme. Rederiet har giort Rigtighed for den befalede Caution, ligesom og Skibsføreren, ved sin aflagde Eed, har forpligtet sig til at rette sig efter ovennævnte allernaadigste Reglement, og øvrige Kaperfarten vedkommende Befalinger, samt Søekrigsartikelsbrevet, for saavidt ham vedkommer. Kiøbenhavn i det kongelige Admiralitets og Commissariats Collegio den = = = 1810.” (Underskrift og Seigl).

§4. Begiæringer om Kaperbreve indgives til Øvrigheden paa det Sted, fra hvilket Skibet eller Fartøiet, som til Kapertogt bestemmes, skal udløbe. Den, som erholder Kaperbrev, bør til Sikkerhed for Erstatning af den Skade, som ved det mslige Benyttelse kunde aafstedkommes, stille Øvrigheden Borgen for en vis Sum fra 1000 Rdlr. Til 15000 Rdlr., og har Øvrigheden ved Bestemmelsen af denne Sum, at tage Hensyn til Besætningen paa det Fartøi, som udrustes, saaledes, at der i det ringeste* borges for en Sum af 1000 Rdlr., men at der i øvrigt beregnes 100 Rdlr. For hver Mand besætningen bestaaer af. End videre hæfte saavel Rederne, som Kaperføreren, de første med Kaperfartøiet og den sidste med Person og Gods, for hvad Skade der tilføies den Opbragte.

§5. De kapere, som ere meddeelte lovligt kaperbrev, berettiges til at føre dansk Splitflag, Giøs med Vort kongelige Chiffre i Midten, og i øvrigt indrettet efter de Forskrivter, som i Forordningen af 11te Juli 1748 indeholdes.

§6. Kaperen er pligtig, efter Muelighed, at tage og til Priisdømmelse at opbringe alle ham forekommende Skibe eller Fartøier, som ere den Storbrittanniske krone eller Storbrittanniske Undersaatter aabenbar tilhørende. Saa maae han og indbringe til lovlig Undersøgelse ethvert andet Skib eller Fartøi, hvis Neutralitet ikkei Overeenstemmelse med 10de §. Af dette Reglement er behørig legitimeret, eller mod hilket der i øvrigt haves grundet Mistanke, af nogen af de i sammes 12te §. Nævnte Aarsager. End videre bemyndiges kaperen, at indbringe til Straffetolds Erlæggelse de Skibe, som have passeret Øresund eller Beltet, uden behørig Clarerings-Beviis; hvilken Straffetold, der er det dobbelte af den anordnede Strømtold, tilfalder ham.

§7. Ingen kaper maae, under sit kaperbrevs Fortabelse, og anden Straf efter Omstændighederne, anholde noget Skib, eller paa nogen Maade gjøre Brug af det ham meddeelte kaperbrev, paa venskabelige eller neutrale Magters Territorium, som i Almindelighed antages at strække sig een Søemiil fra Landet. I Henseende til Øresund bliver at iagttaget, at kaperier ikke drives under de svenske Batterier, eller saa nar den svenske Kyst, at kaperfartøierne derfra kunne beskydes.

§8. Da Vi efkiende, som en ufravigelig Grundsætning, at frit Skib gjør frie Ladning, saa forbyde Vi paa det alvorligste de med kaperbreve forsynede krydsere, at opbringe noget Skib, tilhørende neutrale, eller i vanskabelige Forbindelse med Os staaende Magter, hvem Ladningen end maatte tilhøre, naar de til Skibet og Expeditionen hørende Papirer befindes at være vedbørlig Orden, og Skibet ikke er ladet med krigscontrabande, bestemt til de under Storbrittannisk Herredømme værende Riger og Lande, ei heller i øvrigt, efter 6te §. Opbringelse underkastet.

§9. Ligesom frit Skib gjør frie Ladning, saa drager og Skibets Ufrihed Landningens Ufrihed efter sig.

