



LUDWIG-  
MAXIMILIANS-  
UNIVERSITÄT  
MÜNCHEN

DISSERTATIONEN DER LMU



74

BERND LEHMANN

Das Prisenrecht und seine Umsetzung  
in der Seekriegsführung Frankreichs,  
Englands und der Generalstaaten der  
Niederlande in den Kriegen 1672–1713

# Das Prisenrecht der Seemächte in den Kriegen 1672–1713

Veröffentlichungen und ihre Umsetzung in  
Frankreich, England, Niederlande

Inauguraldissertation  
zur Erlangung des Doktorgrades der Philosophie  
der Ludwig-Maximilians-Universität München

vorgelegt von  
Bernd Lehmann  
aus Dortmund  
2024

Referent: Prof. Dr. Mark Sven Hengerer  
Korreferent: PD Dr. Michael Schaich  
Datum der mündlichen Prüfung: 14.11.2022

Bernd Lehmann

Das Prisenrecht und seine Umsetzung in der Seekriegsführung Frankreichs,  
Englands und der Generalstaaten der Niederlande in den Kriegen 1672–1713

Dissertationen der LMU München

Band 74

# Das Prisenrecht und seine Umsetzung in der Seekriegsführung Frankreichs, Englands und der Generalstaaten der Niederlande in den Kriegen 1672–1713

von  
Bernd Lehmann

Mit **Open Publishing LMU** unterstützt die Universitätsbibliothek der Ludwig-Maximilians-Universität München alle Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler der LMU dabei, ihre Forschungsergebnisse parallel gedruckt und digital zu veröffentlichen.

Text © Bernd Lehmann 2024

Diese Arbeit ist veröffentlicht unter Creative Commons Licence BY 4.0. (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>). Abbildungen unterliegen ggf. eigenen Lizenzen, die jeweils angegeben und gesondert zu berücksichtigen sind.

Kupferstich auf Seite XX und XXI : Collection Antiquariaat FORUM BV Die Niederlande. The engraving comes from the second title in the following work: OZANNE, Nicolas-Marie. Recueil des combats de Duguay-Trouin [= Les campagnes de Duguay-Trouin]. Paris, Yves Marie le Gouaz, [1774]. With: (2) OZANNE, Pierre. Recueil des combats de Jean-Bart, chef d'escadre sous Louis XIV, suivis de l'abrégé de sa vie. Paris, Yves Marie le Gouaz, 1806.

Ende des Gefechts vom 22. Mai 1689, bei dem Jean-Bart und Forbin, obwohl entmastet, sich erst ergeben, als sie sicher waren, dass ihre Flotte [Konvoi von französischen Handelsschiffen mit Ziel Brest] sich zurückziehen konnte.

Erstveröffentlichung 2024

Zugleich Dissertation der LMU München 2022

Druck und Vertrieb:

Buchschmiede von Dataform Media GmbH, Wien

[www.buchschmiede.at](http://www.buchschmiede.at)



Open-Access-Version dieser Publikation verfügbar unter:

<http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:bvb:19-331568>

<https://doi.org/10.5282/edoc.33156>

ISBN 978-3-99165-311-0

# Inhalt

Zusammenfassung.....	IX
Abstract (Französische Version) .....	XI
Abstract (Englische Version).....	XIII
Abstract (Niederländische Version).....	XV
Vorwort und Danksagung.....	XVII
Anmerkungen zu Konventionen .....	XIX
1 Einleitung .....	1
1.1 Fragestellung.....	2
1.2 Forschungsstand und Quellenlage .....	5
1.3 Datenerhebung, methodischer Ansatz und Struktur .....	13
2 Das Prisenrecht im Wandel bis 1672.....	21
2.1 Die Entwicklung der Institute des Prisenrechts bis 1672.....	21
2.1.1 Das Seebeuterecht .....	22
2.1.2 Das Konterbanderecht.....	24
2.1.3 Das Blockaderecht.....	27
2.1.4 Das Kontrollrecht und die Einbringung der Prise .....	29
2.1.5 Prisengerichte und die Legitimität der Prisennahme.....	31
2.2 Die Erfordernisse für die Handhabung des Prisenrechts.....	33
2.2.1 Die materiellen Ressourcen.....	34
2.2.2 Die personellen Ressourcen.....	35
2.2.3 Die administrativen Voraussetzungen – Der Kommissionsbrief.....	36
2.3 Bilanz zum Status des Prisenrechts im Jahre 1672.....	38
3 Die Kenngrößen des Prisenwesens 1672–1713.....	41
3.1 Die Kenngrößen – eine Einführung .....	41
3.1.1 Die prisenrechtlichen Kategorien.....	42
3.1.2 Die Domänen des Prisenwesens mit ihren Referenzthemen .....	43
3.2 Die Kenngrößen in den nationalen Regelwerken zum Prisenwesen.....	50
3.2.1 Das prisenrechtliche Regelwerk Frankreichs.....	51
3.2.1.1 Die Dokumenttypen .....	52

3.2.1.2	Die prisenerrechtlichen Kategorien.....	55
3.2.1.3	Die Domänen und ihre Referenzthemen zum Prisenwesen .....	57
3.2.2	Das prisenerrechtliche Regelwerk Englands.....	66
3.2.2.1	Die Dokumententypen .....	67
3.2.2.2	Die prisenerrechtlichen Kategorien.....	70
3.2.2.3	Die Domänen mit ihren Referenzthemen zum Prisenwesen .....	73
3.2.3	Das prisenerrechtliche Regelwerk der Niederlande .....	81
3.2.3.1	Die Dokumententypen .....	83
3.2.3.2	Die prisenerrechtlichen Kategorien .....	85
3.2.3.3	Die Domänen mit ihren Referenzthemen zum Prisenwesen .....	87
3.3	Die Kenngrößen im Vergleich der Regelwerke.....	95
3.3.1	Die Prisenrechtlichen Kategorien .....	97
3.3.2	Die Domänen des Prisenwesens – Schwerpunkte und Beziehungen.....	101
3.3.2.1	Die Domänen in den nationalen Regelwerken.....	103
3.3.2.2	Die Domänen mit ihren Referenzthemen .....	104
3.3.2.3	Die Domänen und die Institute des Prisenrechts.....	107
3.4	Die Kenngrößen im Vergleich der beiden Kriege gegen Frankreich.....	110
3.4.1	Die prisenerrechtlichen Kategorien.....	114
3.4.2	Die Domänen des Prisenwesens.....	118
3.5	Fazit.....	123
4	Die Außenwirkung des Prisenwesens.....	127
4.1	Der Holländische Krieg 1672–1678.....	134
4.1.1	Policy und Führung des Kaperkriegs.....	136
4.1.2	Das Prisenrecht im Frieden von Nijmegen 1678.....	156
4.1.3	Zwischenfazit zum Prisenwesen im Holländischen Krieg.....	158
4.2	Die erste Zwischenkriegszeit 1678–1688.....	159
4.2.1	Policy und Führung des Kaperkriegs.....	161
4.2.2	Das Prisenrecht in völkerrechtlichen Verträgen dieser Periode .....	170
4.2.3	Zwischenfazit zum Prisenwesen in der ersten Zwischenkriegszeit.....	170
4.3	Der Neunjährige Krieg 1688–1697.....	172
4.3.1	Policy und Führung des Kaperkriegs.....	173
4.3.2	Das Prisenrecht im Frieden von Rijswijk 1697.....	209
4.3.3	Zwischenfazit zum Prisenwesen im Neunjährigen Krieg.....	212
4.4	Die zweite Zwischenkriegszeit 1697–1702.....	215
4.4.1	Policy und Führung des Kaperkriegs.....	216
4.4.2	Das Prisenrecht in völkerrechtlichen Verträgen dieser Periode .....	219
4.4.3	Zwischenfazit zum Prisenwesen in der zweiten Zwischenkriegszeit .....	220
4.5	Der Spanische Erbfolgekrieg 1702–1713 .....	221
4.5.1	Policy und Führung des Kaperkriegs.....	225
4.5.2	Das Prisenrecht im Frieden zu Utrecht 1713 .....	252

4.5.3	Zwischenfazit zum Prisenwesen im Spanischen Erbfolgekrieg .....	259
4.6	Fazit zur Außenwirkung des Prisenwesens in den Jahren 1672–1713.....	262
5	Die Innenwirkung des Prisenwesens.....	267
5.1	Regelungen und interne Verordnungen für die Praxis des Prisenrechts.....	269
5.1.1	Angelegenheiten zum Freikauf eines aufgebrachtten Schiffs.....	270
5.1.2	Angelegenheiten zu Reprisen und zum Status gestrandeter Schiffe.....	275
5.1.3	Verbot der Vernichtung von Schiffspapieren .....	278
5.1.4	Verbot der Plünderung von Fracht eines aufgebrachtten Schiffs .....	281
5.1.5	Angelegenheiten zu Prämienzahlungen für Kaperer.....	284
5.1.6	Zwischenfazit zu Regelungen für die Praxis des Prisenrechts.....	291
5.2	Rechtliche Sachverhalte zum Prisenwesen.....	293
5.2.1	Prisenrechtliche Jurisdiktion und andere rechtliche Angelegenheiten.....	294
5.2.2	Adjudikation von Prisen-Anteilen (Fracht und Erlöse) .....	320
5.2.3	Zwischenfazit zu rechtlichen Aspekten im Prisenwesen .....	331
5.3	Ökonomische Implikationen im Kontext des Prisenrechts .....	332
5.3.1	Verkauf von Prisen-Waren .....	333
5.3.2	Regelungen zum Export von Konterbande.....	337
5.3.3	Zwischenfazit zu ökonomischen Aspekten des Prisenwesens.....	340
5.4	Weitere mit dem Prisenwesen assoziierte Aspekte.....	340
5.4.1	Fürsorge für Kaperfahrer (Verletzte, Hinterbliebene, Seelsorge, Gefangene).....	341
5.4.2	Andere Angelegenheiten im Kontext des Prisenwesens.....	346
5.4.3	Zwischenfazit zu weiteren, dem Prisenwesen zugeordneten Aspekten .....	352
6	Schlussfolgerungen und Erkenntnisse .....	353
Anhang A		
Die Veröffentlichungen der Seemächte 1672–1713 .....		361
A.1	Die Dokumente Frankreichs .....	362
A.2	Die Dokumente Englands .....	378
A.3	Die Dokumente der Niederlande .....	383
Anhang B		
Beispiele für Kommissionsbriefe.....		391
B.1	Kommissionsbriefe des Königreichs Frankreich.....	391
B.2	Kommissionsbriefe des Königreichs Großbritannien .....	396
Anhang C		
Beispiel für einen Seebrief .....		401

Anhang D	
Instruktion für Operation bei Spitzbergen .....	403
Abkürzungsverzeichnis.....	407
Tabellenverzeichnis.....	409
Abbildungsverzeichnis .....	411
Literaturverzeichnis.....	415

# Zusammenfassung

Diese Dissertation untersucht das Prisenrecht und seine Handhabung durch die Seemächte Frankreich, England und die Niederlande im Zeitraum von 1672 bis 1713 während dreier konsekutiver Konflikte: dem Holländischen Krieg, dem Neunjährigen Krieg und dem Spanischen Erbfolgekrieg. Ein bemerkenswertes Kennzeichen dieser Periode war die politische Kontinuität seit dem Abschluss des Friedensvertrages zu Westminster im Februar 1674. Sie zeigte sich im Antagonismus Frankreichs gegenüber England in Allianz mit den Generalstaaten der Niederlande. Dieser politische und militärische Gegensatz bildete den Hintergrund für die zentrale Rolle des Prisenrechts in der Seekriegsführung der drei Seemächte.

Aus der Vielzahl der Dokumente zum Kriegsgeschehen dieser Epoche konnten 361 Schriftstücke als thematisch relevant identifiziert werden. Die quantitative und qualitative Analyse dieser Veröffentlichungen führte zu einem umfassenden Verständnis der externen wie auch der internen Auswirkungen der Prisenrechtspraxis. Es wurden mehrere zentrale Fragen behandelt, darunter das Neutralitätsgebot und das Prisenrecht, die Bedeutung von Seebriefen als Dokumente für einen freien Transit der Handelsschiffe, bilaterale Vereinbarungen in Form von völkerrechtlichen Verträgen nach Beendigung der Kriege desgleichen der Freikauf von Prisen, das Verbot der Plünderung ebenso die Adjudikation von Prisen-Anteilen. Die Betrachtung dieser verschiedenartigen Problematiken verdeutlichte die Verflechtung politischer Strategien mit ihrer Umsetzung in den parallel zu den Auseinandersetzungen der Marinen geführten maritimen Handelskriegen.

Zudem offenbarte die Analyse, dass die nationale Prisengesetzgebung eng verknüpft mit dem Seekriegsrecht war und darüber hinaus die politisch-strategischen Ambitionen der Seemächte im Handelskrieg widerspiegelte. Es wurde deutlich, dass die jeweilige nationale Auslegung des Prisenrechts, insbesondere des Konterbanderechts, eine prägende Rolle über die nächsten 150 Jahre spielte, bevor darüber in der Pariser Seerechtsdeklaration von 1856 eine Harmonisierung erzielt wurde. Danach bis in die heutige Zeit gelten zwei grundlegende Prinzipien: Die neutrale Flagge eines Handelsschiffs schützt die feindliche Ladung mit Ausnahme der Kriegskonterbande. Überdies kann eine neutrale Ladung unter feindlicher Flagge außer bei Kriegskonterbande nicht als Prise erklärt werden.

Gleichfalls zeigte sich, dass die Seemächte im Handelskrieg überdies darauf abzielten, ein grundsätzliches Maß an Rechtssicherheit in der Anwendung des Prisenrechts zu gewährleisten. Dem gegenüber standen die Aktionen privater Kaperer, die hauptsächlich aus persönlichen Interessen handelten und der Gewinnerzielung oft Vorrang vor der Beachtung gesetzlicher und staatlicher Richtlinien einräumten.



# Abstract

Le droit de prise et son application dans la guerre navale par les puissances maritimes de France, d'Angleterre et des Pays-Bas entre 1672 et 1713

Cette dissertation examine le droit de prise et son application par les puissances maritimes de France, d'Angleterre et des Pays-Bas durant la période de 1672 à 1713, au cours de trois conflits consécutifs : la Guerre de Hollande, la Guerre de Neuf Ans et la Guerre de Succession d'Espagne. L'un des caractères remarquables de cette période tenait à la continuité politique depuis la conclusion du Traité de paix de Westminster en février 1674. Elle se manifestait dans l'antagonisme de la France envers l'Angleterre, alliée aux États généraux des Pays-Bas. Ce contraste politique et militaire servit de toile de fond pour le rôle central du droit de prise dans la guerre navale des trois puissances maritimes.

Parmi la multitude de documents relatifs aux événements de guerre de cette époque, 361 pièces ont été identifiées comme thématiquement pertinentes. L'analyse quantitative et qualitative de ces publications a mené à une compréhension approfondie des effets externes et internes de la pratique du droit de prise. Plusieurs questions clés ont été abordées, y compris le principe de neutralité et le droit de prise, l'importance des passeports comme documents pour le transit libre des navires marchands, les accords bilatéraux sous forme de traités internationaux après la fin des guerres, de même que la rançon de prises, l'interdiction du pillage ainsi que l'adjudication des parts de prise. L'examen de ces problématiques diverses a mis en lumière l'entrelacement des stratégies politiques avec leur mise en œuvre dans les guerres commerciales maritimes, menées parallèlement aux affrontements des marines.

De plus, l'analyse a révélé que la législation nationale sur les prises était étroitement liée au droit de la guerre navale et, en outre, reflétait les ambitions politico-stratégiques des puissances maritimes dans la guerre commerciale. Il est apparu comme évident que l'interprétation nationale spécifique du droit de prise, en particulier du droit de contrebande, joua un rôle déterminant au cours des 150 années suivantes, avant d'être harmonisée dans la Déclaration de Paris sur le droit maritime de 1856. Depuis lors, deux principes fondamentaux prévalent : le drapeau neutre d'un navire marchand protège la cargaison ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre. En outre, une cargaison neutre sous un drapeau ennemi ne peut être déclarée prise, sauf en cas de contrebande de guerre.

Il est également apparu que les puissances maritimes, dans leur engagement dans la guerre commerciale, visaient également à garantir un niveau fondamental de sécurité juridique dans l'application du droit de prise. En revanche, les actions des corsaires privés étaient principalement motivées par des intérêts personnels, donnant souvent la priorité à la réalisation de profits plutôt qu'au respect des directives légales et gouvernementales.



# Abstract

## Prize Laws and their Implementation in Naval Warfare by the Maritime Powers of France, England, and The Netherlands between 1672–1713

This dissertation examines prize law and its implementation by the maritime powers France, England, and the Netherlands, during three consecutive conflicts: the Dutch War, the Nine Years' War, and the War of the Spanish Succession. A notable feature of this period was the political continuity that existed after the conclusion of the Peace Treaty of Westminster in February 1674. It was evident in the antagonism of France towards England in alliance with the States General of the Netherlands. This political and military opposition formed the background for the central role of prize law in naval warfare between the three maritime powers.

From the many documents covering warfare in this period the study identified 361 which were thematically relevant. The quantitative and qualitative analysis of these publications led to a comprehensive understanding of the external, as well as internal, effects of the practice of prize law. Among its diverse aspects, some specific themes stood out and were examined, such as: the principle of neutrality and the law of prize, the importance of passports as documents for the free transit of merchant ships, bilateral agreements in the form of international treaties after the end of the wars, the ransom of prizes, the prohibition of plundering, and the adjudication of prize shares. Examination of these issues highlighted the interaction between political strategies and their practical implementation in the parallel maritime trade wars, which complemented the traditional naval battles.

The analysis revealed that national prize legislation was closely linked to the law of naval warfare and, in addition, reflected the political-strategic ambitions of the maritime powers in the trade war. Furthermore, the study showed that the different ways each of the three nations interpreted prize law, especially contraband law, played a significant role in their actions for the next 150 years before the laws were harmonized in the Declaration of Paris on Maritime Law of 1856. Since then, two fundamental principles have been in force. The neutral flag of a merchant ship protects enemy cargo with the exception of war contraband, and, neutral cargo under an enemy flag cannot be declared a prize except in the case of war contraband.

In addition, it was shown that the maritime powers, in their actions at sea in the trade war, also aimed at ensuring a fundamental level of legal certainty in the application of prize law. The actions of privateers, however, were primarily driven by personal interests, often prioritizing profit-making over compliance with legal and governmental regulations.



# Abstract

## Het prijzenrecht en hun Implementatie in de Zeeoorlog door de Maritieme Machten van Frankrijk, Engeland en Nederland tussen 1672–1713

Dit proefschrift onderzoekt het prijzenrecht en de implementatie ervan door de maritieme mogendheden Frankrijk, Engeland en Nederland, tijdens drie opeenvolgende conflicten: de Hollandse Oorlog, de Negenjarige Oorlog en de Spaanse Successieoorlog. Een opvallend kenmerk van deze periode was de politieke continuïteit die bestond na de afsluiting van het Vredesverdrag van Westminster in februari 1674. Dit bleek uit het antagonisme van Frankrijk tegenover Engeland in alliantie met de Staten-Generaal van Nederland. Deze politieke en militaire oppositie vormde de achtergrond voor de centrale rol van het prijzenrecht in de zeeoorlogvoering tussen de drie maritieme mogendheden.

Uit de vele documenten die de oorlogsvoering in deze periode beschrijven, identificeerde de studie er 361 die thematisch relevant waren. De kwantitatieve en kwalitatieve analyse van deze publicaties leidde tot een alomvattend begrip van de externe, evenals interne, effecten van de praktijk van het prijzenrecht. Onder de diverse aspecten ervan, bevonden zich enkele specifieke thema's die eruit sprongen en werden onderzocht, zoals: het principe van neutraliteit en het prijzenrecht, het belang van paspoorten als documenten voor de vrije doorvaart van koopvaardij schepen, bilaterale overeenkomsten in de vorm van internationale verdragen na het einde van de oorlogen, het losgeld voor prijzen, het verbod op plundering en de toewijzing van prijsaandelen. Onderzoek naar deze kwesties benadrukte de interactie tussen politieke strategieën en hun praktische uitvoering in de parallelle maritieme handelsoorlogen, die de traditionele zeelagen aanvulden.

De analyse onthulde dat nationale prijzenwetgeving nauw verbonden was met het oorlogsrecht op zee en bovendien de politiek-strategische ambities van de maritieme mogendheden in de handelsoorlog weerspiegelde. Verder toonde de studie aan, dat de verschillende manieren waarop elk van de drie naties het prijzenrecht interpreteerde, met name het contrabanderecht, een significante rol speelden in de acties van deze naties voor de volgende 150 jaar voordat de wetten werden geharmoniseerd in de Verklaring van Parijs over het Zeerecht van 1856. Sindsdien zijn twee fundamentele principes van kracht. De neutrale vlag van een koopvaardij schip beschermt vijandelijke lading met uitzondering van oorlogscontrabande, en neutrale lading onder een vijandelijke vlag kan niet als prijs worden verklaard, behalve in het geval van oorlogscontrabande.

Daarnaast werd aangetoond dat de maritieme mogendheden, in hun acties op zee in de handelsoorlog, ook streefden naar het waarborgen van een fundamenteel niveau van juridische zekerheid in de toepassing van het prijzenrecht. De acties van kapers werden echter voornamelijk gedreven door persoonlijke belangen, waarbij vaak de voorkeur werd gegeven aan het maken van winst boven het naleven van juridische en overheidsreguleringen.



# Vorwort und Danksagung

Meine Beschäftigung mit der Marine Frankreichs unter König Ludwig XIV. in meiner Masterarbeit 2014/15 eröffnete mir Einblicke in das bis dahin mir unbekanntes Phänomen des französischen Kaperkriegs. Dies umfasste nicht nur die mit königlichen Kommissionen versehenen und damit zur legalen Beuteaufnahme auf See autorisierten Kaperfahrten, sondern auch die temporäre Bereitstellung von leichteren Kriegsschiffen an zivile Unternehmer und Kapitäne beispielsweise aus Dünkirchen für Kaperunternehmungen.

Professor Mark S. Hengerer lud mich nach Abschluss des Master-Studiums ein, diese Thematik in einem Dissertationsprojekt näher zu erforschen. Mich als ehemaligen Marineoffizier hatten die verschiedenen Implikationen der Handhabung des Prisenrechts seitens der deutschen Marinen in der Vergangenheit stets fasziniert.

Während eines Forschungsaufenthalts im Archiv zu Dunkerque und dank des wertvollen Gedankenaustauschs mit seinem Direktor, Monsieur W. Maufroy, zeichnete sich ab, dass der ursprüngliche Fokus meiner Arbeit über diese Küstenstadt, das „Nest französischen Kaperei“, erweitert werden sollte. Um im Zeitraum des späten 17. und frühen 18. Jahrhunderts das Prisenrecht in seiner vollen Tragweite für die Belange der Seekriegsführung zu erfassen und zu bewerten, war es notwendig, die damit verbundenen politischen Zielsetzungen und deren Hintergründe sowie die Praktiken der beiden anderen dominierenden Seemächte einzubeziehen. Dieser erweiterte Rahmen wurde nach einem längeren Gedankenaustausch mit meinem Doktorvater, Professor Dr. Mark S. Hengerer, entwickelt und fand seine Unterstützung.

Die Archive in Paris, London, Hamburg, Lübeck und Bremen sowie das digitale Archiv der Universität Utrecht haben entscheidend zu meiner Forschung beigetragen. Ebenso dankbar bin ich der Bibliothek der Ludwig-Maximilians-Universität München und der Bayerischen Staatsbibliothek für die gewährte Unterstützung. Insgesamt konstituierte dieser vielfältige internationale Zugang die unerlässliche Grundlage für das Forschungsvorhaben.

Mehrere Menschen haben mich während der Erarbeitung der Dissertation begleitet. Ein besonderer Dank ergeht dabei an meinen Doktorvater, der mir immer ein wertvoller Mentor und Gesprächspartner gewesen ist. Er fungierte als Lotse, der weniger durch Vorgaben als vielmehr durch kleinere Hinweise, subtile Fragen und Gesten mir die erforderlichen „Navigationsempfehlungen“ auf meiner wissenschaftlichen Reise gab.

In diesem Zusammenhang möchte ich auch Frau PD Dr. Susanne Friedrich erwähnen, die mit ihren interessanten Seminaren über die Generalstaaten der Niederlande und Englands im 17./18. Jahrhundert für mich eine wesentliche Grundlage für das Verständnis über diese beiden Akteure im internationalen Kontext der damaligen Periode bildeten.

Aus meinem persönlichen Umfeld möchte ich mich bei Herrn Prof. Dr.-Ing. Reinhardt Lunderstädt, ehemals Universität der Bundeswehr Hamburg, bedanken. Nach Abschluss meines Master-Studiums in „Operations Research“ 1977 an der US Naval Postgraduate School in Monterey/CA und einem mehrmonatigen wissenschaftlichen Intermezzo an seinem Institut hatte er mich seitdem aus der Ferne wiederholt anregend begleitet. Das Interesse meines Freundes ‚Tommy‘ Thomsen in Verbindung mit einem konstruktiven Gedankenaustausch war mir eine fortwährende Bestätigung für mein Projekt gewesen.

Professor Dr. Mathias Baertl danke ich für die Diskussion über statistische, nicht-parametrische Analysen. Dank gilt auch meinem Freund Werner Hagenauer, der mich mit der Bereitstellung von Seefahrtsbüchern des Deutschen Hydrografischen Instituts über die Region des Englischen Kanals unterstützt hatte.

Schließlich möchte ich noch zwei Menschen erwähnen, die mir von unschätzbarem Wert in der Schlussphase der Dissertation gewesen waren. Mein ehemaliger „Fähnrichsvater“ Hans-Peter Bunks fungierte wiederholt als ein wertvoller Mahner in der Fokussierung des Projektes, immer wieder hatten sich neue, interessante Aspekte ergeben, die es wert gewesen wären, aufgegriffen zu werden.

Mit einem weiteren Freund, Georg Langheld, hatte ich ebenfalls einen nutzbringenden Austausch über die von mir erarbeiteten diversen Facetten des Prisenwesens als Bestandteil der jeweiligen nationalen politischen und maritimen Orientierung der drei Protagonisten. Seine Anregungen für Korrekturen des gesamten Textes der Arbeit waren mir eine enorme und zugleich ermutigende Unterstützung gewesen.

Die Realisierung meiner Dissertation wäre jedoch ohne meine Frau Ineke nicht möglich gewesen. Mit ihrer stetigen Unterstützung meines freiwillig übernommenen Vorhabens stand sie in all den Jahren verständnisvoll hinter mir. Ihr gilt mein großer, kaum in Worte zu fassender Dank.

Ich widme dieses Buch meinem verehrten Großvater, Friedrich Wolf.

# Anmerkungen zu Konventionen

## ***Kalendarische Daten***

Im Jahr 1582 wurde der gregorianische Kalender eingeführt, der bis heute gilt und auf dem europäischen Kontinent den julianischen Kalender ablöste. Am 3. September 1752 erfolgte für das Königreich Großbritannien die Umstellung auf den Kalender des ‚neuen Stils‘. Zum Zweck der Klarheit in dieser Dissertation wird das Datum der Veröffentlichung englischer Dokumente mit beispielsweise 14./24. Juni 1693 angegeben; dabei bezieht sich das erste Datum auf den julianischen Kalender, den ‚alten Stil‘ während das zweite Datum dem ‚neuen Stil‘ entspricht. Ab dem Jahr 1700 erhöht sich die Differenz von zehn auf elf Tagen infolge der erforderlichen Berücksichtigung der Zunahme der Jahreslänge seit 1600.

## ***National***

Bereits im 17./18. Jahrhundert existierten Merkmale, die die Verwendung des Begriffs ‚national‘ im Kontext der damaligen Staaten rechtfertigen. Dazu zählt ein gemeinsames Staatswesen mit eigener Regierung auf einem eigenen Territorium und eigenen Streitkräften. Dies trifft für diese drei Protagonisten Frankreich, England/Großbritannien und den Generalstaaten der Niederlande zu. Daher ist die Verwendung des Begriffs ‚Die nationale Prisenordnung Frankreichs‘ als zulässig bewertet, da er ein Hinweis auf ein Regelwerk eines souveränen Staates ist.

## ***England/Großbritannien***

Bis zur Union Englands mit Schottland im Jahr 1707 wird der Begriff ‚England‘ verwendet, danach ‚Großbritannien‘, um historisch korrekt zwischen den beiden unterschiedlichen staatlichen Entitäten zu unterscheiden.

