

FOKUS: PRIVAT VOLD OG PRIVAT SIKKERHET I INTERNASJONAL POLITIKK

Kaperne kommer!

HALVARD LEIRA
NUPI



I en kommentar i Aftenposten i februar sammenlignet Inger Anne Olsen dagens sjørøveri utenfor Somalia med kapervirksomhet utenfor norskekysten under Napoleonskrigene, en praksis hun refererte til som «piratvirksomhet med statlig velsignelse». Sammenligningen er uheldig på mange nivåer, men ikke minst fordi den visker ut skillet mellom kaper og sjørøver, et skille som kunne bety liv eller død både for de mennene som bar karakteristikkene og for de som var om bord i skipene de bemektiget seg. Sammenblandingen er imidlertid forståelig; der de fleste har et relativt klart bilde av hva en sjørøver er eller var,¹ tror mange fortsatt at man snakker om «kaprere» når man forsøker å diskutere kaperne. Og selv forfatteren av boken om norske sjørøvere, som gjør et poeng av å skille mellom sjørøvere og kaperne, faller for fristelsen til å omtale de norske kaperne under Napoleonskrigene som sjørøvere (Hetland 2008). Den første målsettingen med denne artikkelen er derfor å klargjøre hva en kaper var, og hvordan de skilte seg fra sjørøvere.

I et norsk perspektiv er det påfallende hvor lite kunnskap som finnes om kaperne. I kystbyer på Sør-Vestlandet finnes en levende bevissthet om kapervirksomheten under Napoleonskrigene, med kaperdager og lokale spel. I den nasjonale bevisstheten er det allikevel kaptein Sabeltann og sjørøvere som assosieres med Sørlandets private voldsmakt. Historisk sett har Norge som kystnasjon imidlertid vel så mye erfaring med kaperne som med sjørøvere,² og den andre målsettingen med denne artikkelen er å skissere kort hvilke erfaringer vi har med kaperne i Norge og å antyde noen grunner til at kaperne har blitt glemt.

1. At dette bildet gjenspeiler Long John Silver, kaptein Krok, kaptein Sorte Bill, kaptein Sabeltann og Jack Sparrow heller enn noen som helst historiske pirater, er en annen sak (Cordingly 1996).
2. Erfaringene med skipene fra «barbarstatene» i Nord-Afrika faller i en mellomkategori. De europeiske statene definerte dem ofte som en form for sjørøvere, men i en lokal setting kan de like gjerne forstås som en type kaperne.

Kapervirksomhetens historie og karakter

Sjørøveriets historie strekker seg over flere tusen år, og for at «sjørøveri» skal oppstå trengs, som Bulloch (2009) demonstrerer, bare at noen med definisjonsmakt definerer noen andre som sjørøvere. Kapervirksomhet henger på den annen side eksplisitt sammen med en krigstilstand mellom to parter. Utgangspunktet er en tanke om «øye for øye, tann for tann», som kom til uttrykk første gang på 1100- og 1200-tallet. Da bestemte ganske enkelt den ene krigførende parten at private handelsmenn, redere osv. som hadde fått frarøvet seg verdier fra den andre krigførende parten, på egen hånd kunne røve tilbake tilsvarende verdier fra fiendens skip. De ble da utstyrt med et offisielt brev fra staten, et såkalt kaperbrev,³ som legitimerte bruk av voldsmakt for å ta tilbake verdier tilsvarende de man hadde mistet. Den direkte tilknytningen til tapte verdier viste seg i praksis å ha relativt liten betydning, ettersom kapere generelt tok så mye verdier de kunne klare, men i navnet ble en direkte sammenheng mellom tapt gods og kaperbrev opprettholdt, i engelske kaperbrev for eksempel helt frem til 1600-tallet. Med tiden ble kapervirksomheten imidlertid mer og mer regulert som delvis privat maritim voldsmakt, og kapere hadde stor betydning for maktforholdene på havene og utfallet av sjøkrigene fra 1500- til 1800-tallet. Kapervirksomhet ble i hovedsak avskaffet med Parisdeklarasjonen i 1856, der de fleste stormaktene ble enige om å forby praksisen.