§10. De Papirer, som (efter 8de §.) bør findes i behørig Orden paa Skibet, ere følgende; A) Søepasset, udstædt af det Lands Regiering, hvoraf Skibseieren er Undersaat, eller, efter samme Regierings Befaling, af en dertil autoriseret Øvrighedsperson. I dette Documents Sted kan dog ogsaa antages ethvert andet lovligt Document, hvorved Skipperen, af den Regiering hvis virkelige Undersaat han er, umiddelbar eller middelbar er autoriseret til, paa den nærværende Reise, at føre det neutrale Flag han bruger. B) Skibets Biil-eller Bygnings-Brev, og, saafremt den, der har ladet bygge Skibet, har afhændet det til en anden, da tillige købebrevet eller Skiødet, med mindre samme indeholdes i eet Document. Skulde Skibet forhen være opbragt, som prise, og, som saadan, condemneret, da gielder Condemnations-Acten, istedet for Biilbrevet, samt ligeledes for købebrevet; dog ikkun, naar den over Skibet afholdte Auctionsforretning, eller andet Overdragelse-Beviis, er tilføiet Condemnations-Acten. For Skibe, som, efter at være formelig condemnerede i en fremmed Stat og sammesteds købe af Neutrale, derfra afgaae ballastede til deres Hiem, bør Condemnations-Acten med tilføiet Auctionsforretningen, eller andet Overdragelses-Beviis, antages istedet for samtlige ellers befalede Papirer, Skibs Journalen undtagen. C) Et Maalebrev, hvilket skal være udstædt af den til Skibes Maaling der, hvor Skibet angives at have Hiemme, beskikkede Embedsmand, og stemme med Passet, eller med det Document, som træder i dettes Sted. D) Eqvipagerulle eller Folkeliste, vedbørligen attesteret af vedkommende Embedsmænd; samt behørig Rigtighed for alle paa Skibet sig befindende Personer, der ikke i forommeldte Document ere indførte. Eqvipagerullen bør fremdeles godtgjøre, at hverken Capitain eller Styrmand, eller nogen paa Skibet ansat Cargadeur, Factor eller Commis, eller mede end 1/3 Deel af Besætningen i det Hele, ere Storbritanniske Understaatter. E) Told- og Clarerings-Seddel, som bør vise, hvor Ladningen er indtagen, og hvorhen den er bestemt. F) Certepartie og Connossement over Ladningen, eller, hvis intet Certepartie har været oprettet da blot Connossement, hvoraf bør kunde sees, hvorhen den er bestmt. Og endelig: G) Skibs-Journal for den hele paa det producerte Pas giorte Reise; med undtagelse for saadanne Skibe, som blot fare fra en østersøist Havn til anden.

§11. Som gode Priser skulle ansees: A) Alle Skibe der aabenbar tilhører den Storbritanniske krone eller Storbritanniske Understaatter, i hvilken Verdensdeel disse end maatte boe. B) De Skibe, som bruges til Smughandel paa eller fra Storbritannien, eller de i sammes Besiddelse

værende Lande, ved, formedelst simulerede Ud- eller Indelareringer, at feile til de nævnte Lande fra saadane Stæder, hvor ingen Udelarering til samme tilstædes, eller fra disse Lande til et Sted, hvor ingen Indelarering derfra tillades. C) De, som enten heelt, eller tildeels ere ladede med krigscontrabande, der befindes at være bestemt til Storbrittanniske Havne; eller skulle antages, i Fiendens Tieneste; saa og de Skibe og Fartøier der maatte nærme sig en Esqvadre, som bloverer en dansk Stad, Havn eller Proviant eller Mundprovisioner. D) De, som med væbnet Haand og Magt sætte sig til Modværge mod kaaerens Anholdelse. Ligeledes og de Skibe, hvilke, nagtet deres Flag er at ansee som neutralt, saavel i Henseende til Storbrittannien, have afbenyttet engelsk Convoi. E) Det danske, norske, eller andet med Hensyn til Storbrittannien fiendtlige Skib, som, efterat være taget af Fienden, gienerobres fra denne. For saadan Reprise tilkommer Recapteuren 1/3 Deel af det gienerobrede Skibs og Ladnings Værdi, hvad enten samme tages tilbage før, eller efter, 24 Timers Forløb, og de 2/3 Dele tilbagegives Eieren. Skeer derimod Reprise eller Gienerobring af saadanne Skibe, der saavel i Forhold til OS, som til Fienden ere neutrale, da bliver Recapteuren at tillægge en billig Belønning for sin havte Fare og Møie, efter Rettens Skøn.