## ***Fußnoten***

In den Fußnoten erscheint nach einer Quellenangabe oftmals eine eckige Klammer mit FRA, ENG oder NLD sowie einer Nummer. Diese Angabe verweist auf das Dokument, unter der es jeweils in der Datenbank der Bestände Frankreichs, Englands und der Generalstaaten abgelegt ist. Beispiel: [FRA #34] > F 34.



*Fin du combat du 22 Mai 1689, où Jean-Bart et Forbin,  
de la retraite de leur Flotte.*



gravé par Y. Le Gouaz.

*quoique dématés, ne se rendent que quand ils sont assurés*



# 1 Einleitung

*Krieg, Handel, Piraterie;  
dreieinig sind sie, nicht voneinander zu trennen.*  
Faust II, Mephistopheles

Am 14./24. Juni 1693 erteilte Maria II. (1662–1694), Königin von England, Schottland und Irland, den Lords der königlichen Admiralität die Befugnis, die Instruktionen für den Handelskrieg gegen Frankreich,<sup>1</sup> die bereits am 2./12. Mai desselben Jahres während des Neunjährigen Kriegs (1688–1697)<sup>2</sup> erlassen wurden, wie folgt zu erweitern:

*That the same goods and merchandizes, and also corn of all sorts laden in the ships belonging to neuter towns bound to the enemies country are to be reputed contraband. That corn laden in the ships of any neutrals may be seized, withersoever it be bound.*<sup>3</sup>

Diese Operationen sollten das Ziel verfolgen, dem französischen Gegner den lebensnotwendigen Nachschub von Korn zu verwehren. Damit war Getreide, das per Schiffsladung vornehmlich aus dem baltischen und skandinavischen Raum an Frankreich geliefert wurde, zum kriegswichtigen Gut erklärt. Kriegs- und Kaperschiffe des Königreiches wurden autorisiert und angewiesen, Handelsschiffe mit Korn als Fracht auf ‚Hoher See‘,<sup>4</sup> unabhängig ihrer Flaggenführung und ihrer Bestimmungshäfen als Beute zu nehmen.

Mit den genannten zusätzlichen Weisungen instrumentalisierte das englische Königreich die Ernteausfälle in Frankreich<sup>5</sup> für seine Kriegsführung gegen das Land. Zusammen mit den Generalstaaten der Niederlande<sup>6</sup> verfolgte die Krone fortan das Ziel, die externen Versorgungslinien Frankreichs zu unterbrechen, um den erforderlichen

1 Marsden, Reginald Godfrey (Hg.): Documents Relating to Law and Custom of the Sea. Vol. II. A.D. 1649–1767. London 1915. S. 414–418.

2 Auch als Pfälzischer Erbfolgekrieg bezeichnet. In den Historiografien Frankreichs, Englands und der Niederlande werden die folgenden Begriffe für die Kriege verwendet: *Guerre de la Ligue d'Augsbourg*, *Guerre de Neuf Ans* bzw. *Nine Years' War* oder *War of the Grand Alliance* (in Nordamerika als *King William's War* bezeichnet) bzw. *Negenjarige Oorlog*.

3 Ebd., S. 419: „Die gleichen Waren und Güter sowie sämtliches Getreide, das in den Schiffen neutraler Städte geladen ist und in das Feindesland bestimmt ist, gelten als Konterbande. Getreide, das in den Schiffen neutraler Länder geladen ist, darf beschlagnahmt werden, unabhängig vom Bestimmungshafen.“

4 In internationalen Gewässern, außerhalb von nationalen Hoheitsgewässern.

5 In Folge von außergewöhnlich kühlen und nassen Witterungsperioden in den ersten Jahren der Neunzigerjahre dieses Jahrhunderts war es zu verheerenden Ernteausfällen im westlichen Europa gekommen. Frankreich war davon besonders betroffen, sie hatten zu dramatischen Verknappungen an Grundnahrungsmitteln geführt und eine große Hungersnot unter der gesamten Bevölkerung verursacht.

6 Die sieben Provinzen der Niederlande (Friesland, Gelderland, Groningen, Holland, Overijssel, Utrecht und Seeland) gründeten 1581 die Republik der Vereinigten Niederlande, auch als Generalstaaten der Niederlande bezeichnet. Damit war der spanische König Philipp II. als bisheriger Regent über die Niederlande abgesetzt.

Nachschub mit Korn zu verwehren. Im Juni 1694 befand sich ein neutraler Konvoi von etwa 100 skandinavischen Frachtseglern im Geleit von dänischen und schwedischen Fregatten auf dem Weg von Südnorwegen nach Dünkirchen und Le Havre. Die Kriegsschiffe der *Royal Navy* konnten den Konvoi in der südlichen Nordsee abfangen und durch Kaperung als Prisen in Besitz nehmen. Einem französischen Geschwaderverband von sieben leichteren Kriegsschiffen unter Führung des Dünkirchener Jean Bart (1650–1702)<sup>7</sup> gelang es dagegen in einem wagemutigen Gefecht, den für Frankreich bestimmten Getreidekonvoi vor der Insel Texel am 29. Juni 1694 zurückzuerobern.<sup>8</sup> Der Verband konnte ohne weitere Zwischenfälle oder Verluste sicher nach Dünkirchen eingebracht werden. Dieser Erfolg trug maßgeblich zur Verbesserung der damals prekären Nahrungssituation in Frankreich bei.<sup>9</sup>

Die Komplexität dieses maritimen Ereignisses mit seiner politischen Vorgeschichte verdeutlicht die gesamte Bandbreite des Prisenrechts und dessen Handhabung auf See. Es diente als Anregung und Motivation für diese Dissertation, die sich mit der Funktion dieses speziellen Rechtsinstituts in zwischenstaatlichen Konflikten befasst. Im Rahmen des Seekriegsrechts hatte sich das Prisenrecht seit dem Ende des 14. Jahrhunderts allmählich im innerstaatlichen Recht der Seemächte verfestigt.<sup>10</sup> Es verdeutlicht zunehmend die Verflechtung dieses Rechts mit der Politik maritimer Staaten und Stadtstaaten. Politische Direktiven bestimmten maßgeblich die entsprechenden Operationen auf See, einschließlich der Rechtsprechung an Land. Diese Anweisungen manifestierten sich in der Veröffentlichung relevanter Dokumente wie Verordnungen, Gesetzen, Erlassen, Beschlüssen und Rechtsgutachten. Gemeinsam bildeten sie Leitlinien für die Anwendung des Prisenrechts. Als umfassendes rechtliches Rahmenwerk umfasste es die Institute des Seebeuterechts, des Konterbanderechts, des Blockaderechts und des Kontrollrechts.

## 1.1 Fragestellung

Die vorliegende Dissertation untersucht die Funktion des Prisenrechts in den maritimen Auseinandersetzungen während des Holländischen Kriegs (1672–1678), des Neun-

7 Französischer Schiffsführer, 1696 zum Konteradmiral bei der französischen Marine ernannt.

8 Vgl. dazu: Patrick Villiers: *Jean Bart. Corsaire du Roi-Soleil*. Paris 2013, S. 373–380.; Adolphe (1831–189.?) Badin: *Jean Bart. Sixieme Edition*. Paris 1888 (= Biographies Nationales), S. 130–144.; Rudolph Rittmeyer: *Seekriege und Seekriegswesen in ihrer weltgeschichtlichen Entwicklung*. Mit besonderer Berücksichtigung der großen Seekriege des XVII. und XVIII. Jahrhunderts. Neudr. d. Ausg. Berlin 1911. Neufahrn u.a. 1984, S. 470; ders., *Seekriege und Seekriegswesen in ihrer weltgeschichtlichen Entwicklung*, S. 470.

9 Bluche, François Bluche: *Le Journal secret de Louis XIV*. Paris 1998, S. 211. König Ludwig XIV. würdigte in seinem geheimen Tagebuch unter dem 11. Juli 1694 die Unternehmung Jean Barts mit den Worten: „*Nous avons anobli le sieur Bart, de Dunkerque, lequel remporta une belle victoire au Texel et reprit à l'ennemy un fort convoy de bled: il sera appelé désormais le chevalier Bart.*“

10 Hecker und Tomson: *Völkerrecht und Prisenrecht*. S. 13.

jährigen Kriegs (1688–1697) und des Spanischen Erbfolgekriegs (1702–1713).<sup>11</sup> Im Fokus dieser Arbeit stehen Dokumente zum Prisenwesen, die zwischen 1672 und 1713 von den primären Akteuren dieser Kriege auf See – Frankreich, England und den Niederlanden – erlassen wurden.

Ein bemerkenswertes Kennzeichen dieser Periode war die politische Kontinuität seit dem Abschluss des Friedensvertrages zu Westminster im Februar 1674. Sie zeigte sich im Antagonismus Frankreichs gegenüber England in Allianz mit den Generalstaaten der Niederlande. Eine solche politische Stabilität ermöglichte eine kontinuierliche und konsistente Strategie in der Praxis des Prisenrechts, was diese Epoche besonders für die Untersuchung der Entwicklung und Umsetzung maritimer Gesetzgebung interessant machte. Die Generalstaaten der Niederlande mit ihrem föderalen System boten einen grundlegenden Kontrast in ihrer Politik zu den eher zentralisierten Machtstrukturen in Frankreich und England. Infolgedessen beeinflussten die damit verbundenen politischen Kontexte die jeweiligen Herangehensweisen an das Prisenrecht als Bestandteil ihrer nationalen maritimen Kriegsführung. Gleichwohl blieb der grundsätzliche Ansatz für die Kaperkriegsführung der drei Seemächte unverändert.

Die Wahl des Untersuchungszeitraums bis zum Jahr 1713, dem Jahr der Beendigung des Spanischen Erbfolgekriegs mit dem Friedensschluss in Utrecht, ergibt sich aus der erwähnten politischen Konsistenz ist damit von Bedeutung wie auch von besonderem Wert für diese Arbeit. In dieser Periode von 1672 bis 1713, die eine signifikante Zäsur und zugleich eine Ära politischer Stabilität darstellt, spielte das Prisenrecht in den Konflikten und der maritimen Strategie der drei Seemächte eine aktive und entscheidende Rolle. Unter diesen Gesichtspunkten bot dieser Zeitraum im Verlauf der teilweise intensiven maritimen Auseinandersetzungen eine solide Basis für eine eingehende Untersuchung der Entwicklung und Anwendung des Prisenrechts.

Nach dieser Phase folgte eine Periode von etwa 27 Jahren ohne größere maritime Konflikte zwischen diesen Nationen, bis 1740 der Österreichische Erbfolgekrieg ausbrach.<sup>12</sup> Obwohl die Kontrahenten dieselben blieben, hatten sich die politischen Bedingungen in den Hauptstädten verändert, wodurch die Konsistenz auch in Bezug auf das Prisenwesen nicht mehr gegeben war.

Die nachfolgende Darstellung der Quellenlage gibt einen Überblick der für diese Dissertation verwendeten primären Quellen.<sup>13</sup> Diese konzentrieren sich hauptsächlich auf Schriftstücke, die von den Exekutivorganen der betrachteten Seemächte herausgegeben wurden. Das Spektrum umfasst zusätzlich eine Vielzahl archivalischer

11 Die drei Kriege unterschieden sich in den jeweiligen Allianzen der gleichen Kontrahenten, den Königreichen Frankreich und England sowie den Generalstaaten der Niederlande. Während im ersten Krieg Frankreich und England (nur bis Februar 1674) den Generalstaaten gegenüberstanden, führte Frankreich in den folgenden Konflikten einen in Ansätzen als global zu bezeichnenden Krieg gegen die Allianz England-Niederlande.

12 1740–1748 (Friedensschluss in Aachen).

13 Die für diese Arbeit herangezogenen primären Quellen konzentrieren sich hauptsächlich auf Dokumente, die von den Exekutivorganen der betrachteten Seemächte herausgegeben wurden. Das Spektrum umfasst zusätzlich sowohl archivalische Quellen als auch Parlamentsdebatten, sofern sie Angelegenheiten des Prisen-

Dokumente, einschließlich Korrespondenzen und Gerichtsunterlagen sowie Parlamentsdebatten, die sich auf das Prisenwesen beziehen. Operative Weisungen für die Kaperkriegsführung der regionalen nationalen Admiralitäten werden in dieser Arbeit nicht berücksichtigt. Diese thematische Einschränkung wurde bewusst getroffen, da der Schwerpunkt dieser Dissertation auf der Regierungsebene liegt.

Die thematische Erarbeitung dieser Dissertation basiert auf fünf miteinander in Beziehung stehenden Fragekomplexen:

1. Welche nationalen Verordnungen zum Prisenrecht und dessen Handhabung wurden im Zeitraum von 1672 bis 1713 von den drei Seemächten erlassen? Wie lassen sich diese Schriftstücke den verschiedenen Instituten des Prisenrechts zuordnen? Welche Schwerpunkte können innerhalb dieser Dokumente identifiziert werden und inwiefern variieren sie je nach beteiligter Seemacht im Kontext der drei Kriege?
2. Welche politischen, maritimen, rechtlichen und ökonomischen Aspekte haben die nationale Handhabung des Prisenwesens während der Kriege beeinflusst?
3. Lassen sich aus den Dokumenten Rückschlüsse auf die politischen, strategischen und maritimen Zielsetzungen der drei Seemächte ziehen? Wie ist das Prisenrecht in den jeweiligen nationalen politischen und maritimen Strategien der drei Konfliktparteien gegenüber dem Feind, den neutralen Handelspartnern und den eigenen Kaufleuten verankert?
4. Welche Auswirkungen hatte die Handhabung des Prisenrechts seitens der Konfliktparteien auf die neutralen Staaten und Stadtstaaten?<sup>14</sup>. Welche völkerrechtlichen Grundsätze leiteten die maritimen Handelskriege?
5. Lassen sich Rückkoppelungen oder Erfahrungen aus dem jeweils vorangegangenen Krieg<sup>15</sup> in den abgeschlossenen Friedens- und Handelsverträgen feststellen? Stellen sie mögliche Entwicklungslinien des Seekriegsrechts dar?

Diese Dissertation zielt darauf ab, ein bislang wenig ‚kartiertes Seegebiet‘ des maritimen Rechts zu erkunden. Das Hauptziel besteht in einem fundierten Vergleich und einer kontrastiven Analyse der Veröffentlichungen, die Vorschriften und Anordnungen zum Prisenwesen der drei Seemächte enthalten. Obwohl es sich um Schriftstücke verschiedenster Art handelt, behandeln diese jeweils die gleiche übergeordnete Thematik und bilden zusammen den nationalen Bestand an Regelungen und Weisungen,

wesens betreffen. Dokumente von regionalen nationalen Admiralitäten werden in dieser Arbeit nicht berücksichtigt. Diese thematische Einschränkung wurde bewusst getroffen, da der Schwerpunkt dieser Dissertation auf der Regierungsebene liegt.

<sup>14</sup> Neutral ist die Position eines Staates, der nicht direkt am Krieg beteiligt ist bzw. keine Allianz mit einer der kriegsführenden Parteien eingegangen ist. Es wird erwartet, dass dieser Staat/Stadtstaat sich gegenüber den Antagonisten zur Neutralität wie Nicht-Einmischung oder Parteinahme verpflichtet fühlt. Seine Bürger werden als Neutrale bezeichnet.

<sup>15</sup> Auch als *lessons learned* bezeichnet.

der hier unter dem Begriff ‚Regelwerk‘ zusammengefasst wird. Eine gründliche Darstellung des nachfolgenden aktuellen Forschungsstandes sowie der Quellenlage bildet eine wichtige Grundlage für die weitere wissenschaftliche Auseinandersetzung mit der Thematik dieses Projekts.

Vorher ist noch anzumerken, dass dagegen die operationelle Effektivität der national geführten Kaperkriege auf den eigenen und gegnerischen Seehandel – gemessen und bewertet unter anderem aufgrund von quantitativen Erhebungen über die Anzahl gekappter Schiffe in den drei Konflikten – nicht Gegenstand der Untersuchung ist.<sup>16</sup>

## 1.2 Forschungsstand und Quellenlage

Die Erforschung des Forschungsstandes zu den nationalen Verordnungen zum Prisenwesen gestaltete sich herausfordernd und zugleich interessant. Es scheint, dass sich die internationale Geschichts- und Rechtswissenschaft bisher nur begrenzt mit solchen Dokumenten im Kontext zwischenstaatlicher Konflikte beschäftigt hat. Vor diesem Hintergrund erschien es notwendig, den Forschungsstand zum Prisenwesen zumindest anhand relevanter rechtlicher und historischer Perspektiven zu differenzieren, um einen Zugang zu dieser Thematik zu erlangen und verwertbare Ansätze für die Untersuchung zu finden.

### **Die rechtliche Perspektive**

Im Jahr 1625 veröffentlichte der niederländische Jurist Hugo von Grotius (1583–1645) sein Werk *De Jure Belli ac Pacis*, das das Völkerrecht auf der Grundlage des Naturrechts etablierte. Diese umfassende Abhandlung über das Recht des Kriegs und des Friedens<sup>17</sup> hatte einen bedeutenden Einfluss auf das Seerecht und markiert den zeitlichen Ausgangspunkt für den Forschungsstand dieser Dissertation. Zusätzlich zu Grotius‘ Werk sind weitere Traktate und Schriften relevant, die die Regelungen der Seerechtsverhältnisse behandeln und durch die Erfahrungen der drei Kriege zwischen 1672 und 1713 wesentlich beeinflusst wurden. So ist hier insbesondere die 1707 in sechster Auflage publizierte Veröffentlichung *De Jure Maritimo Et Navali* des englischen Juristen Charles Molloy, Anwalt am Admiraltätsgericht in London, zu nennen. Darin behandelt er verschiedene Aspekte des maritimen Rechts, darunter Kaperer, Kaperbriefe, Neutralität und die Flaggenführung von Handelsschiffen.<sup>18</sup>

<sup>16</sup> Dazu liegen umfangreiche Darstellungen internationaler Historiker vor. Beispielsweise hat Anne Morel den Kaperkrieg St. Malos 1681–1715 quantitativ untersucht in Morel, Anne: *La guerre de course à Saint-Malo de 1681 à 1715. 2ème partie, tableaux des armements malouins*. Rennes 1958.

<sup>17</sup> Kirchmann, Julius H.v.: *Des Hugo Grotius Drei Bücher über das Recht des Krieges und Friedens: in welchem das Natur- und Völkerrecht und das Wichtigste aus dem öffentlichen Recht erklärt werden*. Berlin 1869 (= Philosophische Bibliothek, 16. Band, Hugo Grotius‘ *Recht des Krieges und Friedens*. Erster und Zweiter Band).

<sup>18</sup> Molloy, Charles: *De Jure Maritimo Et Navali. Or, a Treatise of Affairs Maritime and of Commerce*. In Three Books. 6. Aufl. London 1707.

Mit den Ereignissen des Siebenjährigen Kriegs und des Unabhängigkeitskriegs in Nordamerika fand das Prisenrecht mit seinen unterschiedlichen Facetten gegen Ende des 18. Jahrhunderts zunehmend Beachtung bei Völker- und Seerechtsgelehrten. Fragen zur Vereinbarkeit dieses Rechtsinstituts mit dem Neutralitätsrecht führten zu einer Reihe internationaler Veröffentlichungen zum Seekriegsrecht und Seerecht. Bedeutende Werke in diesem Zusammenhang sind der 1795 von Georg Friedrich von Martens verfasste *Versuch über Caper, feindliche Nehmungen und insonderheit Wiedernehmungen*<sup>19</sup> und Christopher Robinsons umfassende Abhandlung über die Geschichte und Praxis des Prisenrechts aus dem Jahr 1801.<sup>20</sup> Diese Ausführungen behandeln unter anderem die Rechte und Pflichten von Kaperern, die nationalen Gesetze zur Wiedereroberung gekapeter Schiffe<sup>21</sup> sowie die rechtliche Stellung neutraler Staaten in einem Krieg. Martens ergänzte die 1802 erschienene englische Version seines Werks<sup>22</sup> um seine Gedanken über die mit der Neutralität verbundenen rechtlichen Auflagen.<sup>23</sup> Weitere Veröffentlichungen wie Dominico A. Azunis zweibändiges Werk *Sistema universale dei principii del diritto marittimo dell'Europa* von 1806, bieten einen Überblick über das Seerecht Europas in Kriegszeiten einschließlich der Problematik der Seekriegsführung, der Neutralität von Staaten im Kontext der Praxis des Prisenrechts.<sup>24</sup> Weitere bedeutende Beiträge zur juristischen Perspektive des Prisenwesens sind die 1915 veröffentlichte umfangreiche Darstellung des Seekriegsrechts von Hans Wehberg,<sup>25</sup> die Dissertation von Josef Laurenz Kunz aus dem Jahr 1935 zum Kriegsrecht und Neutralitätsrecht<sup>26</sup> sowie die von Wolff Heintschel von Heinegg 1991 und 2000 publizierten Essays über das Visitationsrecht<sup>27</sup> und das Blockaderecht.<sup>28</sup> Diese Veröffentlichungen

19 Georg Friedrich von Martens: *Versuch über Caper, feindliche Nehmungen und insonderheit Wiedernehmungen*. Nach den Gesetzen, Verträgen und Gebräuchen der Europäischen Seemächte. Göttingen 1795. Die Bedeutung dieses Werkes zeigte sich, als im Jahre 1801 in London die übersetzte Veröffentlichung *An Essay on Privateers, Captures, and particularly on Recaptures according to the laws, treaties, and usages of the maritime powers of Europe* erschienen war; die französische Version *Essai concernant les armateurs, les prises et sur tout les reprises: d'après les loix, les traités, et les usages des puissances maritimes de l'Europe* war zeitgleich 1795 mit der deutschen Abhandlung erschienen.

20 Robinson, Christopher: *Collectanea maritima. being a collection of public instruments, &c. &c., tending to illustrate the history and practice of prize law*. London 1801.

21 Wird auch als Reprise bezeichnet.

22 Martens, Georg Friedrich von: *An Essay on Privateers, Captures, and particularly on Recaptures according to the laws, treaties, and usages of the maritime powers of Europe*. London 1802.

23 Ebd.; *The Rights and Duties of Neutrality*, S. 215–233.

24 Im ersten Band erfolgt ein Überblick der bekannten europäischen Gesetzgebungen und infolgedessen zum damaligen Status Englands, Frankreichs, der Niederlande wie auch der Hansestädte. Der zweite Band beschäftigt sich mit dem Seerecht Europas in Kriegszeiten, insbesondere mit der Problematik Seekriegsführung und Neutralität sowie der gesamten Bandbreite der Praxis des Prisenrechts, einschließlich der Rechtsprechung. Relevante Dokumente mit Bezug auf den Handel der Neutralen sind in einem Anhang verfügbar.

25 Wehberg, Hans: *Das Seekriegsrecht*. Stuttgart 1915.

26 Kunz, Josef Laurenz: *Kriegsrecht und Neutralitätsrecht*. Wien 1935.

27 Heintschel von Heinegg, Wolff: *Visit, Search, Diversion, and Capture in Naval Warfare. Part I, The Traditional Law*. In: *Canadian Yearbook of International Law* XXIX (1991), S. 283–329.

28 Ders.: *Naval Blockade*. In: *International Law Studies*, Vol. 75, *International Law across the Spectrum of Conflict* (2000), S. 204–229.

bieten einen umfassenden Überblick und detaillierte Einsichten in die verschiedenen rechtlichen Aspekte des Prisenrechts und deren Auswirkungen auf kriegführende und nicht unmittelbar am Krieg beteiligte Akteure.<sup>29</sup> Sie sollten sich als Bausteine und Wegweiser für die Deklaration über das Seerecht am 16. April 1856 in Paris und die Londoner Seerechtsdeklaration von 1909 erweisen.

Im Anfangsstadium dieser Dissertation bestanden Kontakte zum 2018 etablierten deutsch-englischen ‚Prize Paper Project‘ der Universität Oldenburg in Zusammenarbeit mit dem National-Archiv in London. Dabei ergab sich, dass die beiderseitigen Zielsetzungen im Grundsatz zu unterschiedlich waren, auch wenn beide sich mit dem Prisenwesen gleichermaßen beschäftigen. Folglich wurde von einem weiteren Informations- und Forschungsaustausch abgesehen.

Im Jahre 2021, in der Endphase dieser Arbeit, veröffentlichte Jeanette Haase ihre Dissertation über das Kaperwesen in der europäischen Literatur. Sie konzentrierte sich dabei besonders auf das Prisenrecht Englands und Frankreichs bis zur Pariser Seerechtsdeklaration von 1856.<sup>30</sup> Ein besonderes Merkmal ihrer Publikation ist die komparative Darstellung dieses Teilrechtsgebiets des Seekriegsrechts als maritimes Gewohnheitsrecht der beiden Seemächte, ein Ansatz, der auch in dieser Dissertation verfolgt wird.

### ***Die historische Perspektive***

Während die rechtlichen Aspekte der Beutenahme, die auch im Interesse der einzelnen Staaten lagen, das besondere Interesse der Völkerrechtler weckten, haben sich seit dem 20. Jahrhundert auch maritime Historiker mit der Komplexität des Prisenwesens auseinandergesetzt. Für den Zeitraum, der den Schwerpunkt dieser Dissertation bildet, haben sich einige Publikationen und Studien von besonderem Wert bei der Erarbeitung meiner Arbeit erwiesen.

Ein Beispiel ist das bedeutende Werk von John Bromley *Corsairs and Navies, 1600–1760*,<sup>31</sup> welches eine umfassende Gesamtschau des Prisenwesens in Europa im Zeitraum von 1672 bis 1713 bietet. Bromley verwendet relevante Ereignisse, Entwicklungen und ausgewählte Persönlichkeiten, um interessante Einblicke in die Handhabung des Prisenrechts seitens dieser drei Seemächte im Rahmen ihrer Seekriegsführung zu geben.

<sup>29</sup> Vgl. dazu: Colombos, Constantine John: Internationales Seerecht. München [u.a.] 1963. Grewe, Wilhelm: Epochen der Völkerrechtsgeschichte. 2. Aufl. Baden-Baden 1988; Vitzthum, Wolfgang, Graf: Handbuch des Seerechts. München 2006; Alexander Meyer: Berthold Schenk Graf von Stauffenberg (1905 – 1944) Völkerrecht im Widerstand. Berlin 2001 (= Tübinger Schriften zum internationalen und europäischen Recht) sowie Langenbeck, Hermann: Anmerkungen über das Hamburgische Schiff- und See-Recht. In dieser zweyten Auflage Mit vielen Zusätzen u. Verbesserungen, aus des Hochsel. Hn. Verfaßers eigenen Handschriften, samt praemittirten Summarien und beygefügeter Hamburgischen neuen Assecuranz-Ordnung vermehret. Hamburg 1740.

<sup>30</sup> Haase, Jeanette: Das Ende des Kaperwesens in der europäischen Literatur und dem Recht Englands und Frankreichs bis zur Pariser Seerechtsdeklaration von 1856. 2020 (= Europäische Hochschulschriften Recht-Band 6234).

<sup>31</sup> Bromley, John S.: *Corsairs and Navies, 1600–1760*. London and Ronceverte 1987.

Die englische Perspektive wurde von verschiedenen Historikern behandelt, darunter George N. Clark mit seinem Buch über den Krieg der Allianz gegen den französischen Handel im Neunjährigen Krieg<sup>32</sup> und Veröffentlichungen über englische und niederländische Kaperer während der Regentschaft von König Wilhelm III.<sup>33</sup> sowie über die Handelsgeschäfte neutraler Staaten im Spanischen Erbfolgekrieg.<sup>34</sup> W.R. Meyer hat die beiden Erbfolgekriege unter dem Blickwinkel des englischen und britischen Kaperwesens im maritim-historischen Journal *Mariner's Mirror* detailliert erörtert.<sup>35</sup>

Die französische Sichtweise wird vor allem durch verschiedene Publikationen von Patrick Villiers vertreten. Seine umfassende Darstellung über die Kaperer der französischen Küstenstädte<sup>36</sup> des Ärmelkanals<sup>37</sup> ist besonders hervorzuheben. Villiers bezieht darin auch diverse Ordonnanzen ein, die sich mit der Handhabung des Prisenrechts befassen. Weitere seiner Veröffentlichungen behandeln die Aktivitäten der französischen Marine, der Kaperer und den atlantischen Handel während der Herrschaft Ludwigs XIV. bis Ludwigs XVI.<sup>38</sup> wie auch eine Biografie über den Dünkirchener Korsar Jean Bart.<sup>39</sup> Diese stellt ebenfalls relevante Informationen über das französische Prisenwesen zur Verfügung. Ein facettenreiches Bild der Kaufleute aus Saint-Malo in der Zeit Ludwigs XIV.<sup>40</sup> hat André Lespagnol gezeichnet und zeigt damit die Praxis des Prisenrechts infolge der engen Verflechtung von Reedern und Kaufmannschaft mit den Kaperern dieser Stadt auf. Geoffrey Symcox schreibt in seinem Werk *The Crisis of French Sea Power 1688–1697*<sup>41</sup> über die Krise der französischen Seemacht im Verlauf der Auseinandersetzungen mit England im Neunjährigen Krieg. Der besondere Wert seiner Veröffentlichung liegt in der Darstellung der strategisch-operativen maritimen Neuausrichtung Frankreichs vom *guerre d'escadre* zum *guerre de course*.<sup>42</sup> Manche Verordnungen zur Handhabung des Prisenrechts bildeten dabei die operative und administrative Grundlage für die Umsetzung des Paradigmenwechsels. Jean-Yves Nerzics

32 Clark, George N.: *The Dutch alliance and the war against French trade 1688–1697*. London, New York, Toronto 1923.

33 Ders.: *English and Dutch privateers under William III*. In: *The Mariner's Mirror* 7 (1921), 162–167, 209–217.

34 Ders.: *Neutral Commerce in the War of the Spanish Succession and the Treaty of Utrecht*. In: *British year-book of international law* (1928), S. 69–83.