Kapervirksomhet lå på mange områder i grenselandet mellom offentlig og privat voldsmakt.⁴ Kaperbrevet innebar en kontrakt mellom en konge/stat og en kaper, hvor kaperen fikk lov til å utøve makt mot å gi kongen/staten en del av overskuddet.⁵ Finansieringen skjedde ofte gjennom former for andelslag, hvor både konger og høye embedsmenn var blant investorene (Hetland 2008; Leira & de Carvalho 2010). Kapteiner og mannskap var oftest sjømenn rekruttert privat, og de seilte gjerne på privateide skip, men det hendte at konger lånte ut både krigsskip og marine-mannskaper til kaperkapteiner, øyensynlig basert på en vurdering om at dette ga bedre valuta for pengene enn om de seilte som del av marinen. Kapervirksomhet assosieres gjerne med den svakere parten til sjøs: stater som ikke selv hadde råd til flåte, forsøkte å klare seg ved hjelp av kapere. Dette bildet er bare delvis riktig. Rett nok valgte England å bruke kapere

-
3. Varierende kalt «letter of reprisal», «letter of marque», «lettre de course» og så videre.
 4. Vi må umiddelbart ta forbehold om at det er vanskelig å generalisere for praksiser som varte i rundt 700 år og var i gradvis utvikling gjennom hele perioden. Kildematerialet er dessuten dårlig for de første par hundre årene. Det meste av det som følger nedenfor baserer seg i hovedsak på kapervirksomhet fra midten av 1500-tallet til 1856.
 5. Når reglement for kapere ble utformet i fredstid, ble denne andelen ofte satt høyt. I krigstid, når statene var opptatt av å få flest mulig skip på sjøen, ble andelen ofte redusert eller fullstendig frafalt.

mot Spania på andre halvdel av 1500-tallet, og Frankrike og USA brukte kapere i utstrakt grad mot England på 1700- og 1800-tallet, alle i perioder hvor de var den relativt svakeste parten til sjøs, men det var også en betydelig andel engelske kapere på havet, selv i perioder der England var den overlegent sterkeste flåtemakten.⁶

Den typiske kaperskuta var en rask seiler, med forholdsvis lett bestykning, som konsentrerte seg om angrep på fiendens handelsfartøy.⁷ Praktis for hvem som ble angrepet varierte imidlertid kraftig. Enkelte kapere synes å ha angrepet nær sagt hvilke som helst skip, og uklare nøytralitetsregler og uklarhet om hvem som var legitime krigførende parter gjorde også sitt til at langt flere skip enn de «rettmessige» ble kapret. I møte med overvunne fiender varierte kapernes handlingsmønster betydelig. Særlig i de første hundreårene av kaperiet, før det kom i mer ordnede former på 1500- og 1600-tallet, kunne kapere være like brutale som sjørøvere, med massehenrettelser om bord på kaprede skip. Senere lå den gjengse kapers oppførsel gjerne nærmere hvordan regulære marinere oppførte seg overfor fiendens handelsskip.

Noen praksiser var imidlertid spesielle for kaperiet. Når fartøy ble tatt (deretter omtales det som en prise), var regelen at det skulle tas tilbake til kaperskutas hjemmehavn, hvor en prisedomstol bedømte om skipet var «god prise», altså om det var legitimt å ta det. I motsatt fall ble skip og mannskap satt fri, og ofte tilkjent erstatning.⁸ Deretter vurderte prisedomstolen verdien av skute og last, og delte overskuddet mellom stat, investorer, kaptein og mannskap. For kapere som opererte i kystnære områder var dette også mønsteret for hvordan kaperiet foregikk. Kapere som opererte på åpent hav hadde imidlertid både andre insentiver og andre muligheter (Leeson & Nowrasteh 2011). Hvis man var langt hjemmefra, kunne det være både farlig og ineffektivt å bringe prisen til havn. Farlig fordi man risikerte å møte fiendens krigsskip og fordi man måtte spre sitt eget mannskap på to skip, samtidig som man passet på de tilfangetatte sjømennene. Ineffektivt dels fordi man naturligvis gikk glipp av muligheten til å ta flere priser mens man brakte den/de første til land, men dels også fordi overskuddet måtte deles på flere. Som svar på disse utfordringene ble det utviklet et system med «ransom and parole», som kan oversettes litt upresist med løsepenger og kapitulasjon.⁹ «Ransom» innebar at skip