§12. Som mistænkte kunne anholdes, og til Undersøgelse indbringes: A) De Skibe, der ei ere forsynede med de i 10 de §. Nævnte Documenter. B) De, - som have dobbelt, eller og efter Rimelighed falske Papirer. C) De Skibe, fra hvilke Papirer erfares at være overbordkastede, eller paa anden Maade tilintetgiort; fornemmelig om saadant er skeet, efterat kaperen var kommen dem i Sigte. D) De, hvis Førere have vægret sig ved at opfylde kaperens Anmodning om saadanne Gjemmesteders Aabning, hvori krigscontrabande, eller Papirer vedkommende Skibet og dets Expedition, formodes at være skiulte. Samtlige her benævnte Skibe behandles efter næstforegaaende §, saafremt den mod dem værende Mistanke ikke hæves ved antageligt Beviis for deres Neutralitet og tilladete Bestemmelse.

§13. For krigscontrabnde, som i forestaaende 11te §, omtales, skal ansees: Kanoner, Morterere, alle Slags Vaaben, Pistoler, Bomber, Granater, Kugler, Gevær, Fyrstene, Lunter, Krudt, Salpeter, Svovl, Kyratser, Pikker, Kaarder, Gehæng, Patrontasker, Sadler og Bidsler; dog Alt med Undtagelse af en saadan Qvantitet, som kunde behøves til Skibets eller dets Mandskabs Forsvar.

§14. Naar kaperen møder noget Skib, som fører venskabeligt eller neutralt Flag, skal han præie Skipperen, for at lade denne komme til sig ombord med hans Skibspapirer. Er alt i behørig Orden, skal han strax lade Skibet ubehindret forsætte sin Reise, uden at affordre Skibsføreren nogetl at hvad Navn nævnes kan. Finder han derimod grundet Anledning til Mistanke om ulovligt Forhold, da staaer det ham frit for at gaae ombord paa Skibet, for nærmere at undersøge Omstændighederne.

§15. Ved denne Visitation maae han ikke understaae sig at aabne eller bryde Skabe, Aflukker, Kister, Skrine, Tønder, Foustager, eller andet, hvori noget af Ladningen kan være forsvaret, ei heller egenmægtigen giennemsoge, hvad deraf ligger løft i Skibet. Men, naar han bærer Tvivl om, at krigscontrabande eller fordægtige Papirer nogetsteds maatte være skiult, skal han lade Skipperen med sine folk selv aabne de Eiemmer, om hvilke der haves Mistanke, og igjen tillukke samme. Den kaper, som forseer sig mod ovenstaaende, skal erstatte Skaden, hav sit kaperbrev forbrudt, og desuden efter Omstændighederne ansees med anden Straf.

§16. Opbringer kaperen noget Skib, da maae han, under lige Ansvar og Straf, som i §. 15, hverken losje, forbytte, eller paa anden Maade afhænde, eller forkomme noget af Ladningen; men han bør, i Foreening med Skipperen, og Skriveren, eller Styrmanden paa det opbragte Skib, saavidt mueligt, forseigle eller laase hele Ladningen, og føre Skibet med Ladningen uaabnet (forsaavidt dens Conservation ei maatte fordre det modsatte) til et af de Steder, som neden for bestemmes.