35 Meyer, W.R.: *English Privateering in the War of 1688 to 1697*. In: *The Mariner's Mirror* 67 (1981), S. 259–272; dass.: *English Privateering in the War of the Spanish Succession 1702–1713*. 1713. In: *The Mariner's Mirror* 69 (1983), S. 435–446.

36 Villiers, Patrick: *Les corsaires du littoral Dunkerque, Calais, Boulogne de Philippe II à Louis XIV (1568–1713)*. De la guerre de 80 ans à la guerre de succession d'Espagne. Villeneuve d'Ascq 2000.

37 *English Channel* (englisch), *La Manche* (französisch), *Engels Kanaal* (niederländisch).

38 Ders.: *Marine Royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*. Lille ca. 1990 (= , Bd. 1).

39 Ders.: *Jean Bart. Corsaire du Roi-Soleil*. Paris 2013.

40 Lespagnol, André: *Messieurs de Saint-Malo une élite négociante au temps de Louis XIV*.

41 Geoffrey Symcox: *The crisis of French sea power 1688–1697 From the Guerre d'Escadre to the Guerre de Course*. Hague 1974b.

42 Abkehr von größeren Flottenoperationen zum Einsatz kleinerer Einheiten mit Fokus auf dem Kaperkrieg. In der deutschen maritimen Fachliteratur wird der Kaperkrieg auch als Kreuzerriegel bezeichnet, sofern die Kaperoperationen von Einheiten der Marine durchgeführt werden. Der entsprechende englische Begriff lautet *cruiser warfare*.

Veröffentlichung über das Marinearsenal in Brest und die temporäre Bereitstellung von Marineeinheiten an private Unternehmer für Kapereinsätze<sup>43</sup> liefert einen Einblick in das Konzept der *armements mixtes* als Alleinstellungsmerkmal des französischen Prisenwesens. In einem Essay zu dieser Thematik schließt sich André Lespagnol der diesbezüglichen sehr detaillierten Analyse und Bewertung über die Nutzung von Kriegsschiffen der *Marine Royale*<sup>44</sup> an und legt damit eine zusätzlich hilfreiche Einschätzung vor.

Für die niederländischen Aspekte des Prisenwesens während der drei Konflikte existieren zahlreiche detaillierte Veröffentlichungen. Johan Francke präsentiert die verschiedenen Facetten der Kaperfahrten der Provinz Seeland während des Neunjährigen Kriegs.<sup>45</sup> Johanna T. Verhees-van Meer hat eine umfangreiche Abhandlung über das Kaperwesen der Niederlande während des Spanischen Erbfolgekriegs<sup>46</sup> veröffentlicht. Beide Werke bieten einen detaillierten Einblick in das Kaperwesen der Vereinigten Provinzen der Niederlande. Die amerikanische Historikerin Virginia W. Lunsford liefert mit ihrer Darstellung der Besonderheiten von Piraterie gegenüber der Kaperei im ‚Goldenen Zeitalter der Niederlande‘<sup>47</sup> eine wertvolle Ergänzung für die Bewertung dieser Option der maritimen Kriegsführung. Roberto Barazzutti von der Université Paris Descartes hat in Ergänzung zu seinen Studien über die französische Kaperkriegsführung wie in seinem Essay über die allgemeine Zielsetzung des Kaperkriegs<sup>48</sup> daneben die von der Provinz Seeland ausgehenden Kaperunternehmungen untersucht. Darunter sind seine Papiere über die wirtschaftliche und soziale Geschichte der Kaperei<sup>49</sup> wie auch die Quantifizierung des niederländischen Kaperkriegs zu Zeiten Ludwigs XIV.<sup>50</sup> zu nennen.

Im deutschsprachigen Raum ist die Habilitationsschrift von Michael Kempe aus dem Jahr 2010 zur Geschichte der Piraterie<sup>51</sup> von Bedeutung. Er untersucht darin die Wechselbeziehungen zwischen Piraterie, Völkerrecht und internationalen Beziehungen von 1500 bis 1900. Überdies hat er zwei Essays über die Piraten als prägende Gruppe

43 Nerzic, Jean-Yves: La place des armements mixtes. Dans la mobilisation de l'arsenal de Brest sous les deux Pontchartrain (1688–1697 & 1702–1713). Milon-La-Chapelle 2010.

44 Lespagnol, André: La Place des armements mixtes dans la mobilisation de l'arsenal de Brest. In: Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest. Anjou. Maine. Poitou-Charente. Touraine (2012), S. 207–211.

45 Francke, Johan: Utiliteyt voor de gemeene saake. De Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog, 1688–1697. Middelburg 2001.

46 Verhees- van Meer, Johanna T.: De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse successieoorlog. 1702–1713. Middelburg 1986.

47 Lunsford-Poe, Virginia West: Piracy and privateering in the golden age Netherlands. New York, NY [u.a.] 2004.

48 Barazzutti, Roberto: La guerre de course. Guerre au commerce et commerce de guerre. Article SISM 2017, S. 1–18.

49 Ders.: Pour une histoire économique et sociale de la course zélandaise de 1672 au début de la décennie 1720. In: Revue d'histoire Maritime 2013 (17), S. 55–77.

50 Ders.: La guerre de course hollandaise sous Louis XIV. Essai de quantification. In: Revue Historique de Dunkerque et du Littoral (Janvier 2004), S. 269–280.

51 Kempe, Michael Kempe: Fluch der Weltmeere Piraterie, Völkerrecht und internationale Beziehungen 1500–1900. Frankfurt [u.a.] 2010.

von Seefahrern<sup>52</sup> und über die ‚Piratenrunde‘<sup>53</sup> als besondere Phänomene während des ‚Goldenen Zeitalters der Piraterie‘<sup>54</sup> verfasst. Obgleich Kempes Veröffentlichungen sich hauptsächlich auf die Piraterie konzentrieren, erleichtern sie die Einordnung dieser illegalen und geächteten Beutenahme im Verhältnis zum Kaperwesen.

### *Die ereignisgeschichtliche Perspektive*

Um die Handhabung des Prisenrechts als integralen Bestandteil der Seekriegsführung angemessen zu verstehen, ist die Kenntnis der Ereignisgeschichte und der maritimen Auseinandersetzungen dieses Zeitraums unerlässlich. Das Werk *The Command of the Ocean*<sup>55</sup> des britischen Historikers Nicholas A. M. Rodger bietet einen wertvollen Beitrag zur umfassenden und multiperspektivischen Darstellung der Marinegeschichte Großbritanniens von 1649 bis 1815. John B. Hattendorfs Studie über die Strategie Englands im Spanischen Erbfolgekrieg<sup>56</sup> ergänzt die englische Perspektive.

Charles de La Roncière beleuchtet in den Bänden Fünf und Sechs seiner Geschichte der französischen Marine ausführlich die Seekriegsführung Frankreichs.<sup>57, 58</sup> In seinem sechsten Band thematisiert er insbesondere den Kaperkrieg und unterstreicht damit dessen Bedeutung für das französische Königreich unter Ludwig XIV.

Der Historiker Jaap R. Bruin liefert eine Darstellung des zweiten und Dritten Englisch-Niederländischen Kriegs.<sup>59</sup> In einem Aufsatz über Wilhelm III. als König in England und Statthalter in den Niederlanden in seiner Funktion als Befehlshaber der zwei verschiedenen Marinen verortet Bruin das Kaperwesen der Generalstaaten der Niederlande in die Kriegsführung dieses föderalen Staates.<sup>60</sup> Des Weiteren veröffentlichte er als Herausgeber ein Übersichtswerk über die Flotten der Vereinigten Provinzen im 17. und 18. Jahrhundert.<sup>61</sup> Für eine Übersicht der Ereignisse ihrer Geschichte stehen zwei der sechs Bände der von Johannes C. de Jonge erstellten Darstellung

52 Ders.: Piraten als Gestalter des Völkerrechts? Ein Blick in frühneuzeitliche Friedens- und Waffenstillstandsverträge. Mainz 2008. <https://www.ieg-friedensvertraege.de/publikationsportal/kempe-michael-piraten-2008>. Stand: 20.2.2022.

53 Ders. M. Kempe: The pirate round. Globalized sea robbery and self-organizing trans-maritime networks around 1700. In: *European Expansion and Indigenous Response* 21 (2016), S. 138–159.

54 Umfasst die zeitliche Periode vom letzten Jahrzehnt des 17. bis in die zwanziger Jahre des 18. Jahrhunderts.

55 Rodger, Nicholas A.M.: *The command of the ocean. A naval history of Britain 1649–1815*. London 2006.

56 John B. Hattendorf: *England in the War of the Spanish Succession a study in the English view and conduct of grand strategy, 1702–1712*. New York u.a. 1987 (= *Modern European history*).

57 Roncière, Charles B.: *Histoire de la marine française (V). 1635–1682*. Paris 1920 (= , Bd. 5).

58 Ders.: *Histoire de la marine française (VI). 1684–1715*. Paris 1932 (= , Bd. 6).

59 Bruijn, Jaap R.: *Kaapvaart in de tweede en derde Engelse oorlog*. In: *BMGN-Low Countries Historical Review* 90 (1975), S. 408–429.

60 Ders.: *William III and His Two Navies*. In: *Notes and Records of the Royal Society of London (1938–1996)* 43 (1989), S. 117–132.

61 Bruijn, Jaap R. (Hrsg.): *The Dutch navy of the seventeenth and eighteenth centuries*. St. John's, Newfoundland 2011 (= *Research in maritime history*, No. 45).

zum Seewesen der Niederlande zur Verfügung; sie betreffen die Zeit 1665 bis 167 und 1678<sup>62</sup> bis 1713.<sup>63</sup>

Diese ausgewählten Publikationen und Studien bildeten die Grundlage für den Forschungsstand. Sie ermöglichten, die verschiedenen Aspekte im historischen Kontext der Praxis des Prisenrechts zu erfassen und angemessen zu verstehen.

### *Die Quellenlage*

Es ist überraschend, dass die seitens eines Staates veröffentlichten prisenrechtlichen Verordnungen, die in ihrer Gesamtheit die wesentlichen Vorgaben und Bestimmungen der jeweiligen Exekutive für die Durchführung des Kaperkriegs darstellen, in der älteren und jüngeren Forschung bisher nur wenig Beachtung gefunden haben. Diese Dokumente waren in diesem Kontext von entscheidender Bedeutung und leisteten somit einen wichtigen Beitrag zur Rechtsgeschichte des Seekriegs. Nachweislich gilt diese Beobachtung für die englische, französische als auch die niederländische Geschichtswissenschaft.

Als Ausgangs- und zugleich Startpunkt für die Quellenlage dient das *Consolato del mare*,<sup>64</sup> das in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts in Barcelona, eines der ehemals bedeutenden Handelszentren im westlichen Mittelmeer, veröffentlicht wurde. Dieses Dokument enthält in 334 Artikeln die damals gültigen Bestimmungen und Gesetze zum Seewesen. Besonders relevant ist dabei Kapitel 276 unter dem Titel *De nau de mercaderia présa per nau armada*,<sup>65</sup> das sich mit der Inbesitznahme von Handelsschiffen befasst. In den nachfolgenden Zeiten beeinflusste dieser Kanon von Verordnungen auch die west- und nordeuropäischen Vorstellungen für die Formulierung eigener Gesetzeswerke zum Seerecht.

Bei der erforderlichen Recherche zu den prisenrechtlich relevanten Veröffentlichungen der drei Seemächte erwies sich das 1965 von Hellmuth Hecker und Edgar Tomson veröffentlichte Werk zu den Wechselbeziehungen zwischen Völkerrecht und nationalem Prisenrecht<sup>66</sup> von besonderem Wert. In Ergänzung zu ihren Ausführungen über die Entwicklung des Seekriegsrechts von insgesamt 29 Staaten beinhaltet dieses Buch auch ein Register mit Hinweisen auf die jeweiligen prisenrechtlichen Veröffentlichungen.

62 Jonge, J.K.J. de: *Geschiedenis van het Nederlandsche zeezezen*. 2. Aufl. Haarlem 1859 (= Tweede Deel).

63 Ders.: *Geschiedenis van het Nederlandsche zeezezen*. 2. Aufl. Haarlem 1860 (= Derde Deel).

64 Erläuterungen zum Hintergrund dieses Dokuments, dem Konsulat des Meeres, sind verfügbar in Preiser, Wolfgang: *Consolat de Mar*. In: Strupp, Karl; Schlochauer, Hans-Jürgen u.a. (Hg.): *Wörterbuch des Völkerrechts*, Bd. 1. Berlin 1960–1962, S. 299–300.

65 Pardessus, Jean-Marie: *Collection de Lois Maritimes antérieures au XVIIIe. Siècle*. Paris 1831 (=, Bd. 2). S. 303–307 (spanischer Wortlaut mit französischer Übersetzung).

66 Hecker, Hellmuth und Tomson, Edgar: *Völkerrecht und Prisenrecht. Nationale und internationale Texte zum Seekriegsrecht*. Frankfurt am Main u.a. 1965 (= *Dokumente / Forschungsstelle für Völkerrecht und Ausländisches Öffentliches Recht der Universität Hamburg*; Institut für Internationales Recht an der Universität Kiel; Institut für Völkerrecht an der Universität Göttingen, Bd. 39). Im Teil A ihrer Publikation hatten die Verfasser die Entwicklung des Seekriegsrechts von insgesamt 29 Staaten einschließlich einer Übersicht zu deren prisenrechtlich relevanten Dokumenten vorgestellt.

Damit war der grundlegende Zugang zu den entsprechenden Quellen Englands, Frankreichs und der Niederlande für die Erarbeitung der Dissertation aufgezeigt.

Die englischen, französischen und niederländischen Dokumentensammlungen decken mit ihren Ausführungen, im Detail unterschiedlich, den Untersuchungszeitraum 1672–1713 inhaltlich ab. Als Referenz für England geben die beiden Verfasser das seitens des englischen Juristen Reginald Godfrey Marsden 1915 publizierte zweibändige Werk *Law and Custom of the Sea* im Zeitraum 1205–1767<sup>67</sup> an. Der zweite Band deckt die Periode 1649–1767 ab. Diese Zusammenstellung stellt eine Auswahl von offiziellen Instruktionen, Weisungen und Erlassen unter Rückgriff auf entsprechende Dokumente in den *National Archives* in London dar. Als weitere sachdienliche Quellen wurden relevante Gesetze des englischen Parlaments herangezogen, die unter *Statutes of the Realm* über *British History Online* verfügbar sind. In Ergänzung dazu liefert das von Frederic T. Pratt 1856 veröffentlichte Werk *Law of Contraband of War*<sup>68</sup> einen umfassenden Einblick unter Bezug auf die vier Institute des Prisenrechts in das englische Prisenwesen des 17. und 18. Jahrhunderts.

Für das Prisenwesen Frankreichs verweisen Hecker und Tomson<sup>69</sup> auf das von dem französischen Juristen Sylvain Lebeau 1799 publizierte Werk *Nouveau code des prises*.<sup>70</sup> Der erste Band seiner Zusammenstellung umfasst prisenrechtlich relevante Dokumente der politischen, maritimen und juristischen Führung des Königreichs Frankreich aus der Zeit von 1400 bis 1744. Es existieren noch weitere Zusammenstellungen anderer französischer Juristen;<sup>71</sup> die inhaltlichen Unterschiede zu Lebeaus Kompilation sind zumeist nur redaktioneller Natur. Ergänzend wurden Dokumente, die über *Bibliothèque nationale de France* in Paris zugänglich sind, für die Analyse und Bewertung berücksichtigt.

Lediglich zwei Dokumente vom 28. Juli 1705, eine ‚Instruktion für Kaper‘ und ein ‚Plakat für Beutegeld‘, 70Fbenennen Hecker und Tomson für die Niederlande.<sup>72</sup> Diese Schriftstücke sind Bestandteil des neunbändigen Werks *Groot placact-boeck, vervattende de placaten, ordonnantien ende edicten van de doorluchtige, hoogh mog. heeren*

67 Marsden, Reginald Godfrey: Documents Relating to Law and Custom of the Sea. 2 Volumes (1205–1648 und 1649–1767). London 1915.

68 Frederic Thomas Pratt: Law of Contraband of War. An Appendix, containing Extracts from Treaties, Miscellaneous Papers, and Forms of Proceedings. London 1856.

69 Hecker und Tomson: Völkerrecht und Prisenrecht, S. 73–79.

70 Lebeau, Sylvain: Nouveau code des prises, ou, Recueil des édits, déclarations lettres patentes, arrêts, ordonnances, réglemens & décisions sur la course & l'administration des prises, depuis 1400 jusqu'au mois de mai 1789 (v.st.); suivi de toutes les lois, arrêtés, messages, et autres actes qui ont paru depuis cette dernière époque jusqu'à présent: Volume 1. Paris 1799.

71 Vgl dazu : Valin, René-Josué: Traité des prises: ou Principes de la jurisprudence françoise concernant les prises qui se font sur mer, relativement aux dispositions tant de l'Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, que des arrêts du Conseil, ordonnances & réglemens antérieurs & postérieurs, rendus sur ce sujet. Avec une notice de la procédure qui doit être observée à cet égard. La Rochelle 1763 : Chardon, Daniel-Marc-Antoine : Code des Prises ou recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts, ordonnances, réglemens & décisions sur la Course & l'administration des prises depuis 1400 jusqu'à présent. Paris 1784.

72 Hecker und Tomson: Völkerrecht und Prisenrecht, S. 368.

*Staten Generael der Vereenighde Nederlande.*<sup>73</sup> Eine weitere Quelle sind die *Recuël van alle de placaten, ordonnantien, resolutien, instructien, lysten en waarschouwingen, betreffende de admiraliteyten, convoyen, licenten, en verdere zee-saaken.*<sup>74</sup> Diese zwei Dokumentensammlungen repräsentieren den maßgeblichen Fundus für die prisenrechtlichen Angelegenheiten der Generalstaaten der Niederlande in der damaligen Zeit, der von der Exekutive in Den Haag publiziert wurde.

### 1.3 Datenerhebung, methodischer Ansatz und Struktur

Die nationalen Verordnungen, die die Handhabung des Prisenrechts – der „Kern des Seekriegsrechts in der innerstaatlichen Gesetzgebung der Seemächte“<sup>75</sup> – regelten, legten die Grundlagen für den Einsatz der Kaperer.

#### **Die Datenerhebung**

Für den Zeitraum von 1672 bis 1713 wurden infolge der zielorientierten Recherche insgesamt 361 Dokumente identifiziert, die von den drei Seemächten im Kontext der Seekriegsführung mit einem prisenrechtlich relevanten Bezug veröffentlicht wurden. Die Verteilung dieser Dokumente – in absoluten Zahlen wie auch als relative Anteile am Gesamtbestand – ist der nachfolgenden Abbildung 1 zu entnehmen.<sup>76</sup> In dieser Arbeit werden die jeweiligen Bestände auch als nationale Regelwerke zum Prisenwesen bezeichnet.

72 Hoogh Mog. Heeren Staten Generael der Vereenighde Nederlanden: Groot plaacet-boeck, vervattende de placaten, ordonnantien ende edicten van de doorluchtige, hoogh mog. heeren Staten Generael der Vereenighde Nederlanden ende vande ed. groot-mog. heeren Staten van Hollandt en West-Vrieslandt, mitsgaders vande ed. mog. heeren Staten van Zeelandt. Derde Deel, 's-Gravenhage 1683; IV. Deel, 's-Gravenhage 1705; V. Deel, 's-Gravenhage 1725. Open Access available via Utrecht University Repository, [3] URL: <https://dspace.library.uu.nl/handle/1874/44926>, [4] URL: <https://dspace.library.uu.nl/handle/1874/44936>, [5] URL: <https://dspace.library.uu.nl/handle/1874/179908> (abgerufen am 3.11.2019).

74 Hoogh Mog. Heeren Staaten Generaal der vereenighde Nederlanden: Recuël [1] van alle de placaten, ordonnantien, resolutien, instructien, lysten en waarschouwingen, betreffende de admiraliteyten, convoyen, licenten, en verdere zee-saaken [1]. 's-Gravenhage 1730 (= I. Deel). URL: [https://books.google.de/books?id=PYNHAAAAYAAJ&source=gbs\\_similarbooks](https://books.google.de/books?id=PYNHAAAAYAAJ&source=gbs_similarbooks); II. Deel, 's-Gravenhage 1701, URL: [https://books.google.de/books?id=rYNHAAAAYAAJ&source=gbs\\_similarbooks](https://books.google.de/books?id=rYNHAAAAYAAJ&source=gbs_similarbooks); III. Deel, 's-Gravenhage 1721, URL: [https://books.google.de/books?id=\\_INHAAAAYAAJ&source=gbs\\_similarbooks](https://books.google.de/books?id=_INHAAAAYAAJ&source=gbs_similarbooks) (abgerufen 2.11.2019).

75 Hecker und Tomson: Völkerrecht und Prisenrecht. S. 13.

76 Bei diesem und den folgenden Diagrammen mit Nennung der Protagonisten wird zur Kontrastierung der Gegnerschaft Frankreichs gegenüber England und der Niederlande von der alphabetischen Reihenfolge der Bezeichnungen abgesehen.

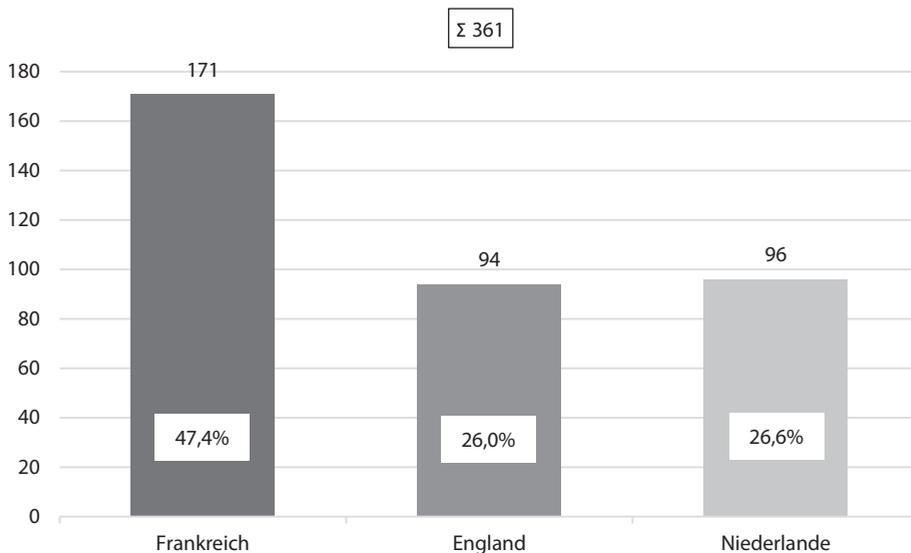


Abbildung 1: Die Verteilung des Gesamtbestandes der Dokumente per Seemacht

Das Diagramm verdeutlicht, dass das französische Regelwerk sowohl in absoluten Zahlen als auch im relativen Umfang deutlich größer ist als die entsprechenden englischen und niederländischen Dokumentensammlungen. Die unterschiedlichen Bestandsgrößen resultieren aus dem mannigfachen Charakter der beschriebenen Quellenlage, basierend auf der Gesamtschau von Hecker und Tomson. Es sei vorab jedoch betont, dass diese quantitativen Unterschiede die Forschungsziele und -fragen der Dissertation nicht beeinträchtigt haben, wie bereits zu Beginn dargelegt. Für alle relevanten Aspekte des Prisenrechts sowie dessen Praxis der drei Seemächte im Untersuchungszeitraum konnten fundierte und aussagekräftige Erkenntnisse gewonnen werden.

Diese Arbeit konzentriert sich auf die Analyse von fünf Zeitabschnitten zwischen 1672 und 1713, einem Zeitraum, der in der niederländischen Historiografie bisweilen als *The Dutch Forty Years War*<sup>77</sup> bezeichnet wird. Im Mittelpunkt stehen die Bedeutung, die Implikationen und der Einfluss der Dokumente, die im Kontext des Prisenwesens und dem Kaperkrieg von den drei Seemächten in diesen Abschnitten herausgegeben wurden. Abbildung 2 bietet eine detaillierte Übersicht über diese spezifischen Perioden.

77 Bei diesem und den folgenden Diagrammen mit Nennung der Protagonisten wird zur Kontrastierung der Gegnerschaft Frankreichs gegenüber England und der Niederlande von der alphabetischen Reihenfolge der Bezeichnungen abgesehen.

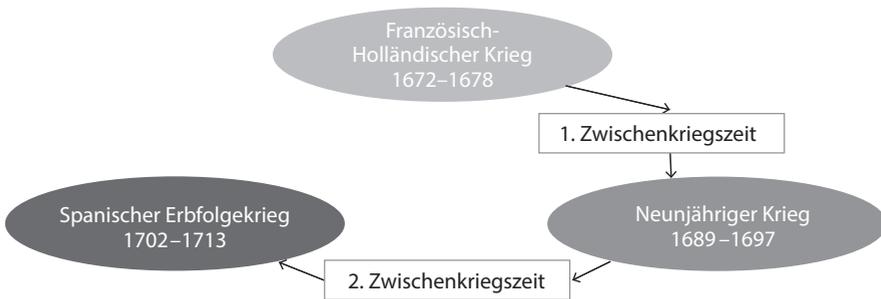


Abbildung 2: Die Zeitabschnitte 1672–1713

Trotz der zeitlichen Differenzierung erlaubt diese Aufstellung aufgrund der bereits erwähnten politischen Konsistenz eine ganzheitliche Betrachtung des Prisenwesens der drei Seemächte. So können Entwicklungen dieses zentralen Elements der Seekriegsführung aufgezeigt und ein vergleichender Überblick ermöglicht werden.

Das Diagramm in Abbildung 3 visualisiert die Anzahl der Dokumente, die von den drei Seemächten in den verschiedenen Kriegs- und Zwischenkriegsperioden veröffentlicht wurden.

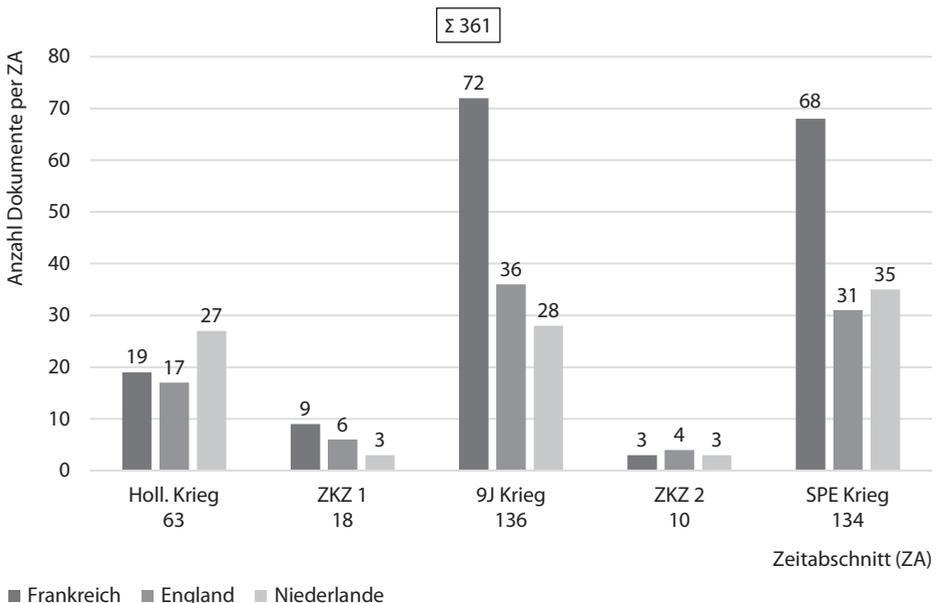


Abbildung 3: Die Verteilung des Gesamtbestandes der Dokumente per Zeitabschnitt per Seemacht

**Legende:**

- Holl. Krieg Holländische Krieg (1672–1678)
- ZKZ 1 1. Zwischenkriegszeit (1678–1688)
- 9J Krieg Neunjährige Krieg (1688–1697)
- ZKZ 2 2. Zwischenkriegszeit (1697–1702)
- SPE Krieg Spanische Erbfolgekrieg (1702–1713)

Es wird deutlich, dass die Verteilung der Schriftstücke zwischen den drei Kriegen unterschiedlich ist. Während für den Holländischen Krieg deutlich weniger Dokumente verzeichnet sind, zeigen England und die Niederlande in den beiden Konflikten im Zeitraum 1672–1678 nahezu die gleiche Anzahl an Veröffentlichungen, trotz der kürzeren Beteiligung Englands im ersten Konflikt bis 1674. Frankreich hingegen hat in den letzten beiden Kriegen mehr Dokumente veröffentlicht als England und die Niederlande zusammen.