6. Tanken om kaperi som den svakes våpen undergraves også at det for Frankrikes del var snakk om et bevisst valg å satse på kaperi – man regnet rett og slett med at det ville være mer effektivt (Bromley 1987).

7. Det var imidlertid stor variasjon, kapere kunne operere med så små fartøy som robåter eller med regulære store krigsskip.

8. Dette systemet var forbløffende «rettferdig». Skippere som for eksempel ikke var klar over krigsutbrudd når de ble tatt, ble gjerne sluppet fri.

9. Det følgende bygger i stor grad på Tabarrok (2007).

og mannskap ble satt fri, mot løfte om at eierne ville betale en avtalt sum til kaperne og investorene. Det frigitte skipet ble også gjerne gitt papirer som skulle beskytte mot ny kapring. Slike avtaler ble stort sett overholdt, selv om statsmaktene var sterkt imot dem og langt foretrakk at fiendens skip ble senket og mannskapet tatt til fange. «Parole» var en praksis brukt overfor fiendtlige marinefartøyer, hvor skip og mannskap ble satt fri mot løfte om ikke å gå inn igjen i krigføringen. Også dette ble overholdt, og gjerne koblet til et system med fangeutveksling, der «parole» kunne oppheves dersom en fange av tilsvarende verdi ble frigitt av motparten.

Når kapere opererte langt til havs, kunne det også være vanskelig å i det hele tatt tenke på å komme seg til hjemmehavnen med priser, for eksempel på grunn av fiendtlige skip, uvær eller store avstander. Når John Paul Jones for eksempel opererte som amerikansk kaper utenfor kysten av Skottland under den amerikanske uavhengighetskrigen,¹⁰ var det åpenbart hasardiøst å seile priser hele veien tilbake til den amerikanske østkysten. Noen priser ble dermed sendt til Bergen.¹¹ Som vi skal komme tilbake til nedenfor, var Bergen og andre norske havner også mottakshavn for andre lands kapere. I slike tilfeller var det vanlig at de krigførende partene hadde konsuler i havnene, som bisto kaperkapteinene med å få prisen for prise-domstol og i prinsippet passet på at staten fikk sin del av byttet.¹² I praksis foregikk det trolig mange transaksjoner under bordet i slike havner langt hjemmefra, der konsuler, kapteiner og medlemmene av den lokale prisretten alle kunne gjøre seg rike på statens bekostning. Kaperfart var imidlertid en praksis med usikkert utbytte. Noen ble rike på det mens mange gikk omtrent i null, og noen gikk regelrett konkurs.

Kapere og sjørøvere

Kaperens virkemåte, som skissert over, skiller seg i prinsipp relativt klart fra sjørøverens. Kapervirksomhet var omgitt av internasjonal lov og sedvane, som vanligvis ble overholdt, mens sjørøvere sto utenfor loven. Forskjellen i status kunne også spille stor rolle både for de som angrep og de som ble angrepet. Kapere som ble tatt til fange ble for eksempel oftest behandlet som vanlige krigsfanger,¹³ og derfor var det mange sjørøvere som for sikkerhet skyld passet på å ha en eller annen form for kaperbrev

10. Den observante leser vil allerede ha sluttet seg til at det dermed ikke dreier seg om bassisten til Led Zeppelin.

11. Hvor de ble frigitt, ettersom den britiske konsulen protesterte og påpekte at USA ikke var anerkjent som lovlig krigførende part (Burchard 1917: 288).