§17. Dog skal det ei være ham formeent i Nødstilfælde at tage Victualier eller Ammunition af det opbragte Skib, imod at han give Skipperen en skriftlig Fortegnelse derover under sin haand. Bliver det opbragte Skib ham siden efter tilkiendt som Prise, beregnes det saaledes borttagne i hans Bytte, men fradømmes Prisen ham, skal han være pligtig, skadesløs at erstatte det, han har taget fra Skibet.

§18 Alle Skibets Papirer, Passe, Breve, og Journaler, skal kaperen, efterat have giennemseet dem, i Skipperen og to af Mandskabets Overværelse, forseigle med sig eget Seigl, hvortil Skipperen tillige foier sit; derefter beholder kaperen dem i sit Værge, indtil de i ubrudt Stand kunne overleveres til den vedkommende Øvrighed paa det Sted, hvortil Skibet indbringes.

§19. Kaperen skal seile ud fra ein under Vort Herredømme værende Havn; de Priser, som han tager, maae han indføre til hvilket dansk, norsk, slesvigsk, eller holsteensk Toldsted han finder meest beleiligt, eller til det nærmeste Sted, hvor han kan vente militair Beskyttelse, men ikke, under kaperbrevets og Cautionens Fortabelse, til andre eller fremmede-Steder, med mindre Storm, Uveir, Mangel på Provisioner, eller fiendtlig Forfølgelse tvinger ham dertil; og, naar saadant er Tilfældet, skal han, uden at bryde Lasten, være pligtig, saasnart Vinden føier sig, at begive sig til et Toldsted i Vore Riger og Lande.

§20. Dog, dersom Ladningen bestaaer af let bedærvelige Varer, eller Skibet, formedelst Havarie, ikke kan forsætte sin Reise, skal det være Ham tilladt paa det Sted, hvor han indkommer, at henvende sig, om det er i Vore Rige og Lande, til Stedets Øvrighed, og, om det er i fremmede Lande, til den nærmeste danske Consul, som da have at foranstalte, hvad der til Skibets og Ladsningens Bedste findes meest passende.

§21. Saasnart kaperen ankommer med nogen Prise til en Havn i Vore Riger og Lande, skal han strax anmelde sig hos Stedets Dommer. Denne bør uopholdeligen, og i det seneste inden 24 Timers Forløb begynde, og med mueligste hurtighed fuldføre Forhør saavel over kaperen med dennes Mandskab, som over den opbragte Skipper med hans Skibfolk og Passagerer; nøie examinere og confrontere dem om Skibets Fart efter Journalen og andre Omstændigheder, om de i §. 10 benævnte Documenter Rigtighed, Passagerernes Passe, Condition, Reise og Ærend, ligesom og om Stedet, hvor Skibet er bleven anholdt, om kaperens Forhold baade før, under og efter Opbringelsen, og Andet veslig, som kan ansees fornødent til Sagens Oplysning.

§22. Under dette Forhør Optagelse, bør Dommeren i det Hele paasee begge Parter Tarv paa det omhyggeligste, og inden Forhøret sluttes opfordre saavel kaperen, som især den Opbragte, til at erklære, om de ønske nogen yderligere Oplysning, eller have videre at erindre, og derefter modtage begges gjensidige Paastand. Den største Nidkiærhed i denne Henseende indskiærpes vedkommende Dommer, saa meget mere som Vi, med Hensyn paa den (i Særdeleshed for de Opbragte, som kunde vente Friefindelse) saa vigtig Hurtighed i Retspleien, ikkun ved Overadmiralitetetsretten tilstæde Parterne at lade møde ved Procuratorer.