### **Der methodische Ansatz**

Die Datenerhebung erfolgte durch die Sammlung und Klassifizierung von relevanten Schriftstücken nach chronologischen und thematischen Kriterien. Jedes prisenrechtlich relevante Dokument aus den nationalen Archiven wurde in einer Excel-Datenbank erfasst. Dabei wurden Angaben wie die ausstellende Autorität, das Veröffentlichungsdatum, der Dokumenttyp und der Originaltitel festgehalten. Die Dokumententypen umfassten unter anderem *Opinions*, *Réglements* und *Placaaten*. Beispielhafte Titel der Dokumente waren *Instructions for privateers against France and Spain*, *Réglement sur le fait de la procédure des prises qui se font en mer* und *Placaat noopende de Commissievaarders*.<sup>78</sup> Zur Erfassung der verschiedenen Aspekte des Prisenwesens wurden drei Kenngrößen definiert: ‚Prisenrechtliche Kategorie‘ (PKat), ‚Domäne des Prisenwesens‘ (DMPW) und ‚Referenzthema zum Prisenwesen‘ (RTPW). Die Abbildung 4 zeigt das Organigramm dieser gewichtigen Parameter.

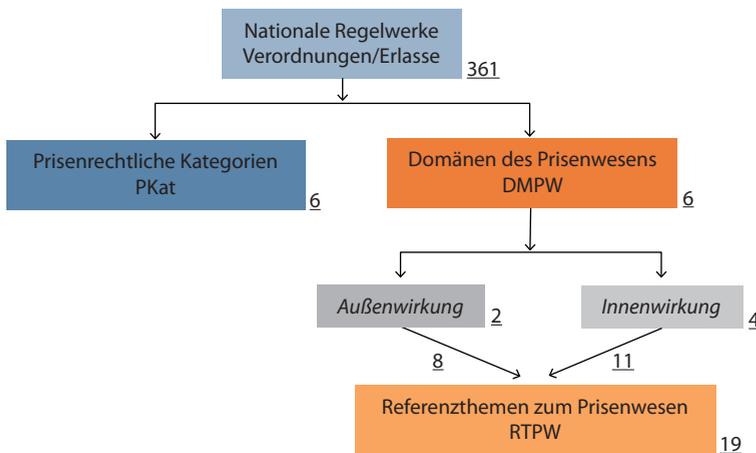


Abbildung 4: Das Organigramm der Kenngrößen

#### **Legende:**

Die Zahlen geben die Anzahl der Dokumente, der Kategorien, der Domänen und der Referenzthemen an.

<sup>78</sup> Die Übersetzung dieser drei Titel lautet: Anweisungen für die Kaperfahrer für Unternehmungen gegen Frankreich und Spanien, Richtlinien für die Prisenverfahren auf See, Anweisung für Kaperfahrer.

Diese Merkmale ermöglichten eine zielgerichtete und strukturierte Datenerhebung, die jedes Schriftstück einem thematisch dominanten Parameter zuordnet. Mit der PKat-Kenngröße erfolgte eine Gruppierung aller Dokumente gemäß den vier Instituten des Prisenrechts sowie zwei zusätzlichen ergänzenden Kategorien. Letztere deckten thematische Inhalte ab, die sich nicht eindeutig einem der vier Rechtsinstitute zuordnen ließen. Die DMPW-Kenngröße erlaubte die Einstufung der Veröffentlichungen nach spezifischen Sachgebieten in zwei Gruppen, die ihre externen und internen Auswirkungen auf die Führung des Kaperkriegs widerspiegeln. Die RTPW-Kenngröße ermöglichte eine weitere inhaltliche Konkretisierung der Dokumente anhand von verschiedenen Referenzthemen, die die unterschiedlichen Facetten der Praxis des Prisenrechts illustrierten. Diese Themen spannten den Bogen von politischen und operativen Anweisungen zur Durchführung von Prisennahmen über rechtliche und administrative Aspekte bis hin zur sozialen Fürsorge für die Verletzten oder auf See gebliebenen Kaperer und ihre Familien. Jedes dieser 19 Themen wurde mit einer der sechs übergeordneten und inhaltlich passenden Domänen verknüpft. Die Einführung dieser Kenngrößen PKat, DMPW und RTPW und ihre Anwendung erforderte eine entsprechende Anpassung der Struktur der Dokumentendatenbank.<sup>79</sup> Die Normalisierung<sup>80</sup> der drei nationalen Dokumentenbestände in einer einheitlich strukturierten Datenbank und die Definition gemeinsamer Datenfelder legten den Grundstein für eine umfangreiche Untersuchung der vorgegebenen Kenngrößen.

Die Bedeutung der Kategorien, Domänen und Referenzthemen in den nationalen Regelwerken wurde sowohl durch quantitative als auch qualitative Analysen erforscht. Anhand der Korrelation zwischen Domänen und ihren jeweiligen thematischen Bezügen konnte ein erster Einblick in die politischen, maritimen und rechtlichen Positionen der drei Seemächte zur Handhabung des Prisenwesens gewonnen werden. Zudem zeichneten sich erste Erkenntnisse über die einzelnen Schwerpunktsetzungen im Verlauf der drei Konflikte ab.<sup>81</sup> Das Risiko einer Doppeldeutigkeit trotz der Zuordnung nach dem Eins-zu-Eins-Prinzip blieb jedoch bestehen; eine erforderliche Auflösung erfolgte im Narrativ der möglicherweise betroffenen Dokumente. Eine Gewichtung der Kenngrößen nach ihrer Zugehörigkeit zu den Dokumenten der nationalen Regelwerke hätte bedeutet, dass die Kenngrößen, die in mehreren Dokumenten enthalten sind, eine höhere Gewichtung erhalten hätten als die Kenngrößen, die nur in einem Dokument enthalten sind. Dies wäre im Sinne der Thematik jedoch nicht sachdienlich gewesen.

<sup>79</sup> Diese Erweiterung um die drei Kenngrößen ist in der Auflistung der Veröffentlichungen, unterschieden nach den drei Protagonisten, in den Anhängen A bis C zu ersehen.

<sup>80</sup> Maßnahmen bei der Erstellung und Pflege einer Datenbank zur Vermeidung von Redundanzen und damit von Inkonsistenzen.

<sup>81</sup> Die drei nationalen Dokumentenbestände sind zwar keine repräsentative Stichprobe im sozialwissenschaftlichen Sinne, aber sie ermöglichen eine erste wertvolle Einschätzung der verschiedenen Aspekte des Prisenwesens der drei Seemächte. Zugleich bilden sie die Grundlage für die qualitative Auswertung der 361 Veröffentlichungen.

### **Die Struktur der Dissertation**

Die Dissertation basiert auf einer intensiven Recherche und der Erstellung einer auf die Fragestellungen zugeschnittenen Datenbank des Bestandes an relevanten Dokumenten. Damit konnte eine solide Basis für die thematische Untersuchung geschaffen werden. Im zweiten Kapitel wird eine umfassende Darstellung der Entwicklung des Prisenrechts und seiner Institutionen geboten, beginnend mit der ersten bekannten schriftlichen Fixierung eines im westlichen Europa praktizierten Seerechts – dem *Consolat del Mar* von 1370 – bis zum Ausbruch des Französisch-Holländischen Krieges im Jahr 1672.<sup>82</sup> Ziel ist es, die Evolution des Prisenrechts zu beleuchten und die rechtliche Grundlage für Kaperunternehmungen zu skizzieren, wobei besonderes Augenmerk auf die Einbeziehung dieser Aspekte in internationalen Verträgen und im Seekriegsrecht liegt. Weiterhin wird diskutiert, welche Gerichtsbarkeiten für die Bewertung der Rechtmäßigkeit von Prisennahmen zuständig waren. Zudem wird eine Darstellung der notwendigen Ressourcen und staatlichen Befugnisse für Kaperfahrten geboten. Dieses Vorgehen liefert eine detaillierte Einsicht in das Prisenrecht und seine Anwendung unter den europäischen Seemächten und ihren Handelspartnern zu Beginn der 1670er-Jahre.

Der Kernteil der Analyse dieser Dissertation umfasst drei thematische Säulen, um eine eingehende Untersuchung der 361 Dokumente in den drei Regelwerken Frankreichs, Englands und der Generalstaaten der Niederlande zu ermöglichen. Nachdem die in dieser Studie verwendeten Kenngrößen den einzelnen Veröffentlichungen in der Datenbank zugeordnet wurden, widmet sich Kapitel 3 im weiteren Verlauf der quantitativen Analyse aller Dokumente aus den nationalen Sammlungen. Voraussetzung dafür war die Herausarbeitung der Bedeutung der prisennrechtlichen Kategorien und Domänen. Letztere wurden mithilfe von relevanten, zugehörigen spezifischen Referenzthemen operationalisiert.<sup>83</sup> Eine dahin gehende umfassende Erläuterung bildet den ersten Teil dieses dritten Kapitels, bevor die Dokumentenbestände der drei Seemächte einzeln näher untersucht werden. Der Vergleich der nationalen Bestände in Bezug auf die Kategorien und Domänen, gefolgt von einer Gegenüberstellung der beiden Kriege der Allianz gegen Frankreich auf Basis dieser besonderen Merkmale, beschließt den quantitativen Anteil der Dissertation. Eine Bewertung der drei Merkmale nach ihrer quantitativen Präsenz in den Dokumenten der nationalen Regelwerke wurde nicht vorgenommen, da dies nicht sachdienlich gewesen wäre. Es hätte in diesem Kontext bedeutet, dass die Kenngrößen, die in mehreren Dokumenten enthalten sind, eine höhere Gewichtung erhalten als die Kenngrößen, die nur in einem Dokument thematisiert sind. Dennoch ermöglicht diese Säule der Analyse einen Überblick über die Quellenlage und die inhaltlichen Schwerpunkte der prisennrechtlichen Verordnungen.

Im Anschluss an die quantitative Untersuchung folgt die qualitative Analyse der 361 Schriftstücke. Sofern aufgrund der vorangegangenen Datenanalyse ihnen eine

<sup>82</sup> Im weiteren Verlauf wird nur die Bezeichnung ‚Holländischer Krieg‘ verwendet.

<sup>83</sup> In Kapitel 3.1.2 werden diese Begriffe vorgestellt und eingehend erläutert.

extern-orientierte Zielsetzung zugeschrieben wurde, erfolgte die thematische Diskussion dieser Dokumente im Kapitel 4 ‚Die Außenwirkung des Prisenwesens‘. Als Gradmesser dienten dabei die beiden übergeordneten Domänen ‚Policy-Aspekte für den Kaperkrieg‘ sowie die ‚Anforderungen für die Führung des Kaperkrieges‘. Aufgrund der engen Verzahnung dieser beiden Themenbereiche mit ihren jeweils zugeordneten Referenzthemen werden diese ganzheitlich, jedoch für jeden der drei Kriege sowie die beiden Zwischenkriegsperioden separat betrachtet. Dies beinhaltet auch die Identifizierung von prisenrechtlichen Aspekten, die aufgrund ihrer Relevanz in Friedens- und Handelsverträgen der jeweiligen Periode Berücksichtigung fanden.

Im Zwischenfazit zu jedem der fünf Zeitabschnitte werden die verschiedenen Perspektiven des Prisenwesens unter Rückgriff auf seine Außenwirkung dargestellt. Grundlage dafür sind die seitens der drei Antagonisten publizierten Dokumente zur Gestaltung und Durchführung ihres Prisenwesens, die sich sowohl an den Kriegsgegner als auch an Verbündete richten. Mit diesem Ansatz wird es möglich, die strategischen Überlegungen, Konzeptionen und politischen Entscheidungen für die Kaperkriegsführung der drei Akteure zu verdeutlichen. Die Inhalte der völkerrechtlichen Verträge am Ende der einzelnen Zeitabschnitte werden hier nicht erneut aufgegriffen, da ihre Besonderheiten vorher dargelegt werden. In einem abschließenden Fazit wird die herausragende Rolle der Außenwirkung des Prisenwesens betont. Diese Bedeutung leitet sich sowohl aus den spezifischen maritimen Kriegsführungsstrategien der drei Seemächte ab als auch aus deren Einfluss auf die internationalen Beziehungen – vorwiegend in Bezug auf neutrale Staaten. Die Untersuchung beschäftigt sich nicht mit der Abgrenzung des Erlaubnistatbestands des legalen Prisenwesens von dem Verbotsstatbestand der illegalen Piraterie.<sup>84</sup>

Kapitel 5 befasst sich eingehend mit den Dokumenten, die von den Exekutiven der drei Seemächte zur ‚Innenwirkung des Prisenwesens‘ veröffentlicht wurden. Diese betreffen die Domänen ‚Vorschriften und interne Verordnungen für die Praxis des Prisenrechts‘, ‚Rechtliche Sachverhalte zum Prisenwesen‘, ‚Ökonomische Implikationen in Verbindung mit der Handhabung des Prisenrechts‘ sowie ‚Weitere Aspekte im Kontext des Prisenwesens‘. Die nach diesen übergeordneten thematischen Bereichen kategorisierten Schriftstücke werden entsprechend ihrem jeweils zugewiesenen Referenzthema separat für jeden der drei beteiligten Akteure analysiert. Von einer speziellen Differenzierung im Narrativ der Dokumente nach Zeitabschnitten wird zumeist abgesehen. Dieses Vorgehen erleichtert das Erkennen spezifischer nationaler Prioritäten bei der internen Anwendung des Prisenrechts und in angrenzenden Themenbereichen. Es ist zu erwarten, dass die drei Seemächte ähnliche oder vergleichbare Verordnungen und Regelungen erlassen haben. Exemplarisch lassen sich hier Verbote wie das Vernichten von Schiffspapieren oder die Plünderung anführen oder Regelungen über die Gewährung von Erfolgsprämien nach einem Kapereinsatz wie auch zur Handhabung recht-

<sup>84</sup> Haase: Das Ende des Kaperwesens bis zur Pariser Seerechtsdeklaration von 1856, S. 28.

licher Komplexitäten im Prisenwesen. Die Untersuchung der Dokumente wird zeigen, wie umfassend sie die interne Handhabung des nationalen Prisenwesens geregelt und beeinflusst haben. Mit einem jeweiligen Zwischenfazit wird eine thematische Bilanz über die vier Domänen gezogen, um die internen Schwerpunktsetzungen der Seemächte unabhängig von externen Zielsetzungen darzulegen. Von daher unterscheidet sich die Erörterung des Gesamtbestands an Dokumenten.

Für die Analyse der Dokumente zur Innenwirkung des Prisenrechts wird überwiegend auf eine detaillierte zeitliche Differenzierung verzichtet. Dieser Ansatz fördert das Erkennen spezifischer nationaler Prioritäten sowohl in der internen Anwendung des Prisenrechts als auch in angrenzenden Themenbereichen. Es ist anzunehmen, dass die drei Seemächte ähnliche oder vergleichbare Verordnungen und Regelungen erlassen haben, beispielsweise Verbote wie das Vernichten von Schiffspapieren oder Plünderungen sowie Regelungen über die Gewährung von Erfolgsprämien nach Kapereinsätzen oder zur Bewältigung rechtlicher Komplexitäten im Prisenwesen. Die Untersuchung der Dokumente wird aufzeigen, inwieweit sie die interne Handhabung des nationalen Prisenwesens geregelt und beeinflusst haben. Mit jeweiligen Zwischenfazits wird eine thematische Bilanz über die vier Domänen gezogen, um die internen Schwerpunktsetzungen der Seemächte unabhängig von externen Zielsetzungen darzulegen. Dadurch unterscheidet sich die Erörterung des Gesamtbestands an Dokumenten.

Kapitel 6 bildet den Abschluss dieser Arbeit und präsentiert die zusammenfassenden Schlussfolgerungen. Nachdem die umfassende Einleitung in Kapitel 1 die Fragestellung, den Forschungsstand, die Quellenlage sowie die Vorgehensweise dargelegt hat, fokussiert sich Kapitel 2 auf den Wandel des Prisenrechts bis zum Jahr 1672. Dieses Kapitel behandelt die Komponenten des Prisenrechts, die prisenrechtlichen Institute sowie die Erfordernisse für die Handhabung dieses Rechts.

## 2 Das Prisenrecht im Wandel bis 1672

Seit der Antike ist der Transport von Personen und Waren verschiedenster Art der konventionelle Nutzen der See, was deren essenzielle Bedeutung für Wirtschaft und Handel unterstreicht. Ein primäres Ziel eines Seekrieges ist daher die Beschränkung, wenn nicht gar die vollständige Unterbindung des gegnerischen Seehandels. Zu diesem Zweck stellten seefahrende Staaten und Stadtstaaten maritime Kräfte auf, um durch Beutenahme von Handelsschiffen – sowohl von Kriegsgegnern als auch von neutralen Parteien – diese Strategie umzusetzen. Diese Vorgehensweise wurde ein zentraler Bestandteil der jeweiligen nationalen Seekriegsführung.<sup>85</sup> Zudem erkannten die Akteure die Notwendigkeit, rechtliche Rahmenbedingungen zu schaffen, die die Inbesitznahme von Fracht, die bis zur Anlieferung im Zielhafen Privateigentum der Händler war, legitimieren.

Diese Einsicht führte zur Entwicklung des Prisenrechts als allgemein anerkannte rechtliche Grundlage für die Beutenahme.

Mit der Zeit etablierte sich das Prisenrecht als wichtige Komponente des internationalen Seekriegsrechts und entwickelte sich zu einem bedeutsamen maritimen Gewohnheitsrecht. Emer de Vattel<sup>86</sup> definierte in seinem 1758 erschienenen Werk *Droit des Gens* das Gewohnheitsrecht als den Willen der Nationen, ein im Einvernehmen erzieltes und praktiziertes Recht. Das Prisenrecht, als Teil dieses Gewohnheitsrechts, bildet neben dem ‚freiwilligen Recht‘ und dem ‚vertraglichen Recht‘ einen der drei Bestandteile des positiven Völkerrechts.<sup>87</sup> In diesem Kapitel der Dissertation wird die historische Entwicklung der grundlegenden Institute des Prisenrechts detailliert nachvollzogen. Weiterhin liegt ein Schwerpunkt auf den praktischen Erfordernissen für die effektive Handhabung dieses Rechts. Abschließend bietet das Kapitel eine zusammenfassende Bilanz des Prisenrechts im Jahr 1672, um dessen Einfluss und Stellenwert im Kontext des Seekriegsrechts zu verdeutlichen.

### 2.1 Die Entwicklung der Institute des Prisenrechts bis 1672

Das Prisenrecht als Teilrechtsgebiet des Seekriegsrechts vereint vier miteinander eng verbundene Institute, deren Entwicklung wie auch ihre jeweilige Umsetzung in der Praxis über die Jahrhunderte bis zum Frühjahr 1672, dem Ausbruch des Französisch-Niederländischen Krieges, nachfolgend dargestellt wird.

<sup>85</sup> Weitere Operationen umfassen Seeschlachten, Seegefechte, Beschuss von Stützpunkten und Küstenstädte, Transport von Landungstruppen sowie Schutz des eigenen Seehandels wie die Durchführung von Geleitschutz von eigenen und alliierten Handelsschiffen.

<sup>86</sup> Schweizer Völkerrechtler, \*1714; †1767.

<sup>87</sup> Emer de Vattel: *Le droit des gens ou principes de la loi naturelle*. Leide 1758, S. 7.

## 2.1.1 Das Seebeuterecht

In der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts veröffentlichten die Kaufmannskonsuln und die Handelsgilde von Barcelona, einem der herausragenden Handelszentren im westlichen Mittelmeer, das *Consolato del Mare*. Dieses Dokument umfasst in 334 Artikeln die damals geltenden Bestimmungen über das Seewesen inklusive seiner Bräuche, Gewohnheiten und Gesetze. Unter dem bei Hecker und Tomson verwendeten Titel ‚Aufbringung eines Handelsschiffs etwa 14. Jhd.‘ legte Artikel 276 eine Vielzahl von Anweisungen und Regelungen für die Kaperung eines Handelsschiffs durch ein bewaffnetes Schiff fest.<sup>88</sup> Unter dem Begriff ‚bewaffnetes Schiff‘ sind in der Regel sowohl Kriegsschiffe als auch Kaperschiffe zu verstehen. Beide Arten von Schiffen sind bewaffnet und für militärische Zwecke ausgerüstet, obwohl sie unterschiedliche Funktionen haben können.

Die einleitenden Ausführungen im ersten Abschnitt dieser Verordnung betonten das seit der Antike geltende und praktizierte Prinzip der Beutenaahme von feindlichem Gut:

Wenn ein bewaffnetes Kaperschiff, das [...] sich gerade auf einem Kaperzuge befindet, auf ein Kauffahrteischiff stößt und dieses sowie die darin befindliche Ware dem Feinde gehört, da ist es nicht nötig, davon zu reden, denn jedem ist klar und jeder weiß, was er zu tun hat und daher ist es auch unnötig, in einem solchen Falle irgendeine Vorschrift zu geben.<sup>89</sup>

Diese Aussage wurde niemals infrage gestellt. Dagegen bedurften die unterschiedlichen Besitzverhältnisse über Frachtschiff und seiner Fracht einer Klarstellung, wie den folgenden Ausführungen dieses Artikels zu entnehmen war. So wurde im ersten Teil des zweiten Abschnitts formuliert:

Aber wenn das genommene Schiff Freunden und die Waren, die es befördert, Feinden gehört, dann kann der Admiral des bewaffneten Schiffes den Kapitän des Schiffes, das er gekapert hat, zwingen und nötigen, das Gut seiner Feinde [...] so weit zu befördern, bis er einen geschützten Ort erreicht hatte;<sup>90</sup>

Mit diesen und den nachfolgenden Ausführungen wurde das Prinzip übernommen, dass eine für den Feind bestimmte Fracht auf einem neutralen Schiff der Beschlagnahme unterliegt, jedoch nicht das Schiff selbst; es war nach Entladung der Fracht wieder freizugeben. Diese Regelung wurde in der Kurzform ‚Frei Schiff-Unfrei Gut‘ in das Seerecht übernommen. Im Umkehrschluss folgte daraus, dass die Ware eines neutralen Handelspartners als Fracht auf einem feindlichen Kauffahrteischiff nicht

<sup>88</sup> Hecker und Tomson: Völkerrecht und Prisenrecht, S. 621–623. Eine englische Übersetzung dieses Artikels hatte Christopher Robinson als Anhang in seinem Werk „Collectanea maritima“, Translation, p.1–6 beigefügt.

<sup>89</sup> Hecker und Tomson: Völkerrecht und Prisenrecht: S. 621, rechte Spalte.

<sup>90</sup> Ebd., S. 621, rechte Spalte. Die in diesem Artikel verwendeten Begriffe ‚Freunde‘ und ‚Admiral‘ betreffen ebenfalls Neutrale bzw. den Kapitän des bewaffneten Schiffes.

konfisziert werden durfte; diese Maxime wurde als ‚Unfrei Schiff-Frei Gut‘ bezeichnet. Mit anderen Worten bedeutet dies, dass feindliche Waren als Fracht auf jedem Schiff, unabhängig davon, ob es feindlich oder neutral war, konfisziert werden durften, während neutrale Waren von dieser Regelung ausgenommen waren. Mit anderen Worten bedeutet dies, dass feindliche Waren als Fracht auf jedem Schiff, unabhängig davon, ob es feindlich oder neutral war, konfisziert werden durften, während neutrale Waren von dieser Regelung ausgenommen waren.<sup>91</sup> Demzufolge sollte der Handel der nicht am Krieg beteiligten Akteure keiner Einschränkung unterliegen.

Diese beiden Maximen wurden als der ‚Prisenrechtliche Grundsatz des Consolat de Mar‘ in der maritimen Rechtsgeschichte bekannt.<sup>92</sup> Robinson wies unter Bezug auf frühere Dokumente darauf hin, dass dieser Grundsatz schon 1221 zwischen Pisa und Arles sowie unter König Eduard III. im Jahre 1351 mit Seestädten an der Biskaya und in Kastilien sowie mit Städten Portugals 1353 vertraglich vereinbart worden war.<sup>93</sup>

Die Anwendung des Seebeuterechts, seit dem Ende des Spätmittelalters etabliert und gelegentlich durch vertragliche Vereinbarungen oder im Verlauf von Konflikten modifiziert,<sup>94</sup> konzentrierte sich fortan auf die Frage, inwiefern die Flagge eines Handelsschiffs als Kriterium für den Status der Frachtgüter diene und damit sich als der zentrale Aspekt in der Praxis des Seebeuterechts der Seemächte erwies. Die folgenden Feststellungen sollen die Komplexität und Konsequenzen dieses prisenrechtlichen Grundsatzes verdeutlichen:

- Das Seebeuterecht legte die materiellen Normen des Rechts fest, die nur im Krieg angewendet werden dürfen.<sup>95</sup> Die Rechtsobjekte waren feindliche wie auch neutrale Schiffe, sofern diese für den Feind bestimmte Waren geladen hatten; feindliches Privatgut<sup>96</sup> unterlag ebenfalls der Beschlagnahme. Die Durchsetzung dieses Rechts oblag den Kommandanten von Kriegsschiffen und den zur Prisennahme autorisierten Schiffsführern nicht staatlicher privater Schiffe gegenüber Handelsschiffen, die auf ‚Hoher See‘ außerhalb der eigenen Küstengewässer angetroffen wurden.<sup>97</sup>
- Die Unterscheidung zwischen Schiffen mit Waren, die dem Feind gehörten, von denen, die im Besitz von Alliierten oder Neutralen sind, führte zu der Entwicklung des oben vorgestellten prisenrechtlichen Grundsatzes. Dessen Durchsetzung

91 Vgl. dazu: Hans Wehberg: Das Seekriegsrecht. Stuttgart 1915, S. 18.

92 Fernando Jordá: Das ‚Consulat des Meeres‘ als Ursprung und Grundlage des Neutralitätsrechtes im Seekriege bis zum Jahre 1856. Hamburg 1932, S. 16–21.S. 33.

93 Pardessus, Jean-Marie: Collection de Lois Maritimes antérieures au XVIIIe. Siècle. Paris 1831 (= , Bd. 2), S. 303, FN 4.

94 Ebd.: S. 303, FN 4. Von einer diesbezüglichen weiteren Recherche wurde abgesehen, da ihr Mehrwert in diesem Zusammenhang nicht gegeben war.

95 Diese Maßgabe gilt auch für die anderen drei Institute des Prisenrechts, die nachfolgend vorgestellt werden.

96 Vgl. dazu Kunz: Kriegsrecht und Neutralitätsrecht, S. 152f. Hier heißt es: Schiffe sowie Waren und Güter, die dem feindlichen Staat gehören, unterliegen dem Kriegsbeuterecht und nicht dem Seebeuterecht; lediglich feindliches Privatgut ist durch die neutrale Flagge des Frachtschiffes vor der Beschlagnahme geschützt.

97 Vgl. dazu Kunz. Kriegsrecht und Neutralitätsrecht, S. 169.

erforderte die Ausformung des Rechts auf Kontrolle eines verdächtig erscheinenden Schiffes wie auch eine Regelung über die Klassifizierung von kriegswichtigen Waren, der Konterbande.

- Mit diesem Grundsatz ergaben sich erste Ansätze für das Entstehen eines eigenständigen Neutralitätsrechts und dessen Verflechtung mit dem Prisenrecht. Die nicht an einem maritimen Konflikt Beteiligten, die Neutralen, beanspruchten das Recht auf Anerkennung ihres Status im Seehandel mit Feind und Freund in maritimen Auseinandersetzungen.
- Die Praxis des Prisenrechts unter den europäischen Seemächten und ihren Handelspartnern blieb bis Verabschiedung der Pariser Seerechtsdeklaration im Jahre 1856 uneinheitlich. Ein multilateraler Vertrag für ein grundlegend einheitliches Recht sollte die erforderliche und überfällige Lösung liefern.