12. De spilte også en viktig rolle i fangeutveksling og kunne ta del i praksisen med «parole», som nevnt ovenfor.

13. Med mindre motparten avviste kaperen som representant for en legitim krigførende part.

med seg, selv om dette ofte viste seg ineffektivt i rettssalen. En av de mest kjente sjørøverne, kaptein Kidd, begynte sin karriere som kaper, og hevdet til han ble henrettet at han hadde handlet i god tro og som en kaper burde (Ritchie 1986). Det var utvilsomt også bedre å bli tatt til fange av kapere enn av sjørøvere, rett og slett fordi utsiktene til å overleve, og kanskje også få beholde skip og deler av lastens verdi, var langt større.

Men skillet som er klart i prinsipp var ikke alltid like klart i praksis. Mange kapere fortsatte som sjørøvere når krigene var slutt, og det var heller ikke uvanlig at tidligere sjørøvere ble rekruttert som kapere i krigstid. Noen sjørøvere oppfattet også seg selv som en form for selvutnevnte kapere, for eksempel engelskfødte sjørøvere som konsekvent unngikk å ta engelske skip. Et annet grensetilfelle har vi der hvor partene ikke anerkjente hverandre som krigførende. Det katolske Spania oppfattet for eksempel dronning Elizabeth Is «sea dogs», som angrep spanske skip og spanske besittelser, som sjørøvere, og forlangte dem behandlet deretter, mens den engelske staten i hemmelighet støttet menn som Drake og Raleigh og behandlet dem som kapere. Endelig finnes det også en del eksempler på konger, eksilkonger og stater som delte ut kaperbrev nærmest i vilden sky, uten noe annet mål enn å skape kaos for fienden. Dette kommer nær det Cordingly (1996: xviii) omtaler som lisensiert sjørøveri, hvor staten eller andre bare legitimerte det som i de fleste andre henseende var å regne som sjørøveri.

Ytterligere paralleller finner vi i den sosiale bakgrunnen og drivkreftene som ledet til sjørøveri og kaperi. Kort fortalt har begge voldsformene delvis rot i overskudd av sjømenn. I krigstid var det vanskelig for mange sjømenn på handelsfartøyer og fiskebåter å finne noe å gjøre, og det kunne da komme et sterkt press nedenfra mot statsmakten, for å utstede kaperbrev og bidra til utrustning av kapere. Når kriger derimot tok slutt ble en rekke menn dimittert fra krigsflåter uten noe å gjøre, og en betydelig andel av de som hadde livnært seg som kapere kom til den konklusjon at det var mer attraktivt å fortsette å ta skip enn å finne seg noe annet å gjøre. Begge deler bidro til at sjørøveriet hadde store oppsving i etterkant av hver av de store sjøkrigene på 1600- og 1700-tallet. Kapere som gikk over til sjørøveri fortsatte gjerne enten å seile under det originale kaperbrevet og hevde at det fortsatt hadde gyldighet, eller så skaffet de seg kaperbrev utstedt av mer eller mindre korrupte guvernører i koloniene. I andre tilfeller var skillet mellom sjørøvere og kapere åpenbart. De nordmennene som engasjerte seg i kaperfart under Napoleonskrigene, og som vi kommer tilbake til nedenfor, hadde ingen tidligere erfaring som sjørøvere, og det var heller ingen av dem som fortsatte som sjørøvere etter at krigen var slutt. Deres bruk av voldsomakt på havet var betinget av krigssituasjonen og ingenting annet.

Kort oppsummert kan vi si at det var klare skiller mellom sjørøvere og kapere *de jure*, i rett og politikk, skiller som kunne ha stor betydning både for de som bar navnene og for de som ble utsatt for dem. *De facto*, 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.