§23. Over Skib og Ladning forfatter Dommeren med to eedsvorne og bosatte Mænd et rigtig Inventarium; hvorved mærkes, at Inventariet over Ladningen bør optages efter de samme betreffende Papirer, og ingen Losning finde Sted, med mindre kaperen udtrykkelig forlange saadant, eller Dommeren maatte have grundet Formodning om Misligheder, som ved Udlosning kunde opdages, eller og Omstændighederne maatte gjøre denne Foranstaltning nødvendig for Ladningens Conservation.

§24. Naar det er skeet, og Sagen af vedkommende Dommer er bragt i den Stand, at den er moden til Passkiendelse ved Pris-Retten, bør Retsforhandlingen uopholdeligen af Skriven gives beskrevenn og af Dommeren pr. Estafette til bemeldte Ret indsendes, tilligemed Inventariet og alle øvrige Documenter, efterat det af Dommeren er Parterne tilkiendegivet: at Sagen snarest mueligt vorder foretaget til Paakiendelse ved Prisretten, og at ingen videre Indvarsling til denne Domstoel finder Sted.

§25. Til at dømme i Prise-Sager i første Instants, have Vi anordnet: Een Prisret for Siælland, Lolland, Falster, Møen, og øvrige dertil hørende Øer, Samsø undtaget; den holdes i Kiøbenhavn; Een for Nørre-Iylland, samt Fyens Stift og Samsø, der sættes i Aarhus; Een for Hertugdømmene Slesvig og Holsten, der holdes i Fenslborg; For hvert af Vort Rige Norges Stifter een, som holdes i Stiftets Hovedstad; For Bornholm og Christiansøe een Priseret, som tager Sæde Rønne. Enhver af disse Retter skal bestaae af en Justitiarius, og to Assessorer,

blandt hvilke en Officeer af Vor Søe-Stat. Skriveriet ved Retten besørger af en dertil udnævnt Secretair.

§26. Finder Priseretten videre Oplysning nødvendig i nogen til samme indkommen Sag, bør den ved kiendelse paalægge Dommeren, som har optaget Forhøretm at tilveiebringe saadan manglende Oplysning. Er Sagen derimod i den Stand, at den kan endelig paakiendes, afsiges Dom i samme inden 10 Dage, efterat den af Retten er modtaget, med mindre særdeles Omstændigheder deri skulle have givrt Hinder, hvilket da paa Doms-Acten anføres.

§27. Ved Dommens Affatning skulle alle Omstændigheder paa det nøieste tages i Betragtning, med dog maae ingen andre Breve eller Beviisligheder tages under Paakiendelse end de, som fandtes paa Skibet ved dets Opbringelse; da det allene skal tilkomme Overadmiralitets-Retten at paaskønne, hvorvidt det kunne tillades nogen af Parterne der at fremkomme med nye Oplysninger eller Beviisligheder. Conclusion af Prisrettens Dom besørger af Secretairen strax indrykket i en af Provindsens offentlige Tidender; og Doms-Acten meddeles Parterne paa disses Forlangende uopholdeligen beskrevet, til videre Foranstaltning.

§28. Vil nogen af Parterne appellere den ergangne Priserets-Dom, skal han erklære saadant inden 24 Timers efter Dommens lovlige Forkyndelse fra Vederpartens Side, og derefter inden 8 Uger udtage Stevning til Over-Admiralitets-Retten, som holdes i Vor Kongelige Residents-Stad Kiøbenhavn; samt give Dommeren og sin Vederpart lovligt Kald og Varsel efter Forordningen af 30te April 1806, angaaende Over-Admiralitets-Rettens Instruction. I Sjælland begieres Appellations-Stevning paa Over-Admiralitets-Retten Contoir. Uden for Sjælland ere Overævrighederne, og paa Bornholm og Christiansøe, Converneuren sammesteds. bemyndigede til at udstæde saadanne Stævninger paa Over-Admiralitets-Retten Vegne. Naar Sagen af bemeldte Ret er paakiendt, tilstædes inden videre Appel.