## 2.1.2 Das Konterbanderecht

In seinem 1915 veröffentlichten Werk „Das Seekriegsrecht“ legt der deutsche Völkerrechtler Hans Wehberg (1885 – 1962) dar, dass es bei dem Konterbanderecht „um die Verhinderung irgendwelcher Unterstützung an die feindlichen Truppen“ ginge.<sup>98</sup> So hat im Oktober des Jahres 1588<sup>99</sup> Königin Elisabeth I. verfügt, dass trotz bestehender Handelsverträge der Hanse mit dem Königreich Spanien die Anlieferung von kriegswichtigen Waren und Getreide zu unterbleiben hat.

Am 27. Juli 1589 bestätigte ein *Act of Privy Council*<sup>100</sup> diese Kategorisierung von Handelsartikeln einschließlich einer detaillierten Auflistung.<sup>101</sup> Solche Güter sollten konfisziert werden, sofern sie sich auf Schiffen mit feindlichem Bestimmungsort befänden, unabhängig ihrer jeweiligen Abgangsorte. Mit diesem unilateralen Entscheid des Kronrates untermauerte die Königin ihren Seeherrschaftsanspruch. Diese Einseitigkeit der Festlegung über Art und Umfang der Konterbande bei Ausbruch eines Krieges sollte sich in der weiteren Seekriegsgeschichte als typisches Merkmal dieses Rechtsinstituts zeigen.

<sup>98</sup> Wehberg, Das Seekriegsrecht, S. 5. Für diese Sichtweise liefert schon die Bibel im ersten Buch der Makkabäer, Kap. 8, 24–25 einen Hinweis: „Wenn Rom zuerst in einen Krieg verwickelt wird oder irgendeiner seiner Bundesgenossen in seinem ganzen Gebiet, dann soll das Volk der Juden treue Hilfe leisten, wie es die Not erfordert; den Gegnern aber weder Nahrung noch Waffen, Geld oder Schiffe liefern oder verschaffen, wie es Rom es für richtig hält. Und sie sollen diese Abmachungen einhalten, ohne Ersatz zu verlangen.“ Rom forderte in diesem Vertrag nicht nur eine Beistandspflicht ein, sondern verpflichtete die Juden als Bündnispartner auch zur Unterlassung der Bereitstellung/Lieferung von Nahrung sowie kriegswichtigen Waren an einen potenziellen Feind.

<sup>99</sup> Das Königreich England befand sich in dem Zeitraum 1585–1604 im Krieg mit Spanien.

<sup>100</sup> *Acts of Privy Council*, 1589. Zugriff unter <https://www.british-history.ac.uk/acts-privy-council/vol17/pp426-458>.

<sup>101</sup> Ebd., Seite 449–450 (Übersetzung): Materialien für Schiffbau sowie Rüstungsgüter: Kabel, Masten, Anker, Tauwerk, Pech, Teer, Talg, Pechsteine, Culverinen, Musketen, Rüstungen, Puder (Sprengstoff), Schwefel, Salpeter, Kugeln, Kupfer, Blei, Zündhölzer, Waffen und Munition [die nicht zum Schiff gehören], Segeltuch, Sack- tuch (Poldavis oder grobes Segeltuch) sowie Viktualien: Getreide, Speck, Mais, Weizen, Roggen, Gerste, Mehl, Bohnen, Erbsen und derartiges.

Der im Jahre 1604 geschlossene Friedens- und Allianzvertrag zwischen Spanien und England<sup>102</sup> griff Artikel 20 die Problematik der Festlegung und Lieferung von kriegswichtigen Waren an einen Feind in einem zukünftigen Krieg auf.<sup>103</sup> Damit wurde eine völkerrechtliche Verbindlichkeit hinsichtlich Objekte und Produkte etabliert, die als Konterbande zu betrachten waren. Diese beiden Ereignisse illustrieren unterschiedliche Ansätze in Bezug auf den Zeitpunkt der Festlegung kriegswichtiger Güter: Die erste Vereinbarung beinhaltete eine Erklärung von einer kriegsführenden Partei zu Handelsgütern, die während oder vor einem Konflikt als Konterbande angesehen wurden. Im Gegensatz dazu stellte das zweite Abkommen einen Friedensvertrag dar, der Regelungen für die Zukunft vorsah.

Etwa zwanzig Jahre später, am 17. März 1625 ließ der niederländische Rechtsgelehrte Hugo Grotius sein Werk *De iure belli ac pacis* in Paris veröffentlichen.<sup>104</sup> Darin griff er auch die Problematik der Fracht von kriegswichtigen Gütern an Bord von nicht am Krieg beteiligten Schiffen mit feindlicher Bestimmung auf. Unter Verweis auf antike Persönlichkeiten wie Amalsiuntha<sup>105</sup> und Seneca unterschied er drei Kategorien von Konterbande.<sup>106</sup> Die erste betrifft Güter, die für die Kriegsführung des Feindes unabdingbar waren, wie Waffen und Munition, aber auch Soldaten; diese könnten konfisziert werden. Die zweite Kategorie umfasst Güter und Waren, die sowohl in Kriegs- als auch in Friedenszeiten Verwendung finden. Bei einer beabsichtigten Lieferung an den Feind dürften diese einbehalten werden, müssten jedoch nach Beendigung des Krieges restituiert werden. Dazu gehören Schiffe mit ihrem Zubehör, Metalle, Lebensmittel und Geld. Der dritten Kategorie waren Gegenstände zuzuordnen, die „im Kriege [...] ganz ungeeignet und [...] nur zum Lebensgenuss“ dienten. Die erste Rubrik wird bis in die heutigen Tage auch als ‚absolute Konterbande‘ bezeichnet, während die Güter der zweiten Gattung unter dem Begriff der ‚relativen oder bedingten Konterbande‘ firmieren.

Diese Kategorisierung wurde seitens der Seemächte nicht immer konsequent umgesetzt, oft entschieden sie darüber aus politischen, ökonomischen wie auch logistischen Erwägungen. Das traf besonders zu bei Materialien für den Schiffbau sowie

**102** Samuel Whatley (Hrsg.): *A general collection of treatys (II), manifesto's, contracts of marriage, renunciations, and other publick papers, from the year 1495, to the year 1712.* Vol. II. The second edition. London 1732, S. 131–146.

**103** Ebd.: S. 142 besagt: „*And as the said Kings, and Archduke and Archduteheß solemnly promise never to give any warlike Assistance to the Enemies of either of them; so it is likewise provided, that their Subjects or Inhabitants, of whatever Nation or Quality they be, shall not, either on pretence of Trade or Commerce, or under any other colour, assist the Enemies of the said Princes, or of any one of them, in any manner, nor furnish them with Money, Provisions, Arms, Engines, Guns, or instruments fit for War, nor afford any other warlike Furniture;*“

**104** Hugonis Grotii de Jure belli ac pacis libri tres, in quibus jus naturae et gentium, item juris publici praecipua explicantur | Gallica (bnf.fr), Seite iiiij. Jonathan Israel vermerkt in seinem Buch „*The Dutch Republic. Ist Rise, Greatness and Fall 1477–1806*“ auf Seite 483, dass Grotius im Sommer 1623 an seinem Werk in Senlis bei Paris schrieb.

**105** Eine ostgotische Königin, Tochter Theoderichs des Großen, die auch in Verhandlungen mit Kaiser Justinian in den dreißiger Jahren des sechsten Jahrhunderts stand.

**106** Kirchmann: Hugo Grotius, Zweiter Band, Drittes Buch, Kap. I, V.3, S. 194.

bei Getreide, die fallweise beide einseitig als kriegswichtig erklärt wurden und daher dem Gegner nicht zu liefern wären.

In dem *Treaty of a League Offensive and Defensive*,<sup>107</sup> abgeschlossen am 17. September 1625 zwischen Großbritannien unter König Karl I. und den Generalstaaten gegen Spanien, wurde die Problematik der kriegswichtigen Güter ebenfalls aufgegriffen. Artikel 20 bestimmte, dass sämtliche Konterbande an Bord konfisziert werden sollte.<sup>108</sup> Zum ersten Mal wurde in einem völkerrechtlichen Vertrag der Begriff *Contraband Goods* für kriegsrelevante Waren<sup>109</sup> eingeführt, deren Einfuhr in Häfen des feindlichen Territoriums durch Kaperung verhindert werden sollte. Diese umfassten Munition, Lebensmittel, Waffen, Edelmetalle sowie Materialien für den Schiffbau wie Segel, Tampen, Mastholz, Teer und Hanf, aber auch Salpeter und Schwefel für die Herstellung von Munition. Um den legalen Charakter der Prisennahme zu unterstreichen, wurde diese erbeutete Ladung als *good prize* bezeichnet, was sich auch auf die Besatzung und das Schiff erstreckte.

Mit Artikel 21 wurde der Begriff ‚neutral‘ in das Völkerrecht verwendet.<sup>110</sup> Großbritannien erwartete daraufhin von neutralen Königen, Fürsten, Staaten, Städten und Gemeinden, die nicht am Krieg beteiligt waren, dass sie ihre Handelsaktivitäten mit dem spanischen Königreich und dessen Verbündeten unterlassen. Sollten sie dies nicht tun, könnten sie mit Repressalien rechnen. Der englische Richter Llewellyn Atherly-Jones (1851–1929) vertritt in seiner umfangreichen Abhandlung über den Handel im Krieg<sup>111</sup> die Auffassung, dass die beiden Begriffe ‚Konterbande‘ und ‚neutral‘ erstmals mit diesem völkerrechtlichen Dokument eingeführt wurden.

Die Bedeutung der Konterbande, im deutschen Seekriegsrecht auch als Banngut bezeichnet,<sup>112</sup> und ihre Berücksichtigung in völkerrechtlichen Abkommen zeigt sich erneut im Vertrag zum Pyrenäenfrieden<sup>113</sup> zwischen den Königreichen Frankreich und Spanien vom 7. November 1659. Artikel 22 befasste sich ausführlich mit dem Sachverhalt und spezifizierte in einer Liste die als kriegswichtig bewerteten Waren sowie

107 Whatley, Samuel (Hrsg.): *General Collection of treatys*, Vol. II, S. 248–258. Dieser Vertrag beinhaltet einen Beistandspakt auf Gegenseitigkeit.

108 Ebd., S. 254: „*All contraband goods, such as ammunition and provisions, ships, arms, sails, cordages, gold, silver, copper, iron, lead, and the like designed to be carried by any one from any port into Spain or into any other dominions under the obedience of the said King of Spain or his adherents, shall be good prize, together with the men and ships that carry them.*“

109 Diese Waren werden in der deutschen Literatur auch vereinzelt als Banngut bezeichnet.

110 Ebd.: S. 254: „*His said Majesty shall deal with other neutral kings, princes, states, towns, and communities to forbid their subjects to trade, during this present war, with the kingdoms and other possessions of the said King of Spain and of his adherents so they may not run any hazard.*“

111 Atherly-Jones, Llewellyn Archer: *Commerce in war*. London 1907, S.9.

112 Eine andere, im Alltag gebräuchliche Bezeichnung ist ‚Schmuggelware‘, die jedoch im Kontext des Prisenrechts selten verwendet wurde und wird.

113 Du Mont: *Corps Universel du Droit Des Gens* (VI), S. 263–283. *Traité de Paix des Pyrénées, entre les couronnes de France et d'Espagne, l'île des Faisans, le 7 novembre 1659.*

verschiedenen Waffenarten einschließlich Pferde und Pferdesättel.<sup>114</sup> Wiederum handelte es sich um eine zwischenstaatliche Regelung, die als Norm den Umfang der Konterbande festlegte. Diese Ausführungen unterstreichen die Bedeutung von derartigen Gütern und Waren, die als Fracht auf neutralen Handelsschiffen transportiert werden. Sie verdeutlichen zudem, dass diese Handelsgüter die primären Rechtsobjekte bei der Beschlagnahme im Kontext der Seekriegsführung darstellen.

### 2.1.3 Das Blockaderecht

Im Verlauf des Krieges um ihre Unabhängigkeit vom Königreich Spanien erklärten die Generalstaaten der Niederlande durch eine Verordnung am 27. Juli 1584<sup>115</sup>, dass alle flandrischen<sup>116</sup> Städte von See aus blockiert werden sollten, um die Zufuhr von Lebensmitteln und Handelswaren zu unterbinden. Ferner war jegliche Korrespondenz untersagt. Nach Meinung verschiedener Völkerrechtler stellt diese Erklärung erstmals den Beginn der Praxis von Seeblockaden dar.<sup>117</sup> John Westlake<sup>118</sup> betrachtete die Umsetzung dieser Anordnung als die Erfindung der Blockade.<sup>119</sup> Dies erschien berechtigt, da es wahrscheinlich der erste Versuch war, neutralen Staaten den Handel mit Orten zu untersagen, die nicht tatsächlich belagert wurden. Die besagte Anordnung beleuchtet das damalige Verständnis von der Gleichstellung einer Seeblockade mit einer Belagerung an Land.

Hugo Grotius argumentierte in seinem Werk *De iure belli ac pacis*, dass die Beschlagnehmung von Waren im Kontext einer Blockade ein temporäres operatives und gegebenenfalls auch strategisches Vorgehen darstelle. Unter solchen Bedingungen wäre die Konfiszierung als unmittelbare, erforderliche Maßnahme im Sinne einer Verteidigung der eigenen Interessen gerechtfertigt. Er betonte jedoch, dass nach Aufhebung

114 Ebd.: S.266. *En ce genre de Marchandises de Contrebande, sentendent seulement estre comprises toutes sortes d'Armes à feu, et autres assortiments d'icelles : comme Canons, Mousquetz, Mortiers, Petards, Bombes, Grenades, Saucisses, Cercles poissez, Affusts, Fourchettes, Bandoleres, Poudres, Corde, Salpestre, Balles, Piques, Espées, Morions, Casques, Cuirasses, Halebardes, Javelines, Chevaux, Selles de cheval, fourreaux de Pistoletz, Baudriers, & autres assortimens servans à l'usage de la Guerre.* Übers. d. Verf.: In dieser Art von Konterbandenwaren sind nur alle Arten von Feuerwaffen und andere Artikel enthalten: wie Kanonen, Musketen, Mörser, Petarden, Bomben, Granaten, Pistolen, Ringe, Lafetten, Wurfspitzen, Bandolieren, Pulver, Taue, Salpeter, Kugeln, Spieße, Schwerter, Morionen, Helme, Brustpanzer, Hellebarden, Speere, Pferde, Pferdesättel, Pistolenfutterale, Brustbeutel und andere Artikel für den Kriegsgebrauch.

115 *Placaet ende Ordonnantie [...]. Waer by allen Toevoer van Leeftochten ende Coopmanschappen, naer de Steden ende Landen vanden Vyant, ende met den selven eenige correspondentie te houden verboden wert.* In: GPB, Band I, Spalten 1072f., 1078–1083.

116 Zu der Zeit standen diese Städte unter spanischer Herrschaft.

117 Phillip Drew: *The Law of Maritime Blockade: Past, Present, and Future.* 2017, S. 38; Colombos, Constantine John: *Internationales Seerecht.* München [u.a.] 1963.

118 Professor der Rechtswissenschaften an der Universität Cambridge. \* 1828; † 1913.

119 John Westlake: *International law. Part II, War.* Cambridge 1913, S. 223f.

der Blockade eine angemessene Entschädigung an die Eigentümer der konfiszierten Waren zu leisten sei.<sup>120</sup>

Am 26. Juni 1630 verhängten die Generalstaaten der Niederlande erneut eine Blockade gegen die spanisch-flämische Küste, um ihren fortgesetzten Kampf gegen die dortige spanische Besatzung zu unterstützen.<sup>121</sup> Wiederum beanspruchte eine europäische Regierung das Recht, eine Blockade gegen den Gegner und andere Seehandel treibenden Staaten durchzuführen. Das Edikt legt zwei grundlegende rechtliche Leitprinzipien für die Durchführung einer Blockade fest:

1. Neutrale Kauffahrteischiffe mit Bestimmungsort eines als blockiert erklärten Hafens dürfen mitsamt ihrer Ladung konfisziert werden;
2. Neutrale Kauffahrteischiffe, die einen blockierten Hafen entgegen Auflagen verlassen, dürfen so lange verfolgt und beschlagnahmt werden, bis sie die Gewässer ihrer eigenen Küste erreicht haben. Diese Regelung wird auch als *Recht auf Nachteile*<sup>122</sup> bezeichnet.

Im zweiten Band seines Werkes über den Krieg im „Internationalen Recht“<sup>123</sup> kommentiert John Westlake<sup>124</sup> die beiden Leitsätze als eine technische Institution, die alle Handlungsgüter und nicht nur Konterbande umfasst.<sup>125</sup> Bei der Durchführung der Konfiszierung beriefen sich die Kriegführenden auf die etablierten Normen des Prisenrechts, der Beschlagnahme und Einbringung der die Blockade brechenden Schiffe.<sup>126</sup>

Das Rechtsverständnis des blockierenden Akteurs blieb jedoch seitens der anderen Seehandel treibenden Staaten und Stadtstaaten nicht unwidersprochen und führte zu diversen diplomatischen Auseinandersetzungen über die Anwendung der Blockade. Für die Neutralen ging es dabei vor allem um ihre beanspruchten Rechte auf freien

120 Kirchmann: Hugo Grotius, Zweiter Band, Drittes Buch, Kap. I, V.3, S. 194f.: „Wenn ich mich nur durch die Beschlagnahme der Waaren vertheidigen kann, so giebt mir, wie früher gezeigt worden ist, die Noth ein Recht; nur muss ich später Ersatz leisten, wenn nicht noch andere Umstände die Lage verändern. Wenn die Zufuhr der Waaren die Vollstreckung meines Rechtes hindert, und der Waarenführer dies wissen konnte, z. B., wenn bei einer Belagerung oder bei der Blockierung eines Hafens die Uebergabe oder der Frieden schon nahe bevorstand, so haftet mir der Waarenführer wegen des Schadens, [...] Es können dann auch die Waaren mit Beschlag belegt und zum Ersatz des Schadens verwendet werden.“

121 Christopher Robinson: *Collectanea maritima. being a collection of public instruments, &c. &c., tending to illustrate the history and practice of prize law.* London 1801, S. 158–166.

122 *Right of Hot Pursuit* in Englisch, *Droit de poursuite* auf Französisch und schließlich *Recht van achtervolging* in der niederländischen Sprache.

123 Im deutschen Sprachgebrauch zumeist als Völkerrecht bezeichnet.

124 Westlake, John \*1828; †1913. Professor der Rechtswissenschaften an der Universität Cambridge.

125 Westlake, John: *International law. Part II, War.* Cambridge 1913. S. 222–224 und Drew: *Law of Blockade*, S. 39.

126 Eine Variante zur der handelsorientierten Blockade ist die Blockade mit einer rein militärischen Zielsetzung zur Neutralisation eines gegnerischen Stützpunktes, um das Auslaufen von Marine-Einheiten zu unterbinden. Im Ersten Weltkrieg kam es erstmals zu einer groß angelegten Mischform, als die *Royal Navy* durch ihre Blockade-Operationen den Seehandel des Deutschen Reiches und die Operationen der kaiserlichen Marine maßgeblich beeinträchtigen konnte und letztlich entscheidend zur Niederlage Deutschlands beitrug.

Handel und um den geografischen Geltungsbereich dieser weitreichenden Aktion.<sup>127</sup> In der operativen Realität hatte diese Maßnahme das Ziel, gegnerischen sowie neutralen Schiffen den Zugang zu feindlichen Häfen zu verweigern und darüber hinaus das Auslaufen dieser Schiffe zu verhindern, vorausgesetzt, sie hatten dort ihre Ladung gelöscht oder neue aufgenommen, bevor die Blockade begann.<sup>128</sup>

### 2.1.4 Das Kontrollrecht und die Einbringung der Prise

Das vierte Institut dieses spezifischen maritimen Teilrechtsgebiets umfasst den formalen Aspekt durch Kontrolle oder Visitation feindlicher und verdächtig erscheinender Handelsschiffe auf hoher See. Dieses Recht wird angewandt, um die Normen des Seebeuterechts und des Blockaderechts durchzusetzen, basierend auf den Prinzipien und Vorgaben des Konterbanderechts. In Anlehnung an die internationalen Begrifflichkeiten wird dieses Recht auch als Visitationsrecht bezeichnet.<sup>129</sup> Rikard Kleen, ein schwedischer Völkerrechtler, behandelte in seiner 1900 publizierte Abhandlung über die Zusammenhänge von Neutralität und Völkerrecht auch das Kontrollrecht und schloss sich dabei der Ansicht diverser Historiker und Juristen an, dass schon zu Zeiten des *Consolat del Mar* die kriegsführenden Parteien durch Kontrollen die Besitzverhältnisse eines Schiffes oder seiner Ladung überprüfen.<sup>130</sup> Dies wird implizit durch die Formulierungen der ersten beiden Abschnitte des Artikels 276 dieses Dokuments nahegelegt<sup>131</sup> (siehe dazu Unterkapitel 2.1.1 zum Seebeuterecht).

Im frühen 17. Jahrhundert wurden erstmals rechtsverbindliche Maßgaben für die Kontrolle von Handelsschiffen explizit in Dokumenten festgehalten. So postuliert Artikel 22 des bereits erwähnten bilateralen Beistandspakts zwischen Großbritannien und den Generalstaaten aus dem Jahr 1625, dass alle Frachtschiffe mit Verdacht auf Kurs Spanien und seinen Inseln wie auch zu Alliierten verpflichtet seien, anzuhalten, ihre Reise- und Frachtdaten zur Verfügung zu stellen und eine Inspektion ihrer Ladung zuzulassen. Angehaltenen Schiffe sind im Verlauf dieser Kontrolle aufgefordert, weder verzögernden noch physischen Widerstand zu leisten.<sup>132</sup>

127 Schon in der damaligen Zeit unterschied man zwischen militärischer und ökonomischer Blockade; die erste diente der Verhinderung des Auslaufens von feindlichen Schiffen aus ihren Häfen, während die ökonomische Blockade gegen den Handel und die Wirtschaft des Feindes gerichtet war, um das Ein- und Auslaufen von feindlichen sowie neutralen Handelsschiffen zu dessen Unterstützung und Versorgung zu unterbinden.

128 Handelsschiffen mit einem akkreditierten Seepass war das Passieren der Blockade gestattet.

129 Die Begriffe *Right of Visitation* (Englisch), *Droit de visite* (Französisch) und *Recht van visitatie* (Niederländisch) bezeichnen alle das Kontroll- oder Visitationsrecht in den jeweiligen Sprachen.

130 Richard Kleen: *Lois et usages de la neutralité d'après le droit international conventionnel et coutumier des États civilisés*. Tome Second. Paris 1900 (= II), S. 246. Für die französische Ausgabe wurde der schwedische Name in diesen geändert.

131 Hecker und Tomson: *Völkerrecht und Prisenrecht*: S. 621, rechte Spalte.

132 Whatley: *Collection of treatys*, Vol. II, S. 254. Der Artikel lautet: „Which if it cannot be obtain'd, it is agreed, that the Ships which shall be found at Sea, and suspected of taking their Course towards Spain, the Isles, or other-States of the said King of Spain, and his Adherents, shall be oblig'd to stop, to be known and visited, but not retarded or endamag'd.“

Die praktische Umsetzung des *to stop, to be known and visited* oblag dem Kaperer der Kriegführenden.<sup>133</sup> Beim Sichten eines ihm verdächtig erscheinenden Handelsschiffs in internationalen Gewässern war er beauftragt und rechtlich befugt, dieses durch einen Schuss vor dessen Bug zum Aufstoppen<sup>134</sup> aufzufordern. Der Prozess der Prisennahme war damit in Gang gesetzt. Die Flagge des Kauffahrers diente als das entscheidende, alleinige Kriterium für die Einleitung dieser Kontrolle. Um sich einer Überprüfung möglicherweise zu entziehen, ließen als Kriegslist feindliche Kaufleute oder auch Kapitäne ihre Schiffe entgegen der offiziellen Registrierung im Schiffsbrief unter neutraler Flagge segeln. Nachdem das Schiff aufgestoppt hatte, griff in der weiteren Abfolge das Recht auf Durchsuchung, auch als ‚Visitation‘ bezeichnet. Dazu setzte ein Prisenskommando des kontrollierenden Kaperschiffs, bestehend aus drei bis vier Offizieren und Mannschaften,<sup>135</sup> mit einer zu Wasser gebrachten Schaluppe<sup>136</sup> zu dem aufgestoppten Schiff über, um die Schiffspapiere einzusehen und die Ladung zu überprüfen. Der Kapitän des angehaltenen Schiffes war zur Kooperation verpflichtet. Sofern die Schiffspapiere und das Konnossement<sup>137</sup> nicht weiter beanstandet wurden oder auch sich der Verdacht auf Beladung mit Konterbande nicht erhärtet hatte, gab das Prisenskommando das Handelsschiff zur Fortsetzung seiner geplanten Reise frei.

Traten bei dieser Überprüfung jedoch Unstimmigkeiten in den Papieren auf, die nicht geklärt werden konnten, oder verweigerte der Kapitän des angehaltenen Kauffahrers die eingeforderte Kooperation, so folgte als Nächstes die Durchsuchung der Laderäume des Schiffes. Diese Aktion hatte das Ziel, das Frachtgut an Bord anhand der Ladepapiere zu inspizieren. Bestätigte sich dabei der Verdacht, beschlagnahmte das Prisenskommando das Schiff als Prise und übernahm zugleich die Kommandogewalt.<sup>138</sup> Demzufolge änderte sich der seerechtliche Status dieses Kauffahrteischiffes von einem bisher freien zu einem aufgebrachtten Schiff. Wurde im Rahmen der Einsicht der Schiffspapiere die unrechtmäßige Flaggenführung aufgedeckt, wurde das Schiff umgehend als Prise unabhängig vom Charakter der Fracht erklärt.

Die letzte und abschließende Phase der Prisennahme auf See war das Einbringen des aufgebrachtten Handelsschiffs in den Heimathafen des Kaperers, zumindest in einen

133 Diese Abfolge gilt für alle Kommandanten der Marine und Kapitäne von privaten Schiffen, die seitens ihrer Exekutive für Prisennahmen oder Kapereinsätze in einem Seekrieg autorisiert sind.

134 Der maritime Fachbegriff für das Anhalten eines Schiffes auf See.

135 Das Prisenskommando ist auf diese Größe beschränkt, um einen Verdacht einer möglichen Inbesitznahme des aufgestoppten Schiffes auszuschließen.

136 Kleines, einmastiges Segelboot mit geringer Besatzung. Konnte ggfs. auch mit zwei bis vier leichten Kanonen bei entsprechender Größe ausgestattet sein.

137 Schiffsfrachtbrief, auch Ladepapiere, zum Nachweis der geladenen Fracht.

138 In gesonderten Einzelfällen kann der Kaperer von einer Aufbringung im gegenseitigen Einvernehmen absehen: Sofern eine Einbringung der Prise aufgrund von situationsbedingten Gegebenheiten oder ungünstigen navigatorischen Verhältnissen nicht möglich ist oder aber der Kauffahrer selbst einen Freikauf beantragt, kann ein bilateraler Vertrag über die Zahlung einer angemessenen Auslösung geschlossen werden. Ein derartiger Vertrag enthält die Summe der Auslösung, die namentlichen Gläubiger und Ort und Zeitpunkt der Hinterlegung der vereinbarten Summe. Erfahrungen in der Vergangenheit hatten gezeigt, dass dieses Verfahren sehr anfällig für Missbrauch war. Daher gab es Zeiten, in denen das Freikaufen verboten wurde.

nationalen Hafen, der günstiger oder näher gelegen war. Eine situationsbedingte Alternative aufgrund ungünstiger Wetterverhältnisse oder navigatorischer Gegebenheiten bildete das Ansteuern eines Hafens einer verbündeten Macht. Das gekaperte Schiff musste über die lokale Admiralität an die zuständige Prisengerichtsbarkeit überstellt werden, die dann eine endgültige Entscheidung über den Status des Schiffes und seiner Fracht traf.

Artikel 17 des Pyrenäenfriedens von 1659 nahm das Kontrollrecht, das bereits im Vertrag von 1625 erwähnt wurde, in gleicher Weise auf. Die dazugehörige Regelung ergänzte, dass neben den Frachtpapieren auch Informationen über das Schiff, die Besatzung, die Route und die Fracht selbst als Dokumente vorhanden und einsehbar sein sollten.<sup>139</sup>

Eine im Kontext der Kontrolle stehende bedeutsame Weisung fand sich im sechsten Abschnitt des Kapitels 276 ‚Konsulats des Meeres‘. Sie betraf den Freikauf eines kontrollierten, feindlichen Kauffahrteischiffs durch dessen Kapitän:

Wenn etwa das betreffende Schiff den Feinden, und die im Schiffe befindliche Ladung Freunden zugeordnet werden, da müssen die Kaufleute, die sich auf dem besagten Schiff befinden und denen die Ladung gehört, [...] mit dem Admiral zu einem angemessenen Preise einigen, soweit sie es vermögen, und der betreffende Admiral muss ihnen eine Regelung oder einen Vertrag gewähren, der angemessen ist [...].<sup>140</sup>

Diese Art von gegenseitiger und einvernehmlicher Einigung für den Freikauf ist auch unter dem Begriff *Rançon* bekannt geworden.