Kapere i Norge

Tidlige eksempler på kapervirksomhet finner vi utenfor norskekysten allerede i senmiddelalderen, men som Eisenträger viser i sitt bidrag til denne spalten, var maktforholdene og legitimitetsforholdene så flytende i denne perioden at det er uvisst hvor kaperiet sklir over i henholdsvis sjørøveri og legitim voldsbruk. Klarere eksempler finner vi fra de mange sjøkrigene fra 1688 til 1815, hvor den dansklede konglomeratstaten for det meste var nøytral, og hvor norske havner og fjorder var yndet både som gjemmede for kapere og som steder hvor priser kunne bedømmes eller omsettes illegalt.¹⁴ Sørlandskysten var strategisk viktig ettersom handelen fra Østersjøen gjerne gikk via eller kloss opptil kysten, mens Vestlandet var et godt utgangspunkt for å angripe skip som hadde valgt den nordlige ruten inn i Nordsjøen. I motsetning til Jyllands vestkyst, var det også en rekke gode havner langs hele norskekysten hvor priser kunne tas inn. Rundt 1700 var Bergen viktig, særlig for franske kapere. Den franske konsulære representanten i byen hjalp franske og jakobinske kapere,¹⁵ og utrustet også selv kaperfartøy. Han opererte åpenbart i et juridisk grenseland, og det er grunn til å tro at både han og norske embedsmenn i Bergensområdet tjente godt på denne relativt lyssky aktiviteten (Jørgensen 1976: 199–202).

Det viktigste området var allikevel sørlandskysten, som ble brukt som base for beryktede franske kapere som Jean Bart på 1690-tallet, og hvor det jevnlig ble utnevnt konsulere i krigstid for å håndtere priser. Da syvårskrigen brøt ut i 1756, utnevnte for eksempel Frankrike en konsul i Kristiansand med den eksplisitte begrunnelse at byen hadde perfekt plassering for å bringe inn priser tatt i Nordsjøen. Da den fjerde engelsk-nederlandske krig brøt ut i 1781, utnevnte likeledes Nederland konsulere i Kragerø, Østerrisør, Kristiansand, Egersund og Trondheim for å håndtere eventuelle priser.

Under Napoleonskrigene var det en del fransk kapervirksomhet i norske farvann også før konglomeratstaten kom med i krigen. Mest kjent er allikevel den norske kaperfarten i årene mellom 1807 og 1814. Byene langs Skagerakkysten utrustet om lag 100 små og mellomstore skip for kaper-

14. Det følgende bygger delvis på Leira & Neumann (2006) og Leira & de Carvalho (2010).

15. Altså kapere som støttet den avsatte britiske kongen Jakob II.

fart, som til sammen innbrakte et sted mellom 400 og 500 skip, fra krigførende parter så vel som nøytrale stater. De sistnevnte kunne føre til betydelige erstatningskrav. De fleste skipene ble tatt på åpent hav, men enkelte kapere gjorde det også til sin spesialitet å stjele skip ut fra engelske og skotske havner. Som vanlig i kaperfartens historie varierte utbyttet. Noen kapermannskaper gikk tapt på havet eller havnet i «prisonen», med de konsekvenser det hadde for dem selv og deres familier, og til store tap også for de som hadde utrustet skipene. Andre, og særlig da suksessrike kapteiner og deres bakmenn tjente store penger, og et par kapteiner ble dekorert for særlig taperhet.¹⁶

Selv om et betydelig antall skip ble tatt, så spilte ikke kaperfarten mellom 1807 og 1814 noen stor rolle for krigens utfall. Den hadde imidlertid betydelige konsekvenser lokalt på Sørlandet. Det er fristende å spørre hvorfor den, og tidligere tiders kaperfart, har fått så vidt liten oppmerksomhet, all den tid det minste slag hvor norske soldater har deltatt på land er skrevet inn i norsk krigshistorie. Noen forklaringer kan kort antydes. At fransk og nederlandsk kaperfart langs norskekysten er «glemt», skyldes nok i hovedsak at den oppfattes som et fransk eller nederlandske anliggende, og at de lokale norske ringvirkningene har blitt oversett. For den norske kaperfartens del har det nok spilt en betydelig rolle at norsk forsvarstenkning i svært stor grad har vært innrettet mot verneplikt, territorium og hæren som ledende våpengren, og at forsvarshistorien dermed har dreid seg om å trekke på landmilitære erfaringer på norsk jord, mens operasjoner i utlandet og til sjøs, og som her i et privat/offentlig grenseland, har blitt glemt eller utelatt (Berg 2001; Ulriksen 2002). Videre, og som delvis effekt av førstnevnte, har kaperfarten fått et lokallhistorisk preg som noe som har relevans for Sørlandet, men ikke for landet ellers i noen videre grad. Og endelig er det nok også slik at kaperfart har blitt opplevd som eksisterende i et moralsk grenseland. Kaperfart er ikke helt «ordentlig» statlig voldsmakt, og heller ikke noe en stat som fra 1890-tallet av var opptatt av sin fredstradisjon har hatt noe behov for å trekke frem.