§29. Opbringer kaperen et Skib, uden nogen ved denne Anordning hiemlet Aarsag, bør han ei allene bære alle Sagens Omkostninger, men og erstatte den Opbragte al den Skade, som ved

Opbringelsen er denne forvoldet. Findes Opbringelse derimon hiemlet, da bliver kaperen angerløs, uagtet Skibet, paa Grund af Omstændighederne, frikiendes; og bør i dette Tilfælde Skibet udrede de af Sagen og Opbringelsen flydende Omkostninger. Appellerer nogen af Parterne unden grundet Aarsag den ergangne Priserets-Dom, da maae han vente sig, efter Vederpartens Paastand, at vorde idømt Erstatning for det Tab, han derved har tilføiet denne, foruden Processens Omkostning.

§30. Naar noget opbragt Skib, bliver tildømt Opbringeren, som god Prise, maae han ikke efter eget Godtbefindende visponere over Skib og Ladning, men samme skal ved offentlig Auctions-Beløb sjak da, foruden det sædvanlige Salarium, erlægges een Procent til Søeqvæsthuset i Kiøbenhavn, hvilket Procent Dommeren bør indkræve, og till stille Directionen for bemeldte Stiftelse imod Qvittering.

§31. Kaperfartøierne ere frie for Toldafgifter; de behøve ingen Toldclarering ved Udgaende, og have blot, naar de indkomme, at melde sig ved Toldopsynet, for at dette behørigen kan forvisse sig om, at de ikkje indføre Varer. Af de Ladninger, som opbringes og prisdømmes, bør derimod alle Told- og oeconomiske-Afgifter svares, som af andre Varer.

§32. Retsgebyrerne i Prisesager have Vi ved et særskildt Sportel-Reglement bestemt, ligesom Vi og have fastsat, hvad der for kaperbreves Udfærdigelse skal erlægges.

§33. Enhver Opbringer af fiendtligt eller mistænkt Skib, skal besørge Mandskabets Underholdning og Forflegning, fra Opbringelsen indtil Priserettens Dom er falden, saaledes, at de dertil medgaaende Omkostninger udredes af Skibets Værdie, naar Prisesagen er paadømt. Paa samme Maade, og under lige Vilkaar, skal det opbragte Skibsmanskabs Underholdning og Foreflegning besørges af Opbringeren, imedens Sagen staaer for Over-Admiralitets-Retten, saafremt Priserettens Dom fra Opbringerens Side er indanket for bemeldte Overret. Derimod skal Opbringeren, naar han ved Priseretten har vundet, og Sagen fra Opbragtes Side indankes for Over-Admiralitets-Retten, ikke være pligtig til at forslege

Skibsmandskabet, med mindre den opbragte Skipper stille tilstrækkelig Caution for de Omkostninger, som dertill maatte medgaae.

§34. Det Mandskab, som findes paa et opbragt og prisdømt Skib, haver Stedets Øvrighed at modtage og aflevere, for saavidt de Opbragte ere Storbritanniske Understaatter til den nærmeste Fæstning, hvor de blive at betragte som krigsfanger; og, forsaavidt de ere Undersaatter af venskabelige eller Neutrale Magter, til deisses Consuler.

§35. Det forbydes samtlige Vore Øvrigheder, og andre Emebedsmænd, til hvem det betroes at vaage for denne Anordnings Overholdelse, eller at medvirke til Prise-Sager lovlige Behandling og Afgiørelse, at deeltage i noget kaperfartøis Udrustning; saa maae ei heller nogen Auctionsforvalter lade sig tilslaae noget prisdømt Skib eller Gods, der ved ham foranstaltes bortsolgt.

§36. Af dette Reglement for kaperfarten bør et Exemplar stedese forefindes paa ethvert kaperskib. Hvorefter alle Vedkommende sig allerunderdanigst have at rette. Givet i Vor Kongelige Residents-Stad Kiøbenhavn, den 28de Marts 1810.

Under Vor Kongelige Haand og Seigl.

Fredrik R.

(L.S.)