### 2.1.5 Prisengerichte und die Legitimität der Prisennahme

Der operative Prozess der Prisennahme fand auf hoher See unter Bedingungen wie Wind, Wetter und dem Risiko einer feindlichen Intervention statt. Nach der Überstellung einer erbeuteten Prise begann das Verfahren zur Überprüfung der Rechtmäßigkeit der Kaperung<sup>141</sup> vor dem zuständigen Prisengericht<sup>142</sup> an Land.

<sup>139</sup> Du Mont: *Corps Universel du Droit Des Gens* (VI), S. 267: XVII. *Que s'ilz estoient entrez dans les rades, ou estoient rencontrez en peine mer, par quelques navires dudit Seigneur Roi Catholique, ou d'Armateurs particuliers ses sujets, lesdits navires d'Espagne, pour éviter tout desordre, n'approcheront pas de plus près les François, que de la portée du canon, et pourront envoyer leur petite barque ou chaloupe au bord des navires ou barques Françaises, et faire entrer dedans deux ou trois hommes seulement à qui seront montrez les passeports, par le maistre ou patron du navire François, en la maniere cy-dessus spécifiée, selon le Formulaire qui sera inséré à la fin de ce Traité; par lequel il puisse apparostre non seulement de sa charge, mais aussi du lieu de sa demeure et residence, et du nom tant du maistre et patron, que du navire mesme; afin que par ces deux moyens on puisse cognoistre s'ils portent des marchandises de contrebande, et qu'il apparostre suffisamment, tant de la qualité dudit navire, que de son maistre et patron: ausquels passeports et lettres de mer, se devra donner entiere foy et creance. Et afin que l'on cognoisse mieux leur validité, et qu'elles ne puissent en aucune maniere estre falsifiées et contrefaites, seront données certaines marques et contreseings de chaque côté des deux Seigneurs Roys.*

<sup>140</sup> Hecker und Tomson: *Völkerrecht und Prisenerrecht*, S. 622, rechte Spalte.

<sup>141</sup> Kunz: *Kriegsrecht und Neutralitätsrecht*, S. 169 ff.

<sup>142</sup> Normalerweise brachte der Kaperer seine Prise in seinen Stützpunkt oder Hafen ein, in dem sein Schiff und dessen Reeder registriert waren.

Im späteren Mittelalter hatten die Seehandelstaaten und Stadtstaaten eine entsprechende rechtliche Instanz geschaffen, die im Grundsatz als eine vom sonstigen Rechtswesen unabhängige Gerichtsbarkeit diente.<sup>143</sup> Die rechtsprechenden Gremien wurden in Frankreich als *Conseil des Prises*, in England als *Prize Court* und in den Vereinigten Niederlande als *Hooge Raad* bezeichnet.<sup>144</sup>

Diesem Gericht oblag die rechtliche Beurteilung der erfolgten Beutenahe auf See, d. h. der Entscheidung über den Status des eingebrachten Schiffes sowie über dessen Verbleib mitsamt seiner Ladung. Bis zum Verdikt des Prisengerichts verblieb es im Besitz des ursprünglichen Eigentümers. Die Rechtsfindung sah die Befragung des Kaperkapitäns, der Schiffsführung des gekaperten Schiffes und weiterer, der Sache dienlicher Zeugen sowie die Einsicht in relevante Papiere und die Inspektion der Ladung selbst vor.<sup>145</sup> Zur Interessenwahrung war dem ortsansässigen akkreditierten Konsul des betroffenen Flaggenstaates die Möglichkeit zugestanden, Einsprüche im Verlauf des Prozesses einzulegen. Dabei ging es zumeist um die Restitution des Schiffes sowie der Fracht, die nicht unter Konterbande fiel. Eine angemessene finanzielle Kompensation für den Verlust oder auch für die Verzögerung der geplanten Warenlieferung am eigentlichen Bestimmungsort konnten ebenfalls Inhalt eines prisengerichtlichen Schiedsspruchs sein. Im Falle einer Versenkung des aufgebrachtten Handelsschiffes musste der Kommandant oder Kapitän des Kaperschiffes der lokalen Admiralität und gegebenenfalls vor dem Prisengericht Bericht über die Gründe erstatten.

Mit dem abschließenden Urteilsspruch ‚Gute Prise‘ als rechtmäßige Kaperung wurden die gegnerischen oder neutralen Eigentumsrechte am Schiff und der Ladung für nichtig erklärt. Nationale Verordnungen regelten die anteilige Verteilung der Erlöse des Verkaufs der Waren; das Schiff selbst konnte von der Marine übernommen oder dem interessierten Kaperkapitän wahlweise den Reedern gegen Zahlung übereignet werden. Wurde dagegen auf Unrechtmäßigkeit der Prisennahme entschieden, erfolgte die Freigabe des Schiffes mitsamt seiner Ladung, sofern diese nicht unter die Festlegung von Konterbande fiel. In diesem Fall wurden sie einbehalten, ein Anspruch auf Gewährung einer Entschädigung war hinfällig. Der Gerichtsbeschluss wurde dem König oder dem Statthalter zur endgültigen Entscheidung vorgelegt. Bei einer unrechtmäßigen erfolgten

143 Desgleichen oblag diesem Gericht auch die Verurteilung von gefassten Piraten.

144 Die Literatur zur damaligen Prisengerichtsbarkeit der drei Seemächte ist recht umfangreich; maßgebliche Abhandlungen finden sich bei: Dumas, Auguste: *Le Conseil des prises sous l'Ancien Régime XVIIe et XVIIIe Siècles* in *Nouvelle revue historique de droit français et étranger*, Tome 29, Paris 1905, S. 317–377, 477–522 und 613–678; Roscoe, Edward Stanley: *A history of the English Prize Court*. London 1924, S.25–32; Townley, Lynne Margaret: *Sir William Scott, Lord Stowell and the development of the prize law in the high court of admiralty 1798–1828. With particular reference to the rights of belligerents*. Birmingham 31 December 1994.

145 Hierbei ging es um die tatsächlichen Abläufe an Bord des angehaltenen Schiffes sowie über das Ergebnis der Prüfung der Schiffs- und Ladungspapiere. Das Auftreten des Prisengerichtskommandos und das Verhalten des gegnerischen bzw. neutralen Schiffsführers und seiner Besatzung wurden ebenfalls hinterfragt. In Einzelfällen waren auch die bei der Kaperung vorherrschenden Umweltbedingungen wie Seegang, Wind, Sichtverhältnisse Faktoren, die die Prisennahme negativ beeinflussen konnten und bei der Rechtsprechung Berücksichtigung finden sollten.

Kaperung wurde das Kauffahrteischiff freigegeben; mögliche Verluste für den Reeder und die Handelspartner mussten nicht erstattet werden.<sup>146</sup> Obgleich von den Gerichten eine von interner oder externer Einflussnahme freie Rechtsprechung erwartet wurde, bedeutet die Bewahrung der Unabhängigkeit eine besondere Herausforderung für die Prisengerichtsbarkeit.

Die regionale Ausweitung der Seehandelskriegsführung machte eine Anpassung der prisengerichtlichen Ahndung an geografische Realitäten erforderlich. So barg die Einbringung einer Prise aus der Karibik, von der Ostküste Nordamerikas oder aus dem asiatischen Raum des Indiks in den europäischen Hafen des Kaperers diverse Risiken. Sie betrafen insbesondere zeitliche Faktoren wie die Dauer bis zum prisengerichtlichen Entscheid über die Rechtmäßigkeit der Prisennahme aufgrund des damit verbundenen möglicherweise langen Transits. Ein anderer Aspekt war der potenzielle Verlust des gekaperten Schiffes und/oder der Waren durch Wind und Wetter im Verlauf der Verlegung. Personalprobleme auf dem Kaperschiff konnten auch aufgrund der notwendigen Entsendung von Prisengerichtskommandos auf das erbeutete Kauffahrteischiff zu weiteren Herausforderungen führen. In dieser Erkenntnis hatten die Seemächte entschieden, Vizeadmiralitätsgerichte bei den Gouverneuren in ihren Kolonien oder Handelszentren einzurichten, um die Transitzeit zu reduzieren und damit auch die Rechtsfindung zu beschleunigen.

## 2.2 Die Erfordernisse für die Handhabung des Prisengerichts

Die Handelsaktivitäten Europas nahmen im Verlauf des 17. Jahrhunderts zunehmend eine globale Dimension an. Die Atlantikregion, ergänzend zum indo-asiatischen Raum, zog das besondere Interesse der europäischen Staaten auf sich.<sup>147</sup> Die zwangsläufige Zunahme des Schiffsverkehrs auf den ozeanischen Routen und deren Zugängen zu den Zielhäfen war unvermeidlich. Dies machte sie bis in die heutige Zeit zu einem bevorzugten Zielobjekt der Interessenwahrung der europäischen Seehandelsmächte in Perioden politischer Spannungen und Kriege. Die Durchführung eines maritimen

<sup>146</sup> Zudem fungierten die französischen und englischen Könige wie auch der niederländische Statthalter bei einer Appellation als zweite Instanz.

<sup>147</sup> Mit der Entdeckung der Seewege zum amerikanischen und asiatischen Kontinent hatten die globalen Handelsaktivitäten mit Partnern im atlantischen und dem indo-ozeanischen Raum zunehmend an Geltung gewonnen. Die bedeutenden Küstenstädte der damaligen See- und Handelsmächte in Europa an den Küsten des östlichen Atlantiks und seiner Randmeere waren eingebunden in diverse merkantile Netzwerke; sie betrafen die interregionalen, zum Teil intensiven Handelsbeziehungen mit den maritimen Hansestädten, den beiden skandinavischen Königreichen Dänemark und Schweden sowie weiter östlich mit dem Zarenreich Russland. Diese Entwicklung führte zu verschärften Konkurrenzen auf den europäischen Märkten, die sich seit Mitte des 17. Jahrhunderts vermehrt auch als Auslöser für maritime Auseinandersetzungen um die Dominanz im Seehandel zeigen. Der Atlantik erwies sich nicht nur als kommerzielle Brücke zwischen Europa, dem amerikanischen Kontinent und der Karibik-Region, sondern zugleich auch als Schauplatz maritimer Konflikte infolge ökonomischer Interessen.

Handelskriegs stellte dabei spezielle Anforderungen an Ressourcen, Personal und administrative Voraussetzungen.

### 2.2.1 Die materiellen Ressourcen

Die seit Mitte des 17. Jahrhunderts aufgebauten Flottenverbände verfügten nicht über die geeigneten materiellen Ressourcen für einen Seehandelskrieg. Linienschiffe der Seestreitkräfte waren vorrangig für Operationen gegen feindliche Flotten konzipiert. Aufgrund ihrer Konstruktionsmerkmale waren sie in ihrer Manövrierfähigkeit und Geschwindigkeit eingeschränkt und schwerfällig und somit ungeeignet für den Kaperkrieg.

In Anlehnung an das von Clausewitz entwickelte Theorem über Zweck, Ziel und Mittel in der Kriegsführung<sup>148</sup> stellten leichtere und schnellere Einheiten wie Kriegsschiffe des 4. und 5. Ranges sowie Fregatten<sup>149</sup> die benötigten Seekriegsmittel für den Kaperkrieg dar. Allerdings waren sie in ihrer Quantität bei den Flotten der Seemächte generell unzureichend. Daher begannen die Exekutiven, im Sinne der nationalen Ziele im Handelskrieg, die Durchführung der erforderlichen Kaperoperationen auszulagern und an interessierte Schiffsführer und Reeder zu übertragen. Die benötigten finanziellen Investitionen für den Erwerb oder auch Überlassung von geeigneten Einheiten wurden hauptsächlich von Syndikaten oder Konsortien getragen.

Die zur Verwendung kommenden Schiffe waren überwiegend leicht bewaffnete Barken oder auch Fischerboote bei einer Wasserverdrängung von etwa 200 Tonnen und weniger. Das vorgesehene Operationsgebiet – Küstengewässer<sup>150</sup> oder offene See – sowie die erwartete Mission des Kapereinsatzes erwiesen sich als die wesentlichen Kriterien für die Auswahl von geeigneten Schiffen.<sup>151</sup> Bei der zuständigen lokalen Admiralität war ein Dokument mit einer Liste der Syndikatsmitglieder und ihren finanziellen Anteilen für Schiff und Besatzung zu hinterlegen. Diesem Schriftstück musste als

**148** Clausewitz, Carl von: Vom Kriege. Vollständige Ausgabe der acht Bücher. Berliner Ausgabe 2016, S. 31: „Fragen wir zuerst nach dem Ziel, worauf der ganze Krieg gerichtet werden muss, um für den politischen Zweck das rechte Mittel zu sein, so werden wir dasselbe ebenso veränderlich finden, als der politische Zweck und die eigentümlichen Verhältnisse des Krieges es sind.“

**149** Mit graduellen Unterschieden war in den europäischen Marinen ein Klassifizierungssystem eingeführt worden, das Segelkriegsschiffe nach Typgruppe sowie nach Bewaffnung gruppierte. Die *Royal Navy* hatte 1653 verschiedene Kategorien definiert, um ihre Schiffe je nach Wasserverdrängung sowie Bestückung mit Kanonen nach Anzahl und Kaliber differenzieren zu können. Dieser Ansatz der Kategorisierung der Segelkriegsschiffe nach *Rates* wurde für die französische Marine per *Reglement Que le Roi veut & ordonne être observé dans la construction des vaisseaux de Sa Majesté* unter Verwendung des Begriffs ‚Rang‘ übernommen und unter Federführung von Colbert im Juli 1670 publiziert. Im Grundsatz waren die Merkmale der verschiedenen Ränge in den europäischen Kriegsmarinen gleich, sie orientierten sich vornehmlich an der Anzahl Hauptbewaffnung mit Geschützen; diese wiederum bestimmten damit implizit die Größe hinsichtlich der Wasserverdrängung, die Besegelung und die Mannschaftsstärke.

**150** Küstenfahrt (groß/klein), in Frankreich als *cabotage (grand/petit)* bezeichnet.

**151** Jahreszeitliches Wetter mit resultierendem Seegang, die Heuer für die Besatzung und deren Versorgung mit bereitzustellenden Viktualien waren weitere Determinanten für Umfang und Art der Kapereinsätze.

Anhang mit einer unterzeichneten Haftung für das Kaperschiff sowie für dessen Kapitän und Mannschaft beigefügt werden. Die Einführung solcher regional angepassten Regelungen hatte sich bei den Seemächten als gängige Praxis erwiesen.

## 2.2.2 Die personellen Ressourcen

Im zeitlichen Rahmen dieser Dissertation orientiere ich mich bei der Verwendung des Begriffs ‚Kaperer‘ an der Definition, die Martens in seiner Abhandlung über das Kaperwesen im Jahr 1695 verwendet hat.

Capereyen nennt man die Unternehmungen von Privatpersonen, welche in Kriegszeiten mit besonderer Erlaubniß einer kriegführenden Macht ein oder mehrere Schiffe auf eigene Kosten in der Hauptabsicht ausrüsten, dem Feinde Abbruch zu thun, und denjenigen Handel neutraler oder freundschaftlicher Staaten mit dem Feinde zu verhindern, der im Kriege als unerlaubt angesehen wird.<sup>152</sup>

Überdies weist er darauf hin, dass eine einzelne Person die Kosten und die Ausrüstung eines Kaperschiffes finanzieren könnte, um dann selbst als Kapitän oder Schiffsführer zur See zu fahren. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, ein Syndikat von Interessierten wie Reedern, Kaufleuten oder Investoren zu gründen, um das finanzielle Risiko für den Erwerb und Unterhalt eines für Kaperoperationen geeigneten Schiffes zu teilen. Der Einsatz dieser privaten Kaperschiffe erfolgte unter dem Kommando von speziell angeheuerten Kapitänen, sofern sie nicht schon selbst Schiffsführer und Besitzer eines solchen Schiffes waren.<sup>153</sup> Dieser dann staatlich autorisierte private Kapitän oder Schiffsführer, zusammen mit seiner Besatzung,<sup>154</sup> wurde in Frankreich als *Armateur* oder *Corsaire*, England als *Privateer* und in den Provinzen der Generalstaaten als *Commissievaarder* bezeichnet;<sup>155</sup> die beiden letzten Begriffe wurden ebenfalls für die englischen und niederländischen Kaperschiffe verwendet.<sup>156</sup> In der damaligen Zeit war es für Syndikate, die als Investoren und Gewinngemeinschaften für die private Finanzierung von Kaperunternehmungen agierten, üblich, diese Begriffe gleichermaßen zu verwenden.

152 Von Martens: S. 17, Über Caper, § 1.

153 Es war üblich, dass dieser Kapitän selbst auch dem Syndikat angehörte.

154 Kaperer unterscheiden sich von Söldnern, die als Individuen definiert sind, die in ausländischen Streitkräften dienen. Französische und englische Schiffe waren im Allgemeinen mit nationalen Besatzungen ausgestattet, wobei gemäß königlichen Weisungen nur ein geringer Anteil aus Ausländern bestehen durfte.

155 Im deutschen Sprachgebrauch wird neben ‚Kaper‘ teilweise auch der Begriff ‚Freibeuter‘ verwendet. Es ist jedoch anzumerken, dass der Begriff ‚Freibeuter‘ oft eine gewisse Nähe zur Piraterie suggeriert. Um mögliche Missverständnisse zu vermeiden, wurde in dieser Arbeit von der Verwendung des Begriffs ‚Freibeuter‘ abgesehen.

156 Der französische Begriff *Corsaire* wurde ebenfalls sowohl für den Kaperer wie auch für das Kaperschiff verwendet.

Der Kapitän des Kaperschiffs war für das Anheuern der notwendigen Mannschaft verantwortlich. Er übernahm diese entweder vom erworbenen Schiff oder stellte sie nach seinen Vorstellungen für die Anforderungen der bevorstehenden Kaperoperation zusammen.<sup>157</sup> Die Herausforderung bei der Bemannung dieser Schiffe bestand in dem Mangel an Personal aufgrund konkurrierender Bedürfnisse zwischen der Kriegsmarine, der Handelsmarine und der Fischerei<sup>158</sup> – ein Phänomen, das bei allen Seemächten gleichermaßen zu beobachten war. Während in Frankreich und den Niederlanden die Bereitstellung von Seeleuten grundsätzlich auf freiwilliger Basis erfolgte, gab es in England das sogenannte *Pressing*, bei dem Männer in Häfen zum Dienst an Bord von Schiffen der *Royal Navy* wie auch auf Kaperschiffen gezwungen wurden.<sup>159</sup> Zusätzliche Anreize für die Rekrutierung boten finanzielle Prämien und soziale Leistungen.

### 2.2.3 Die administrativen Voraussetzungen – Der Kommissionsbrief

Zur Abgrenzung von der nicht legitimierten Inbesitznahme eines Schiffes durch Piraten waren die Seemächte und die maritimen Stadtstaaten dazu übergegangen, ihren privaten Schiffsführern unter Auflagen einen speziellen Kommissionsbrief auszustellen. Mit dem auf sie namentlich ausgestellten Dokument, auch als Kaperbrief bezeichnet, waren die Kapitäne unter Beachtung bestehender Verordnungen und Weisungen ermächtigt, feindliche und neutrale Kauffahrteischiffe zu kapern.

In seinem sehr umfangreichen *Traité sur les Prises*<sup>160</sup> hatte der Generalsekretär der *Marine Royale*, Jean-Baptiste-Henri de Valincourt, in insgesamt 16 Artikeln die verschiedenen Aspekte der Prisennahme aus Sicht der französischen Exekutive dargelegt. Diese Abhandlung diente als thematische Vorbereitung für den jungen *Louis-Alexandre de Bourbon, Comte de Toulouse*,<sup>161</sup> in seiner Funktion als *Amiral de France*. Der fünfte Artikel betraf unter dem Titel *Des commissions pour armer en course ou en guerre* die Einzelheiten, die eine Kommission zu beinhalten hatte:

157 Die Erfordernisse betrafen den Einsatz der an Bord mitgeführten Kanonen sowie gegebenenfalls für die Einbringung des gekaperten Schiffes (siehe Abschnitt 2.1.4).

158 Als Kriterien seitens eines Besatzungsmitglieds wurden angesehen: Höhe der Heuer (Entlohnung) und möglicher zusätzlicher Zahlungen, Dauer der Abwesenheit, Risiken für Leib und Leben.

159 Molloy, Charles: *Treatise of Affairs Maritime and of Commerce*, S. 97–99. Diese Maßnahme bezeichnet das von den Königen Englands übertragene Recht an ihre Seestreitkräfte, seit dem 16. Jahrhundert als *Royal Navy* bezeichnet, Männer an Land, ggfs. unter Zwang, für den Dienst an Bord ihrer Schiffe zu rekrutieren, *to press*, um die Besatzung zu komplettieren.

160 Sue, Eugène: *Histoire de la marine française*. Tome 3. Paris 1845. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k28206x?rk=85837;2>. Stand: 05.11.2017. S. 321–342.

161 \*1678; †1737, Sohn Ludwigs XIV. Er wurde im Alter von fünf Jahren zum *Amiral de France* ernannt.

*Cette permission, qu'on appelle communément commission en guerre ou commission pour armer en course, doit contenir le nom et le port du vaisseau et celui du capitaine, le nombre de ses canons et de son équipage, et le lieu d'où il part.*<sup>162</sup>

Valincourt wies zudem darauf hin, dass die Erteilung dieser Ermächtigung in der Befugnis des *Amiral de France* läge. Es ist zu vermuten, dass diese umfassende Darstellung zum Prisenwesen für den jungen Admiral von Frankreich vor Ausbruch des Neunjährigen Kriegs erstellt worden war und somit die damals aktuelle Position der französischen Exekutive zum Kaperkrieg darstellt.

Mit der Erteilung einer derartigen Kommission autorisierten die Exekutiven private Schiffsführer, feindliche und neutrale Schiffe unter Beachtung der gewohnheitsrechtlich anerkannten Normen und nationalen Regelungen zu kapern. Diese Aktion repräsentierte eine legale Prisennahme, auch bekannt als Kaperei, im Gegensatz zur Piraterie, der illegalen Beutenahme. Der jeweilige Herrscher oder die regierende Institution<sup>163</sup> übertrugen mit der Gewährung dieses Briefes zugleich einen Teil ihrer Prerogative an Personen, die nicht im Dienst des Staates standen, sondern als Privatleute agierten. Dies erklärt auch die Verwendung der englischen Bezeichnung *Privateer*.

Die nationale Admiralität händigte die mit dem Siegel des Regenten versehene Kommission oder Kaperbrief dem Kaperkapitän aus. Vor diesem rechtsverbindlichen Akt war eine Kautio seitens des Reeders oder des Schiffsführers zu hinterlegen.<sup>164</sup> Mit der Ausweitung des Kaperkriegs in die westatlantische Küstenregion gegen Ende des Neunjährigen Kriegs und anschließend im Spanischen Erbfolgekrieg erhielten die englischen Gouverneure in Nordamerika die Befugnis aus London, ebenfalls Kommissionen auszustellen.<sup>165</sup> Für die Kommandanten<sup>166</sup> der Kriegsschiffe der jeweiligen Marine war die Ausstellung eines gesonderten Kaperbriefes nicht erforderlich, da mit Kriegsausbruch die Prisennahme zu ihrem Aufgabenspektrum gehörte.

Die jeweils erteilte Kommission bzw. Kaperbrief war für eine bestimmte Dauer auf den Kapitän und das von ihm geführte Schiff mit jeweiliger Namensnennung ausgestellt; eine Nichtbefristung stellte die Ausnahme dar. Der Kaperer hatte seinen Kaper-

162 Ebd. S. 326. Die Übersetzung dieses Absatzes lautet: Diese Erlaubnis, allgemein bekannt als Kommission für den Einsatz im Krieg oder Kommission für den Einsatz im Kaperkrieg, muss den Namen und den Hafen des Schiffes und des Kapitäns, die Anzahl seiner Kanonen und seiner Besatzung sowie den Ort, von dem es ausläuft, enthalten.

163 In der politischen Situation des Zeitraums der Dissertation waren dies die Könige Frankreichs und Englands, ab 1702 die Königin von England sowie die Hohen Herren der Generalstaaten der Niederlande.

164 Dazu kamen noch Verwaltungskosten wie für die schriftliche Ausfertigung der Kommission. Die Kosten für die Ausstellung der Befugnis variierten und oftmals Gegenstand von bilateralen Verhandlungen.

165 Joel H. Baer (Hrsg.): *British piracy in the golden age (2 of 4): History and interpretation, 1660–1730*. [Teilw. Faks.]. London 2007 (= , Bd. 2), S. 257. Danach ermächtigte der Gouverneur von Massachusetts 1703 mit einem von ihm autorisierten Kaperbrief Kapitän Charles Plowman mit seiner Brigantine *Charles* für die Durchführung einer beantragten Kaperunternehmung.

166 Die Schiffsführer bzw. die Kapitäne der bewaffneten Schiffe einer Flotte der nationalen Marine (Kriegsmarine) werden als Kommandanten bezeichnet.

brief mitzuführen, um sich auf Verlangen des Schiffsführers des angehaltenen Schiffes legitimieren zu können. Mit der auf ihn namentlich ausgestellten Kommission war der Kapitän verpflichtet, die nationale Prisenordnung zu beachten; Verstöße, sofern bekannt geworden, wurden je nach Sachlage durch die Admiralität oder durch das Prisengericht geahndet. Die Seemächte verwendeten für die von ihnen gewährten Kommissionen oder Kaperbriefe eine vergleichbare inhaltliche Struktur.<sup>167</sup> Diese Konvention trug zu einer gewissen transnationalen Rechtssicherheit bei.

## 2.3 Bilanz zum Status des Prisenrechts im Jahre 1672

Bereits im Artikel 276 des *Consolato del Mare* aus dem 14. Jahrhundert wurden Aspekte der Handhabung des Prisenrechts als Elemente einer national orientierten Seekriegsführung erstmals dokumentiert. Dies manifestierte sich auch in der Formulierung eines eindeutigen prisenrechtlichen Grundsatzes. Mit seinen Maximen ‚Frei Schiff-Unfrei Gut‘ und ‚Unfrei Schiff-Frei Gut‘ diente dieser Grundsatz den Seemächten fortan als Richtschnur für die Regelung staatlich sanktionierter Beutenahmen von Handelsschiffen, unabhängig von deren Status. Dieser Grundsatz konkretisierte die Umsetzung des Seebeuterechts unter Berücksichtigung des Konterbanderechts aus der Perspektive der südeuropäischen Kaufmannsgilden. Die konsequente Anwendung dieser Maximen im Prisenrecht betonte insbesondere die Bedeutung neutraler Fracht, unabhängig vom Charakter oder der Flagge des Transportschiffs. Durch diese Regelung wurde dem neutralen Eigentum eine besondere Begünstigungsklausel zuteil. Gleichzeitig resultierte daraus eine zwangsläufige Akzeptanz des Visitationsrechts durch die neutralen Parteien und erforderte von den Kriegsführenden ihrerseits eine klare Festlegung über Art und Umfang der Konterbande.

Dennoch zeigten sich unter den primären maritimen Akteuren unterschiedliche Implementierungsansätze, die sowohl Fracht als auch Schiff betrafen. Die Zunahme des überseeischen Handels und die politischen Spannungen in Europa verstärkten die Tendenz zu adaptierten nationalen Strategien im Prisenwesen während eines Krieges. Eine eingehende Untersuchung dieser situativen Anpassungen und ihrer Auswirkungen wird das zentrale Thema des späteren Kapitels 4 sein.