Når norsk marine nå har deltatt i jakt på sjørøvere utenfor Somalia, og norskeide skip bruker vaktmannskaper, delvis norske, for å beskytte seg mot de samme sjørøverne, kan det imidlertid være verdt å ta opp igjen den norske erfaringen med kapere. Ikke fordi det kan trekkes enkle historiske paralleller, eller fordi norsk kapervesen på en eller annen måte legitimerer somalisk sjørøveri, men fordi den historiske variasjonsbredden i sjøbåren privat voldsmakt kan hjelpe oss til å forstå at hvert enkelt case må forstås på sine egne premisser, men også hvilke historiske erfaringer som er nyttige og hvilke som er ubrukelige i dagens forsvar mot sjørøvere.

16. Kaperfarten 1807-1814 er diskutert i store trekk av Tønnessen (1955), mens mer detaljert (og delvis anekdotisk) materiale finnes hos Berge (2006) og Hetland (2008).

Litteratur

- Berg, Roald (2001) *Profesjon, union, nasjon. Norsk forsvarshistorie* bd. 2. Bergen: Eide.
- Berge, Abraham (2006) *Listerlandets kystvern og kaperfart: 1807–14*. Vanse: Klokkhammer forlag.
- Bromley, J. S. (1987) *Corsairs and Navies. 1660–1760*. London: Hambledon Press.
- Bulloch, Douglas (2009) «Fanget av historiske paralleller: Idylliseringen av hodeskaller og korslagte knokler», *Internasjonal Politikk*, 67(1): 101–113.
- Burchard, Arthur (1917) «The Case of the 'Appam' and the Law of Nations», *American Journal of International Law*, 11(2): 270–301.
- Cordingly, David (1996) *Under the Black Flag: The Romance and Reality of Life Among the Pirates*. New York: Random House.
- Hetland, Ingebrigt (2008) *Norske pirater og sjørøvere*. Oslo: Pantagruel.
- Jørgensen, Dagny (1976) *Danmark-Norge mellom stormaktene 1688–1697. Dansk-norsk sjøfart og utenrikspolitikk under den pfalziske arvefølgekrig*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Leeson, Peter & Alex Nowrasteh (2011) «Was privateering plunder efficient?», *Journal of Economic Behavior & Organization*. doi:10.1016/j.jebo.2011.02.009.
- Leira, Halvard & Iver B. Neumann (2006) «Fremmede konsuler i Norge ca. 1650–1905», *Historisk tidsskrift*, 106(2): 449–487.
- Leira, Halvard & Benjamin de Carvalho (2010) «Privateers of the North Sea: At World's End – French Privateers in Norwegian Waters», i Alex Colás & Bryan Mabee (red.) *Mercenaries, Pirates, Bandits and Empires: Private Violence in Historical Context*. New York: Hurst/Columbia (55–82).
- Ritchie, R. C. (1986), *Captain Kidd and the War against the Pirates*. Cambridge: Harvard University Press.
- Tabarrok, Alexander (2007) «The Rise, Fall, and Rise Again of Privateers». *The Independent Review* 11(4): 565–577.
- Tønnessen, Johan Nicolay (1955) *Kaperfart og skipsfart 1807–1814*. Oslo: Cappelen.
- Ulriksen, Ståle (2002) *Den norske forsvarstradisjonen: Militærmakt eller folkeforsvar*. Oslo: Pax.