Für die politischen, konzeptionellen und operativen Direktiven der Kaperunternehmungen waren die nationalen Regierungen und ihre Admiralitäten verantwortlich. Von den Kommandanten der Marinen wurde erwartet, dass sie die Kaperungen strikt gemäß den Vorgaben ihrer maritimen Führung als militärische Aktionen ohne eigene Gewinnerzielung durchführten. Im Gegensatz dazu war bei Kapitänen und Unternehmern das Streben nach persönlichem und wirtschaftlichem Gewinn vorrangig, was bisweilen in Konflikt mit den übergeordneten politischen und ökonomischen Zielen ihrer Regierungen und Admiralitäten stand. Mit der Gewährung von Kaper-

167 Die Anhänge B.1 und B.2 zeigen Beispiele für Kommissionsbriefe der Seemächte Frankreich und Großbritannien.

briefen übertrugen die Exekutiven der Seemächte die Ausübung hoheitlicher Aufgaben auf die Kapitäne ziviler Schiffe und autorisierten sie, neben den Kommandanten der nationalen Kriegsschiffe, feindliche Handelsschiffe zu kapern. Dieses Mandat galt ebenso für neutrale<sup>168</sup> Handelsschiffe, sofern diese bei einer Kontrolle auf See mit für den Feind bestimmten kriegswichtigen Gütern angetroffen wurden.<sup>169</sup> Die Einhaltung und Bewertung der nationalen Prisenordnungen nach erfolgten Einsätzen fiel dagegen in den Aufgabenbereich der jeweiligen Prisengerichte der Seemächte, auch im Hinblick auf eine mögliche Rechtsfortbildung.

Die neutralen Parteien sahen das von den kriegführenden Seemächten beanspruchten Recht auf Visitation ihrer Kauffahrteischiffe als eine erhebliche Einschränkung des Prinzips der Freiheit der Meere an. Sie hatten keine rechtliche Handhabe gegen die Anwendung des Prisenrechts durch die Kriegführenden und konnten bei Unstimmigkeiten hinsichtlich der Aufbringung ihrer Handelsschiffe meist nur diplomatische Maßnahmen ergreifen, um die Freigabe ihrer gekaperten Schiffe oder ihrer Fracht zu erreichen.

Der Pyrenäenvertrag aus dem Jahre 1659 spielte, wie schon deutlich wurde, eine richtungweisende Rolle in der Handhabung des Prisenrechts, insbesondere durch seine Artikel zur Konterbande und zur Kontrolle verdächtiger Handelsschiffe in Kriegszeiten. Die in diesem Vertrag festgelegten Regelungen behielten ihre Relevanz in den drei in dieser Dissertation untersuchten Konflikten und auch in späteren maritimen Auseinandersetzungen bis ins 20. Jahrhundert.

Überraschenderweise findet die maritime und handelspolitische Bedeutung dieses völkerrechtlichen Vertrags in der deutschen Historiografie nur wenig Beachtung. Der Fokus liegt stattdessen auf der territorialen Neuordnung Frankreichs nach dem französisch-spanischen Krieg und dem politischen Einfluss der Ehe zwischen Ludwig XIV. und der spanischen Infanta Maria Teresa. Die maritime Komponente, obwohl durch die Nummerierung der relevanten Artikel im Vertrag selbst hervorgehoben, wird in der deutschen Geschichtsschreibung oft in den Hintergrund gerückt oder zumindest marginalisiert. Dies wirft die Frage auf, ob dies einer generellen kontinentalen Orientierung geschuldet ist.

Ein weiterer bedeutsamer Faktor, der jedoch in den prisenrechtlichen Regelungen nicht berücksichtigt wurde oder nicht einbezogen werden konnte, waren die besonderen Bedingungen im Operationsgebiet des Englischen Kanals.<sup>170</sup> Hier konnten überwiegend westliche bis nordwestliche Wetterlagen sowie navigatorische Herausforderungen

<sup>168</sup> Neutral ist die Position eines Staates, der nicht direkt am Krieg beteiligt ist bzw. keine Allianz mit einer der kriegführenden Parteien eingegangen ist. Es wird erwartet, dass dieser Staat/Stadtstaat sich gegenüber den Antagonisten zur Neutralität wie Nicht-Einmischung oder Parteinahme verpflichtet fühlt. Seine Bürger werden als Neutrale bezeichnet.

<sup>169</sup> Kunz: *Kriegsrecht und Neutralitätsrecht*, S. 135.

<sup>170</sup> In dieser Dissertation wird für den Zugang des Atlantiks zur südlichen Nordsee der Begriff ‚Englischer Kanal‘ dem ‚Ärmelkanal‘ vorgezogen. Die entsprechende Bezeichnung in Frankreich lautet *La Manche* und in den Niederlanden *Het Kanaal*.

aufgrund von starken Strömungen und Sandbänken eine Kaperunternehmung nachteilig beeinflussen und gegebenenfalls zum Scheitern führen.<sup>171</sup> Erfolg oder Misserfolg einer Operation konnten daher maßgeblich von diesen geografischen und meteorologischen Bedingungen beeinflusst werden, unabhängig von den geltenden Normen des Prisenrechts.

Am Vorabend des Französisch-Holländischen Krieges im April 1672 waren die vier Grundpfeiler des Prisenrechts als maritimes Gewohnheitsrecht international unter den Seemächten etabliert. Infolgedessen fanden auch die materiellen und formellen Normen dieses spezialisierten Rechtsgebiets zunehmend Eingang in die nationalen Prisenordnungen der verschiedenen Seemächte. Während das materielle Recht den Inhalt und die Bedingungen für die Praxis des Prisenrechts definierte, legte das formelle Recht die Verfahren und Vorschriften für seine Durchsetzung fest. Im späteren Kapitel 4, das sich mit der Außenwirkung des Prisenwesens befasst, wird untersucht, inwieweit die Seemächte den prisenrechtlichen Grundsatz des *Consolato del Mare* im Kontext ihrer Seekriegsführung umgesetzt haben.

Bevor die Themen des vierten Kapitels adressiert werden, widmet sich das nachfolgende Kapitel 3 der Darstellung der drei für diese Dissertation entwickelten Kenngrößen des Prisenwesens. Untersucht wird, wie diese Kenngrößen in den nationalen Regelwerken der drei Seemächte vertreten sind, einschließlich eines Vergleichs der Bestände und ihrer Relevanz in den beiden Kriegen der Allianz gegen Frankreich. Das Kapitel schließt mit einer Bilanz zu den Kenngrößen und ihrer quantitativen Präsenz in den nationalen Regelwerken, das erste der drei Hauptanliegen dieser Dissertation.

171 Rodger, Nicholas A. M.: Weather, geography and naval power in the age of sail. In: Journal of Strategic Studies, Volume 22, 1999–Issue 2–3, S. 178–200.

## 3 Die Kenngrößen des Prisenwesens 1672–1713

Nach der detaillierten Darstellung des Prisenrechts bis zum Beginn des Holländischen Kriegs im Jahr 1672 und der ausführlichen Diskussion der für die Praxis des Kaperwesens notwendigen Ressourcen in Kapitel 2 konzentriert sich dieses Kapitel auf die für diese Dissertation spezifisch definierten Kenngrößen des Prisenwesens. Ihre Relevanz wird im Kontext der 361 zwischen 1672 und 1713 von den drei Seemächten veröffentlichten Dokumente untersucht.

Die Parameter Prisenrechtliche Kategorien (PKat), Domänen des Prisenwesens (DMPW) und Referenzthemen zum Prisenwesen (RTPW) werden dabei in den Mittelpunkt gestellt. Die Beschreibung, Definition und Analyse der Dokumente in den nationalen Regelwerken bildeten die Grundlage und den Rahmen für deren Untersuchung und Bewertung.

Die in der Einleitung genannten nationalen Dokumententypen, die für die Veröffentlichung der Verordnungen und Richtlinien verwendet wurden, werden in dieser Arbeit nicht detailliert untersucht. Das Hauptziel dieser Dissertation liegt weniger in der Untersuchung formaler Aspekte wie beispielsweise der Publikationsmethoden der Seemächte, sondern vielmehr in der inhaltlichen Analyse und Bewertung der Dokumente. Nach einer ersten Prüfung des gesamten Datenbestands hat sich gezeigt, dass eine konsistente Zuordnung der Dokumententypen zu den Kategorien in der Regel nicht möglich ist.

So betraf die französische *Ordonnance* vier der sechs Kategorien, nur neun entfielen auf das Seebeuterecht und 16 auf das Kontrollrecht. Die englische *Instruction* behandelte in elf Dokumenten das Seebeuterecht und weiteren zwei das Konterbanderecht. Das niederländische *Placaat* mit seinen 40 Dokumenten thematisierte beispielsweise in vier Papieren die Aspekte des Seebeuterechts, in acht das Konterbanderecht und in sieben Schriftstücken das Kontrollrecht.

Die Kenngrößen und ihre eindeutige Zuordnung 1:1 zu jedem Dokument sind essenziell, um anhand der von den drei Staaten veröffentlichten Dokumente die nationalen Schwerpunkte im Prisenrecht zu identifizieren. Zudem ermöglicht eine vergleichende Betrachtung dieser Parameter in den Dokumenten<sup>172</sup> die Aufdeckung von Zusammenhängen und Wechselwirkungen in den drei Regelwerken.

### 3.1 Die Kenngrößen – eine Einführung

Vor der eigentlichen Analyse der Dokumente im Kontext der definierten Kenngrößen ist es erforderlich, die drei Kenngrößen mit ihren Inhalten vorzustellen. Folgende Fragen

172 *Compare and contrast.*

leiten die nachfolgende Diskussion: Welche Akzente setzten die drei Seemächte in ihren Regelwerken hinsichtlich der Kategorien, Domänen und Themen des Prisenwesens? Wie unterschieden sich diese Sammlungen an Direktiven und Verordnungen hinsichtlich dieser Schwerpunkte? Gab es Unterschiede in den Prioritäten der drei Regelwerke in den beiden Kriegen gegen Frankreich, die sich zahlenmäßig feststellen lassen? Im abschließenden Fazit wird beurteilt, inwieweit die Kenngrößen das nationale Prisenwesen im Zeitraum von 1672 bis 1713 angemessen quantitativ abbilden konnten.

### 3.1.1 Die prisenrechtlichen Kategorien

Für die Analyse werden die vier Institute des Prisenrechts sowie zwei Kategorien von ergänzenden Merkmalen des Prisenwesens berücksichtigt, die mit den 361 Dokumenten des Gesamtbestands verknüpft sind. Die beiden Gruppierungen sind in Tabelle 1 mit den ihnen zugeordneten Codes zu entnehmen.

#	Prisenrechtliche Kategorien (PKat)	Code
<b>Die Institute des Prisenrechts</b>		
1	Seebeuterecht	SBR
2	Konterbanderecht	KBR
3	Blockaderecht	BKR
4	Kontrollrecht (Visitation, Einbringung, Prisengerichtliche Entscheidung)	KEG
<b>Ergänzende Merkmale des Prisenwesens</b>		
1	Generelle Maßnahmen zur Durchführung des nationalen Prisenwesens	GMP
2	Zusätzliche Richtlinien/Dokumente zur Praxis des Prisenrechts (im direkten/indirekten Zusammenhang mit der Durchführung)	ZRP

Tabelle 1: Liste der prisenrechtlichen Kategorien

Das kolorierte Blockaderecht als viertes Institut ist in keinem der Bestände der drei Seemächte durch ein diesbezügliches Dokument vertreten. Die Grafik in Abbildung 5 zeigt die nationale Verteilung der auf die fünf Kategorien bezogenen Veröffentlichungen.

Unter den prisenrechtlichen Kategorien sind die drei Institute des Prisenrechts mit insgesamt 151 Dokumenten am stärksten vertreten; dies macht 41,8% des Gesamtbestandes aus. Dabei zeigt sich, dass das Seebeuterecht und das Kontrollrecht ähnliche Dokumentenzahlen aufweisen, wobei das Seebeuterecht besonders im englischen Bestand und das Kontrollrecht vorwiegend im französischen Inventar dominieren. Auffällig ist, dass das Konterbanderecht insgesamt nur schwach repräsentiert ist und im französischen Bestand gänzlich fehlt. Die beiden ergänzenden Kategorien weisen jeweils eine vergleichbare Anzahl an Dokumenten auf, der Großteil dieser Dokumente stammt aus Frankreich.

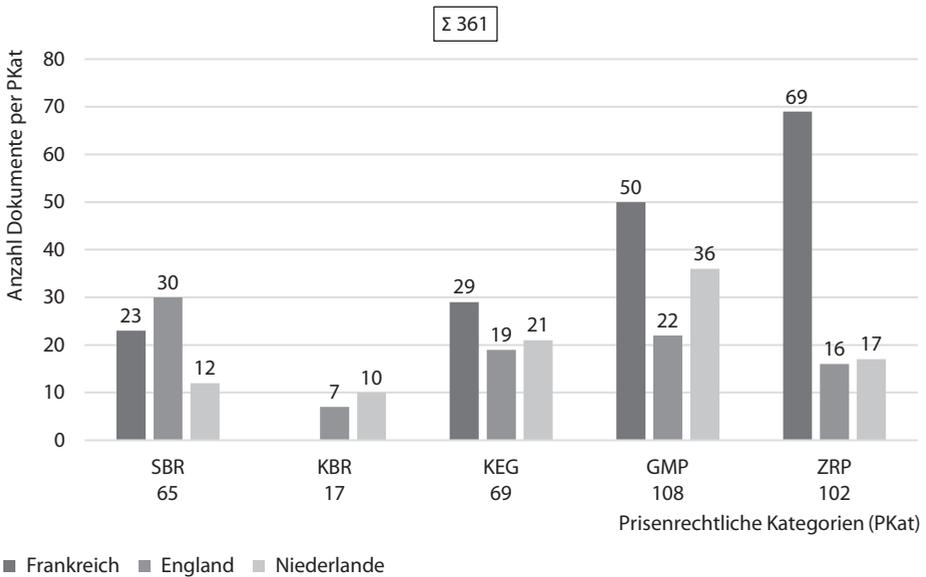


Abbildung 5: Die Verteilung der prisenrechtlichen Kategorien im Bestand der drei Seemächte

**Legende:**

- SBR Seebeuterecht
- KBR Konterbanderecht
- KEG Kontrollrecht (Visitation, Einbringung, Prisengerichtliche Entscheidung)
- GMP Generelle Maßnahmen zur Durchführung des nationalen Prisenwesens
- ZRP Zusätzliche Richtlinien/Dokumente zur Praxis des Prisenrechts

### 3.1.2 Die Domänen des Prisenwesens mit ihren Referenzthemen

Die nächste Ebene der Differenzierung des Dokumentbestandes bezieht sich auf die Zuordnung eines jeden Dokuments zu der zweiten und dritten Kenngröße, der Domäne des Prisenwesens (DMPW) und dem jeweiligen Referenzthema zum Prisenwesen (RTPW), welches den inhaltlichen Kern jedes Schriftstücks bildet. Im Laufe der bisherigen Analyse zeigte sich, dass jede Seemacht in ihrer Kompetenz, Veröffentlichungen mit inhaltlichen Aussagen zum Prisenwesen zu erstellen an verschiedene Zielgruppen gerichtet war, sowohl extern als auch intern. Die externen Zielgruppen – Akteure außerhalb der eigenen Rechtshoheit – umfassten Staaten, gegen die Krieg geführt wurde, mit denen ein Bündnis bestand und solche, die nicht am Krieg beteiligt waren. Im Gegensatz dazu richteten sich die Dokumente mit interner Zielrichtung an eigene Organisationen und Einheiten, darunter Kaperfahrer, Reeder, Kaufleute und die zuständigen Prisengerichte. Um dieser Differenzierung Rechnung zu tragen, wurden die beiden Begriffe ‚Außenwirkung‘ und ‚Innenwirkung‘ als Kategorien eingeführt. Unter diesen Kategorien wurden thematisch passende Domänen definiert. In Tabelle 2 sind die insgesamt sechs Domänen mit den eigens definierten Codes aufgeführt.

#	Domänen des Prisenwesens (DMPW)	Code
<b>Domänen mit Bezug zur Außenwirkung des Prisenwesens</b>		
1	Policy-Aspekte für den Kaperkrieg (Nationale Weisungen & Internationale Vereinbarungen)	POL
2	Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs	FKK
<b>Domänen mit Bezug zur Innenwirkung des Prisenwesens</b>		
1	Regelungen und interne Verordnungen für die Praxis des Prisenrechts	RIV
2	Rechtliche Sachverhalte zum Prisenwesen	RPW
3	Ökonomische Implikationen in Verbindung mit der Handhabung des Prisenrechts	ÖKO
4	Weitere Aspekte im Kontext des Prisenwesens	WPA

Tabelle 2: Die Domänen des Prisenwesens

Die Grafik in Abbildung 6 zeigt die nationale Verteilung der Dokumente zu diesen sechs Domänen.

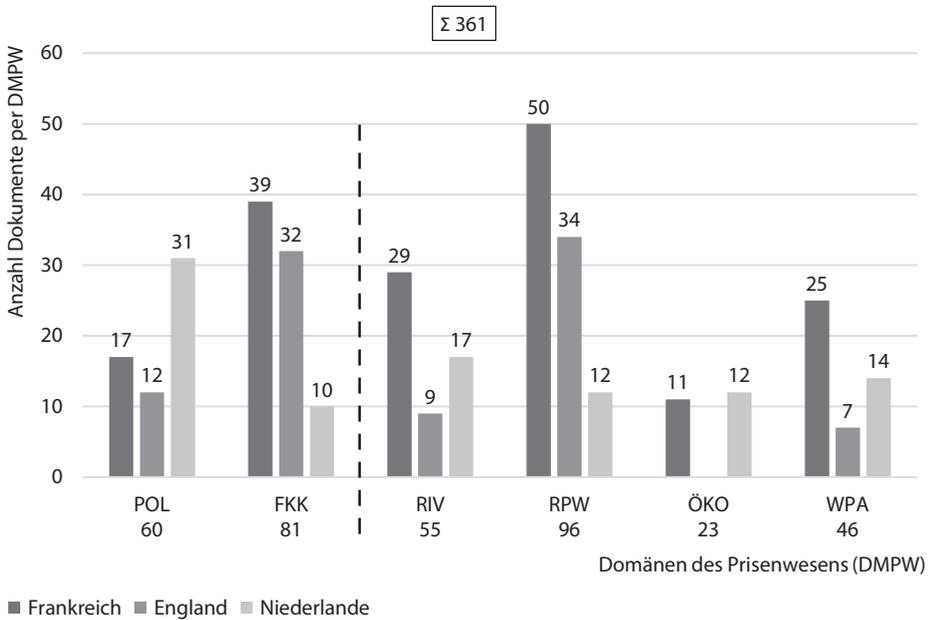


Abbildung 6: Die Verteilung der Domänen des Prisenwesens im Bestand der drei Seemächte

**Legende:**

- POL Policy-Aspekte für den Kaperkrieg
- FKK Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs
- RIV Regelungen und interne Verordnungen für die Praxis des Prisenrechts
- RPW Rechtliche Aspekte im Prisenwesen
- ÖKO Ökonomische Implikationen in Verbindung mit der Handhabung des Prisenrechts
- WPA Weitere mit dem Prisenwesen assoziierte Aspekte

Die Außenwirkung der Prisenrechtsdokumente manifestiert sich thematisch in zwei Domänen. Die erste Domäne betrifft die politischen Entscheidungsprozesse auf exekutiver Ebene, die als Policy bezeichnet werden (POL). Diese bezieht sich auf Positionen

oder Vorstellungen zukünftiger Entscheidungen oder Handlungspläne,<sup>173</sup> insbesondere im Kontext der inhaltlichen Dimension des Kaperkriegs innerhalb der eigenen Seekriegsführung. In dieser Domäne spielen internationale Verträge sowie nationale politische Richtlinien<sup>174</sup> eine wesentliche Rolle. Besonders auffällig ist die Relevanz dieser Thematik für die Generalstaaten der Niederlande. Mit insgesamt 31 veröffentlichten Dokumenten in dieser Domäne haben sie sogar zwei Dokumente mehr veröffentlicht als die Bestände Frankreichs und Englands zusammen.

Die zweite Domäne zur Außenwirkung des Prisenwesens betrifft die grundlegenden Anforderungen für die Durchführung des Kaperkriegs (EXE). Hier stehen die Exekutiven der drei Protagonisten hinsichtlich ihrer Maßnahmen, die sie zum Gelingen des Kaperkriegs koordiniert mit den politischen und maritimen Zielvorstellungen im Krieg veranlassen. In diesem Bereich zeigt sich ein diametral entgegengesetztes Bild im Vergleich zur ersten Domäne: Die Verordnungen, die sich auf die praxisorientierten Erfordernisse des Kaperkriegs beziehen, weisen für Frankreich und England im Vergleich zu den Niederlanden eine dreifach höhere quantitative Relevanz auf.

Die *Innenwirkung* des Prisenwesens wird durch verschiedene Grundsätze und Regelungen bestimmt, die eine rechtskonforme Einhaltung der vier Institute des Prisenrechts auf See und an Land sowie zusätzliche politische und administrative Vorgaben aus der jeweiligen nationalen Perspektive vorschreiben. Vier spezifische Domänen charakterisieren diesen intern-orientierten Aktions- und Maßnahmenbereich und adressieren eine Vielzahl von Aspekten, die direkt oder indirekt mit der Handhabung des Prisenrechts zusammenhängen.

Die erste Domäne befasst sich mit Regelungen und Verordnungen, die in der Regel in Form von Verboten formuliert sind (RIV), um die Rechtsordnung auf dem Gebiet des Prisenrechts zu gewährleisten. Die zweite Domäne ist von rechtlichen Fragestellungen zum Prisenwesen (RPW) geprägt und deren Klärung bildet das inhaltliche Anliegen dieses Bereichs. Wirtschaftliche Aspekte, die mit der praktischen Umsetzung des Prisenrechts in der realen Welt verbunden sind (ÖKO), sind Gegenstand der dritten Domäne. In den drei nationalen Beständen zeigten sich zwei spezifische Themen, die stellvertretend für diesen Bereich stehen. Die vierte und letzte Domäne zur Innenwirkung umfasst weitere Aspekte (WPA) in Verbindung mit dem Prisenwesen, die jedoch nicht eindeutig den anderen drei Bereichen zugeordnet werden konnten.

173 Stapleton, John M., JR.: The Blue-Water dimension of King William's War: Amphibious operations and Allied Strategy during the Nine Years' War, 1688–1697. In: Amphibious warfare 1000–1700 Commerce state formation and European expansion, S. 318, unter Verweis auf: Murray, W. and Millett, A.: A War to Be Won: Fighting the Second World War. Cambridge, Mass. 2000, verfügbar unter ProQuest Ebook Central, <https://ebookcentral-proquest-1com-1008395a51528.emedia1.bsb-muenchen.de/lib/bsb/detail.action?docID=3300332>.

174 Sowohl im Hinblick auf die konkreten Ergebnisse des politischen Handels als auch hinsichtlich der ihm zugrunde liegenden Programme, verwendet. Sie dienen der Zielorientierung und Gestaltung des Prisenwesens im Rahmen der eigenen Seekriegsführung. Siehe dazu: Vierecke, Andreas (2010): Dtv-Atlas Politik. Orig.-Ausg., 1. Aufl. München. S. 8of.

Um die Komplexität des Prisenwesens im weitesten Sinne zu erfassen, ermöglichten die einzelnen übergeordneten Domänen mit ihren definierten Merkmalen eine weiterführende Kategorisierung des Dokumentenbestands. Infolgedessen wurde durch die Einführung von Referenzthemen zum Prisenwesen (RTPW) als dritte Kenngröße eine zusätzliche thematische Differenzierung geschaffen. Damit war es möglich, jedes einzelne Dokument inhaltlich zu kategorisieren und einer relevanten Domäne zuzuordnen.

### *Die Referenzthemen der Domänen zur Außenwirkung*

Innerhalb des Bereichs der Außenwirkung konnten acht spezifische Themen identifiziert werden, die das Spektrum der jeweiligen übergeordneten Domäne verfeinern. Diese thematischen Unterteilungen umspannen verschiedene Aspekte des Prisenwesens und seiner Handhabung, sowohl im Kontext eines bevorstehenden als auch eines aktiven Konflikts. Sie berücksichtigen die Beziehungen zu potenziellen oder tatsächlichen Kriegsgegnern sowie zu neutralen Akteuren. Eine Übersicht dieser Themen ist der folgenden Tabelle 3 zu entnehmen.

#	Referenz-Themen zum Prisenwesen (RTPW)	Code
	DMPW 1 – Policy-Aspekte für den Kaperkrieg (Nationale Weisungen & Internationale Vereinbarungen)	POL
1	Nationale politische Weisungen für den Kaperkrieg	NWK
2	Bilaterale Vereinbarungen (Friedens-, Handels- und Schifffahrtsverträge, Beistandsabkommen)	BLV
3	Neutralitätsgebot und Handhabung des Prisenrechts	NEU
4	Angelegenheiten zu Seebriefen ( <i>Passports/Passeports/Paspoorten</i> )	PPT
	DMPW 2 – Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs (grundsätzliche Erfordernisse)	FKK
1	Anweisungen zur Durchführung der vier Institute des Prisenrechts (Verfahren und Prisennahme [PKat 1–4])	EXE
2	Maritime Aspekte im Kontext des Prisenrechts	MAR
3	Vercharterung von Kriegsschiffen an private Syndikate/Kapitäne	CHA
4	Angelegenheiten zu Kommissionen (Kaperbriefe und Repressalienbriefe)	KOM

Tabelle 3: Die Referenzthemen zu den Domänen der Außenwirkung

Die Bezeichnung ‚Policy-Aspekte‘ für die erste Domäne wird im Kontext der inhaltlichen Dimension des Kaperkriegs und dessen Integration in die eigene Seekriegsführung verwendet. Dabei sind internationale Verträge sowie nationale politische Vorgaben zu berücksichtigen. Zu diesem Themenkreis zählen auch bilaterale Regelungen in Handels- und Schifffahrtsverträgen, ebenso wie der historische Dualismus zwischen Prisenrecht und Neutralität. Die zweite Domäne beinhaltet operative Aspekte im weitesten Sinne, die mit der Ausübung des Prisenrechts als generell akzeptiertem Konzept für die Führung des maritimen Handelskriegs verbunden sind. Unter dem Code EXE sind verschiedene thematische Anweisungen zusammengefasst, die für die Durchführung der Prisenverfahren bzw. Prisennahme als notwendig erachtet werden. Das Thema der Vercharterung von Kriegsschiffen (CHA) ist ebenfalls dieser Gruppe zugeordnet, da es einen Einfluss auf die Führung des Kaperkriegs hat, insbesondere durch

die Bereitstellung zusätzlicher Ressourcen, die sonst nicht eingesetzt werden würden. Die Abbildung 7 präsentiert die nationale Verteilung der Referenzthemen in Bezug auf ihre zugeordneten Domänen für den Gesamtzeitraum 1672–1713.

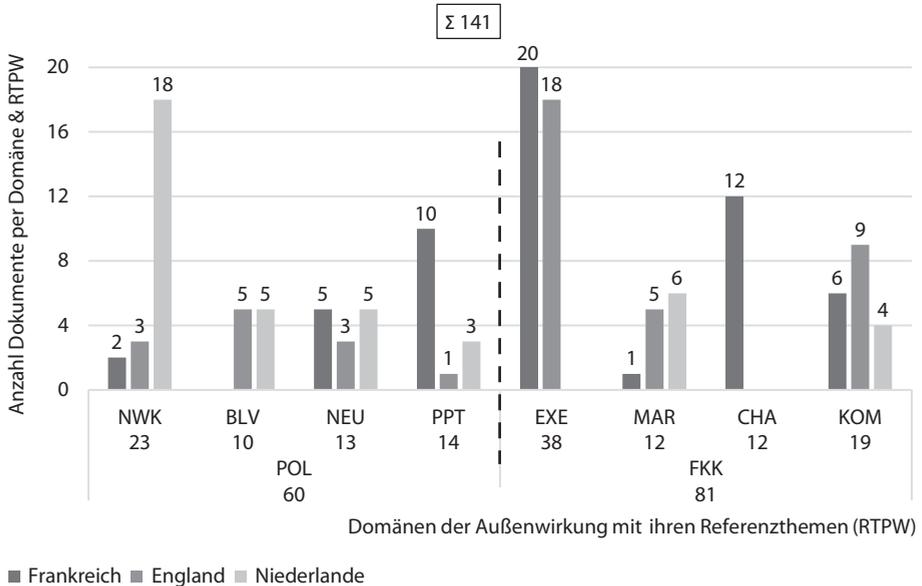


Abbildung 7: Die Verteilung der RTPW zur Außenwirkung im Zeitraum 1672–1713

**Legende:**

- POL Policy-Aspekte bei der Führung des Kaperkriegs
- NWK Nationale politische Weisungen für den Kaperkrieg
- BLV Bilaterale Vereinbarungen (Verträge und Beistandsabkommen)
- NEU Neutralitätsgebot und Handhabung des Prisensrechts
- PPT Angelegenheiten zu Seebriefen (Passports, Passeports, Paspoorten)
- FKK Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs
- EXE Anweisungen zur Durchführung der vier Institute des Prisensrechts (Verfahren und Prisennahme)
- MAR Maritime Aspekte im Kontext des Prisensrechts
- CHA Vercharterung von Kriegsschiffen an private Syndikate/Kapitäne
- KOM Angelegenheiten zu Kommissionen (Kaperbriefe und Repressalienbriefe)

Die jeweils vier Referenzthemen der Domänen der Policy-Aspekte (POL) und der Erfordernisse für die Führung des Kaperkriegs (FKK) umfassen 60 bzw. 81 Dokumente. Sie reflektieren die verschiedenen Perspektiven auf den maritimen Handelskrieg aus nationaler Sicht. Über den gesamten betrachteten Zeitraum hinweg sind die Anweisungen für die Durchführung der vier prisensrechtlichen Institute (EXE) vorherrschend für England und Frankreich. Im Gegensatz dazu haben politische Weisungen für den Kaperkrieg (NWK) für die Generalstaaten besondere Relevanz.

### *Die Referenzthemen der Domänen zur Innenwirkung*

Die unterschiedlichen Prinzipien und Regelungen für eine rechtskonforme Umsetzung der vier Institute des Prisenrechts, sowohl auf See als auch an Land, ergänzt durch administrative Vorgaben, definieren die Innenwirkung des Prisenrechts aus nationaler Perspektive. Elf Referenzthemen wurden den vier Domänen zugeordnet. Die unten stehende Tabelle 4 führt die Domänen auf und listet deren zugehörige Themen sowie Codes auf.

#	Referenz-Themen zum Prisenwesen (RTPW)	Code
DMPW 1 – Regelungen und interne Verordnungen für die Praxis des Prisenrechts		RIV
1	Angelegenheiten in Verbindung mit dem Freikauf (Rançon/Lösegeld) eines aufgebrachtten Schiffs	RAN
2	Angelegenheiten zu Reprisen, zum Status gestrandeter Schiffe und zu gefangenen Besatzungen	RPR
3	Verbot der Vernichtung von Bord- und Frachtpapieren eines aufgebrachtten Schiffs	SPP
4	Verbot der Plünderung von Fracht eines aufgebrachtten Schiffs	PLÜ
5	Angelegenheiten zu Prämienzahlungen für Kaperer	PRÄ
DMPW 2 – Rechtliche Sachverhalte zum Prisenwesen		RPW
1	Prisenrechtliche Jurisdiktion und andere rechtliche Angelegenheiten	JUR
2	Adjudikation von Prisenanteilen ((Fracht und Erlöse)	ADJ
DMPW 3 – Ökonomische Implikationen in Verbindung mit der Handhabung des Prisenrechts		ÖKO
1	Verkauf von Prisenwaren	VPW
2	Regelungen zum Export von Konterbande	EKB
DMPW 4 – Weitere Aspekte im Kontext des Prisenwesens		WPA
1	Fürsorge für Kaperfahrer (Verletzte, Hinterbliebene der Gefallenen, Seelsorge, Gefangene)	FÜR
2	Andere Angelegenheiten im Kontext des Prisenwesens (Administrative Angelegenheiten zu Seebriefen, Abgaben für Steuern und Zölle, u.a.)	APX

Tabelle 4: Die Referenzthemen zu den Domänen der Innenwirkung

Dieses Paket an Referenzthemen in vier Domänen repräsentiert die verschiedenen Facetten des Prisenwesens. Unabhängig von der Haltung des Gegners in einem Konflikt konkretisieren sie die notwendigen internen Regelungen für die Anwendung des Prisenrechts. Sie decken ein Spektrum von Sachverhalten ab, wie beispielsweise den Freikauf eines erbeuteten Schiffes (RAN), über die Adjudikation von Prisenanteilen, den Verkauf von Prisenwaren, das Verbot der Plünderung von Prisengut, bis hin zur sozialen Fürsorge für Hinterbliebene der Kaperer. Die Thematik des Freikaufs ist der Innenwirkung zugeordnet, da sie sich primär auf interne, nationale Regelungen bezieht und weniger auf externe Konsequenzen fokussiert ist.

Die Themen Prämienangelegenheiten für Kaperer (PRÄ) und Regelungen zur Adjudikation von Prisenanteilen (ADJ) enthalten sowohl eine finanzielle als auch materielle Anerkennung für im Kaperkrieg erbrachte Leistungen, sie unterscheiden sich jedoch hinsichtlich der gewährenden Autorität. Während die Prämie vom König oder der Königin, der Admiralität, dem Verbandsführer, dem Reeder oder dem Schiffsführer ausgezahlt wurde, erfolgte die Adjudikation aufgrund des prisengerichtlichen Ent-

scheids ‚Gute Prise‘. Der inhaltliche Schwerpunkt der einzelnen Themen wird durch ihre Bezeichnungen deutlich. Die quantitative Zuordnung der Referenzthemen zu ihren auf die Innenwirkung bezogenen Domänen ist in Abbildung 8 dargestellt.

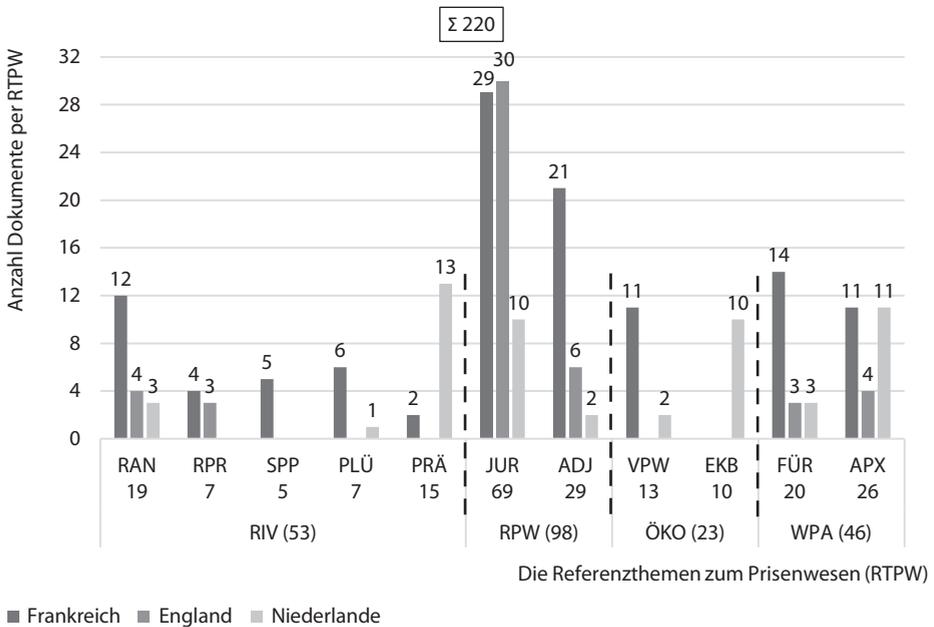


Abbildung 8: Die Verteilung der RTPW zur Innenwirkung in der Periode 1672–1713

**Legende:**

- RIV Regelungen und interne Verordnungen für die Praxis des Prisenrechts
- RAN Angelegenheiten in Verbindung mit dem Freikauf eines aufgebrachtten Schiffs
- RPR Angelegenheiten zu Reprisen, zum Status gestrandeter Schiffe und zu deren Besatzungen
- SPP Verbot der Vernichtung von Bord- und Frachtpapieren eines aufgebrachtten Schiffs
- PLÜ Verbot der Plünderung von Fracht eines aufgebrachtten Schiffs
- PRÄ Angelegenheiten zu Prämienszahlungen für Kaperer
- RPW Rechtliche Sachverhalte zum Prisenwesen
- JUR Prisenrechtliche Jurisdiktion und andere rechtliche Angelegenheiten
- ADJ Adjudikation von Prisenanteilen (Fracht und Erlöse)
- ÖKO Ökonomische Implikationen in Verbindung mit der Handhabung des Prisenrechts
- VPW Verkauf von Prisenwaren
- EKB Regelungen zum Export von Konterbande
- WPA Weitere Aspekte im Kontext des Prisenwesens
- FÜR Fürsorge für Kaperfahrer
- APX Andere Angelegenheiten im Kontext des Prisenwesens

Die elf Referenzthemen des Prisenwesens sind über 220 Dokumente verteilt und decken eine Vielzahl von Aspekten ab. Die Domäne der ‚Rechtlichen Sachverhalte zum Prisenwesen‘ (RPW) steht mit 98 Dokumenten im Vordergrund, wobei insbesondere die Prisenrechtliche Jurisdiktion und andere rechtliche Angelegenheiten (JUR) mit 69 und die Adjudikation von Prisenanteilen (ADJ) mit 29 Veröffentlichungen hervorstechen. In Bezug auf die nationalen Bestände zeigt sich Frankreich bei mehreren Themen domi-

nant. Dazu gehören der Freikauf aufgebrachter Schiffe (RAN), der Verkauf von Prisenwaren (VPW) und die Fürsorge für Kaperfahrer (FÜR). Letztere Maßnahme umfasste Verletzte und Hinterbliebene der Gefallenen während einer Kaperunternehmung wie auch gegenüber Gefangenen. Auch wenn sie nur in wenigen Dokumenten auftauchen, haben die Verbote zur Vernichtung von Schiffspapieren (SPP) und zur Plünderung von Fracht eines aufgebrachten Schiffs (PLÜ) im französischen Kontext eine bemerkenswerte Präsenz. Indes überwiegen im niederländischen Regelwerk die Angelegenheiten zu Prämienzahlungen für Kaperer (PRÄ) und Regelungen zum Export von Konterbande (EKB). Im englischen Bestand hingegen dominiert lediglich ein Thema: Mit 30 Dokumenten zur Prisenrechtliche Jurisdiktion und anderen rechtlichen Angelegenheiten (JUR) übertrifft es das französische Inventar um ein Schriftstück.

Themen der kriegsführenden Staaten wie das Konterbanderecht und Aspekte der Neutralität in Bezug auf das Prisenwesen könnten in den Dokumentenbeständen von hoher Relevanz sein, auch wenn sie quantitativ nur sporadisch präsent sind. Das Gleiche gilt für das Thema der Plünderung von Prisengütern. Eine vertiefende Untersuchung dieser bedeutenden, aber selteneren Themen wird in den folgenden Kapiteln Vier und Fünf vorgenommen.

Zunächst werden jedoch nachfolgend die Kenngrößen in den nationalen Regelwerken zum Prisenwesen vorgestellt und untersucht. Mit der Darlegung der grundlegenden Aspekte des Prisenwesens und den darauf basierenden Kenngrößen – die vier Institute des Prisenrechts, zwei ergänzende Merkmale des Prisenwesens sowie die sechs Domänen mit ihren 19 Referenzthemen – kann in den folgenden Unterkapiteln eine eingehende Analyse der nationalen Regelwerke unter quantitativen Gesichtspunkten erfolgen. In diesem Kontext wird es besonders interessant zu beobachten, welche nationalen Besonderheiten und Prioritäten sich in den Regelwerken widerspiegeln.

## 3.2 Die Kenngrößen in den nationalen Regelwerken zum Prisenwesen

Der Fokus in diesem Unterkapitel liegt auf den drei Kenngrößen, um Schwerpunktsetzungen sowie mögliche Zusammenhänge und Wechselwirkungen in den fünf Zeitabschnitten des Zeitraums 1672–1713 in den Dokumenten der drei nationalen Regelwerke aufzuzeigen. Die drei Seemächte haben verschiedene, in ihren Ländern übliche Dokumententypen (DT) für die Veröffentlichung ihrer Verordnungen und Regelungen genutzt. Diese werden in den folgenden länderspezifischen Abschnitten kurz vorgestellt. Eine eingehende Analyse dieser Dokumententypen wird jedoch nicht vorgenommen, da der Fokus auf der inhaltlichen Untersuchung der ausgewählten Kenngrößen liegt.

### 3.2.1 Das prisenrechtliche Regelwerk Frankreichs

Für das französische Prisenwesen sind im Zeitraum von 1672 bis 1713 insgesamt 171 Veröffentlichungen maßgebend. Der *Nouveau code des prises*, erstellt von Sylvain Lebeau für die Jahre 1672–1713, liefert mit 146 thematisch relevanten Dokumenten den Grundstock des Bestandes. Dieser wurde durch 25 zusätzliche dokumentierte Belege aus anderen Quellen und Veröffentlichungen auf insgesamt 171 Schriftstücke erweitert. Sie betreffen dreizehn Dokumente, die in Jean-Yves Nerzics Ausführung über die Bedeutung des Arsenal von Brest für gemischte Kapereinsätze<sup>175</sup> abgedruckt wurden, zwei Dokumente aus Daniel Chardons *Code des Prises*,<sup>176</sup> ein Schriftstück von dem Juristen für Seerecht René-Josué Valin aus seinem zweiten Band zur Abhandlung über das Prisenrecht<sup>177</sup> sowie sein Kommentar zur berühmten Ordonnanz vom August 1681.<sup>178</sup> Außerdem wurden drei Artikel aus Buch XXII der *Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de marine 1689*<sup>179</sup> sowie drei prisenrechtlich relevante Dokumente aus Marsdens Ausarbeitung über das englische Seerecht<sup>180</sup> aufgenommen. Die nachstehende Abbildung 9 illustriert die jährliche Verteilung der von der französischen Exekutive und ihrer Admiralität veröffentlichten Dokumente zum Prisenwesen im gesamten Zeitraum. Zudem werden die Daten für jeden der fünf Zeitabschnitte gesondert dargestellt.

Die Analyse des französischen Bestands zeigt eine ähnliche Dynamik im Verlauf der Veröffentlichungen. Während des Französisch-Niederländischen Kriegs und des Neunjährigen Kriegs blieb die Anzahl der Veröffentlichungen nahezu konstant, wobei jedoch im Laufe des Spanischen Erbfolgekriegs ein merklicher Anstieg zu verzeichnen war.

Während des Französisch-Niederländischen Kriegs war die Publikationsrate in der zweiten Hälfte des Kriegs auffallend höher als in der ersten Phase. Dies könnte die zunehmende Bedeutung von prisenrechtlichen Fragen und die Notwendigkeit, klare Richtlinien und Regelungen zu kommunizieren, widerspiegeln. Die Anzahl der Veröffentlichungen während des Neunjährigen Kriegs und des Spanischen Erbfolgekriegs blieb in etwa gleich. Dies könnte auf eine gewisse Kontinuität in der Auseinandersetzung mit prisenrechtlichen Themen hindeuten.

175 Nerzic: La place des armements mixtes (II).

176 Chardon, Daniel-Marc-Antoine: *Code des Prises ou recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts, ordonnances, réglemens & décisions sur la Course & l'administration des prises. depuis 1400 jusqu'à présent.* Paris 1784 (= Bd. 1).

177 Valin, René-Josué: *Traité des prises: ou Principes de la jurisprudence françoise concernant les prises qui se font sur mer, relativement aux dispositions tant de l'Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, que des arrêts du Conseil, ordonnances & réglemens antérieurs & postérieurs, rendus sur ce sujet. Avec une notice de la procédure qui doit être observée à cet égard.* La Rochelle 1763 (= Tome Seconde).

178 Ders.: *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681.* La Rochelle 1776 (= Tome Premier).

179 Louis XIV, roi de France: *Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de marine. 1689.* S. 435–446.

180 Marsden: *Documents Relating to Law and Custom of the Sea.* Vol. II. A.D. 1649–1767. London 1915 (= , Bd. 2).

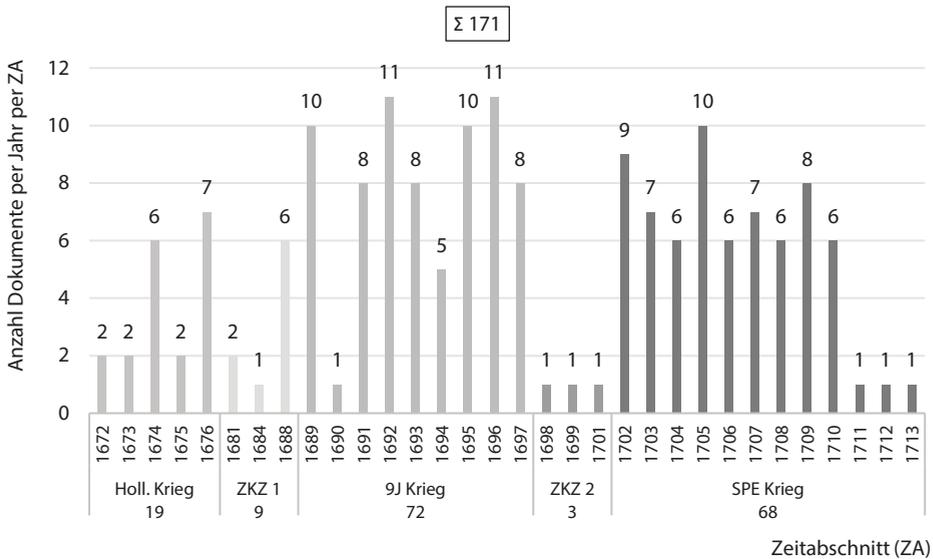


Abbildung 9: Die Verteilung der prisenrechtlich relevanten Dokumente Frankreichs 1672–1713

**Legende:**

- Holl. Krieg    Holländische Krieg (1672–1678)
- ZKZ 1        1. Zwischenkriegszeit (1678–1688)
- 9J Krieg     Neunjährige Krieg (1688–1697)
- ZKZ 2        2. Zwischenkriegszeit (1697–1702)
- SPE Krieg    Spanische Erbfolgekrieg (1702–1713)

Im Vergleich zu den Kriegszeiten war die Anzahl der Veröffentlichungen in den Friedenszeiten erheblich geringer. Während der ersten Friedensphase von 1678 bis 1688 wurden neun Dokumente veröffentlicht, verglichen mit lediglich drei Dokumenten in der zweiten Friedensphase von September 1687 bis zum Ausbruch des Spanischen Erbfolgekriegs im Mai 1702. Dies könnte darauf hinweisen, dass das Prisenrecht und die damit verbundenen Fragen während der Kriegszeiten mehr Aufmerksamkeit erforderten und daher stärker im Fokus standen.

Eine weitere bemerkenswerte Beobachtung ist, dass die Publikationsrate gegen Ende der ersten Friedensphase anstieg, was auf wachsende politische Spannungen zwischen Frankreich, Großbritannien und den Niederlanden hindeuten könnte. Dieser Anstieg in den Veröffentlichungen könnte ein Indikator für die aufkommenden maritimen Konflikte zwischen diesen Mächten sein.

### 3.2.1.1 Die Dokumenttypen

Im französischen Regelwerk finden sich 16 verschiedene Dokumenttypen (DT), die für die Veröffentlichung von relevanten Dokumenten zum Prisenwesen verwendet wurden. Die nach folgende Tabelle 5 bietet einen Überblick über diese Dokumenttypen und die Anzahl der jeweils zugeordneten Dokumente.

#	Dokumenttyp (DT)	Anzahl	Deutscher Begriff
1	<i>Arrêt du Conseil</i>	47	Beschluss/Entscheid des Staatsrates
2	<i>Commission</i>	1	Kommission für Kaperfahrt/Kaperbrief
3	<i>Édit</i>	5	Erlass
4	<i>Instruction (fr)</i>	2	Instruktion/Weisung (französisch)
5	<i>Jugement de l'Amiral</i>	9	Entscheid des Admirals von Frankreich
6	<i>Jugement de l'Amirauté</i>	1	Entscheid der Admiralität
7	<i>Lettre de Pontchartrain</i>	8	Brief des Comte de Pontchartrain, Marineminister 1699–1715
8	<i>Lettre de M. l'Amiral</i>	4	Brief des Admirals von Frankreich
9	<i>Lettre du Roi</i>	9	Brief des Königs
10	<i>Lettre de Marque</i>	1	Kaperbrief
11	<i>Lettre Répresaille</i>	1	Repressalienbrief
12	<i>Lettre Patente</i>	1	Ernennungsschreiben
13	<i>Ordonnance</i>	65	Ordonnanz/Anordnung
14	<i>Ordre de l'Amiral</i>	1	Anordnung des Admirals von Frankreich
15	<i>Passeport</i>	1	Seebrief
16	<i>Règlement</i>	15	Richtlinie/Reglement

Tabelle 5: Die verwendeten Dokumenttypen Frankreichs in den Jahren 1672–1713

Die meisten der gewählten deutschen Bezeichnungen für die Dokumenttypen (DT) sind überwiegend selbsterklärend. Bei einigen DT ist jedoch nicht sofort ersichtlich, warum beispielsweise bei ähnlichen Sachverhalten ein *Arrêt du Conseil* anstelle einer *Ordonnance* verwendet wurde. Beide DT wurden durch den Staatsrat – überwiegend unter Leitung von König Ludwig XIV. – beschlossen und als königliche Anordnungen umgesetzt. Andere Dokumenttypen wie die *Instruction (fr)*, das *Règlement* und der *Ordre de l'Amiral* enthalten ebenfalls Handlungsanweisungen, die von der Exekutive herausgegeben wurden. Der Unterschied zwischen einem *Jugement de l'Amiral* und einem *Jugement de l'Amirauté* liegt darin, dass der letztere von einer regionalen Admiralität ausgesprochen wurde, die dem Admiral von Frankreich untergeordnet ist

Allein die 47 *Arrêts du Conseil* und die 65 *Ordonnances* repräsentieren mit insgesamt 112 Dokumenten 65,5% aller Typen. Weiterhin machen die 15 *Règlements*, die neun jeweiligen *Jugements* als rechtliche Entscheidungen des *Amiral de France* sowie die *Lettres du Roi* und acht *Lettres de M. de Pontchartrain*<sup>181</sup> zusammen weitere 24,0% des Gesamtbestands aus. Wenn man die Häufigkeit der Veröffentlichungen dieser sechs am meisten verwendeten DT als Kriterium heranzieht, zeigt die folgende Grafik in Abbildung 10 die Unterschiede in der Intensität der Anwendung des Prisenrechts in den drei Kriegen auf.

181 Jérôme Phélypeaux, Comte de Pontchartrain, *Secrétaire d'État à la Marine* bzw. Marineminister vom 6. September 1699 bis zum 1. Oktober 1715.

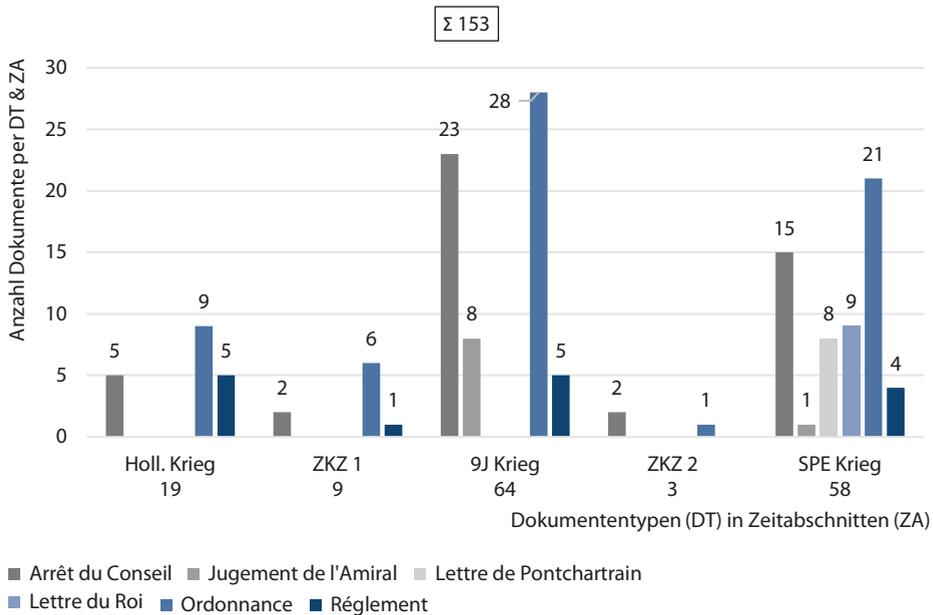


Abbildung 10: Die Verteilung der französischen primären DT in den fünf Zeitabschnitten 1672–1713

**Legende:**

Holl. Krieg	Holländische Krieg (1672–1678)
ZKZ 1	Zwischenkriegszeit 1 (1678–1688)
9J Krieg	Neunjährige Krieg (1688–1697)
ZKZ 2	Zwischenkriegszeit 2 (1697–1702)
SPE Krieg	Spanische Erbfolgekrieg (1702–1713)

Trotz der unterschiedlichen Dauer der Kriege variiert die Anzahl der publizierten Schriftstücke signifikant: Während im sechsjährigen Holländischen Krieg nur 19 Schriftstücke veröffentlicht wurden, sind im Neunjährigen Krieg insgesamt 64 und im Spanischen Erbfolgekrieg 58 Dokumente publiziert worden. Berücksichtigt man, dass lediglich zwei Institute des Prisenrechts im französischen Bestand thematisiert wurden, zeigt sich, dass der Dokumenttyp der *Ordonnance* vornehmlich für Anordnungen der Exekutive für komplexe Sachverhalte in der Handhabung des Prisenrechts mit seinen diversen Facetten genutzt wurde. Dabei überwogen diese besonderen Anweisungen der Exekutive mit 28 Dokumenten im Neunjährigen Krieg gegenüber 21 im Spanischen Erbfolgekrieg, im Verlauf des Holländischen Kriegs wurde lediglich für neuen Dokumente verwendet. Die ausschließlich im zweiten Krieg gegen die Allianz England-Niederlande verzeichneten neun *Lettres du Roi* deuten auf eine aktive Beteiligung Ludwigs XIV. an der Regulierung spezifischer Aspekte des französischen Prisenwesens hin. Diese quantitativen Beobachtungen sowie weitere werden in den Kapiteln Fünf und Sechs genauer analysiert.

### 3.2.1.2 Die prisenerrechtlichen Kategorien

In den 171 Dokumenten des französischen Bestands sind lediglich vier der fünf prisenerrechtlichen Kategorien (PKat) relevant. Veröffentlichungen, die sich auf das Blockade- und das Konterbanderecht beziehen, sind im Dokumentenbestand nicht vorhanden. Die prozentuale Verteilung der Kategorien lässt sich dem folgenden Säulendiagramm in Abbildung 11 entnehmen.

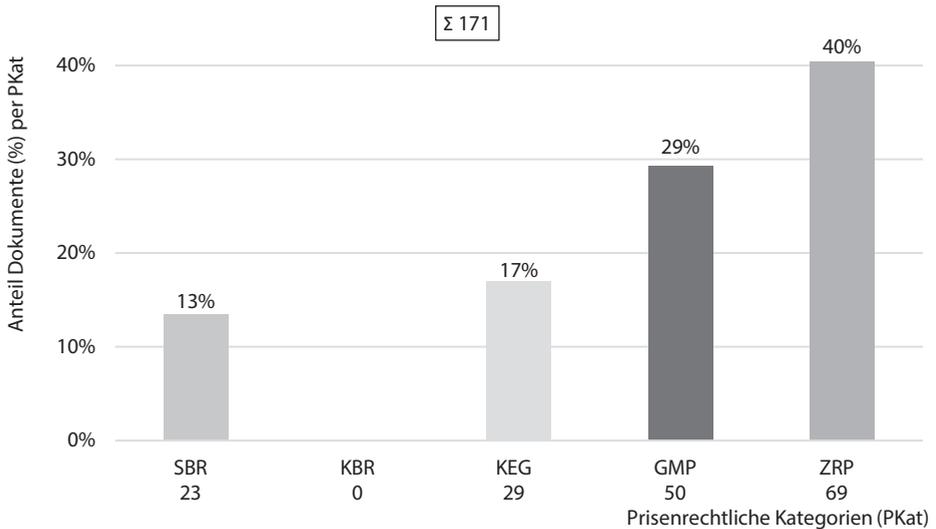


Abbildung 11: Die prisenerrechtlichen Kategorien in den französischen Dokumenten 1672–1713

**Legende:**

- SBR Seebeuterecht
- KEG Kontrollrecht (Visitation, Einbringung, Prisengerichtliche Entscheidung)
- GMP Generelle Maßnahmen zur Durchführung des nationalen Prisenwesens
- ZRP Zusätzliche Richtlinien/Dokumente zur Praxis des Prisenrechts

Im Bestand befinden sich lediglich 52 Dokumente zu den beiden Instituten des Prisenrechts, von denen 23 das Seebeuterecht und 29 das Kontrollrecht sowie die Einbringung betreffen. Das entspricht einem Anteil von 30%. Es scheint, dass die Durchführung einer wirtschaftlich zielgerichteten Blockade für die *Marine Royale* keine vorrangige operationale Option darstellte. Die Gründe könnten in unzureichenden Ressourcen sowie in fehlenden operativen Anforderungen liegen. Darüber hinaus sah die französische Exekutive offenbar keinen Bedarf für die Veröffentlichung weiterer Details zur Handhabung des Konterbanderechts. Artikel 12 des Pyrenäenvertrages von 1659 mit seinen spezifischen Festlegungen wurde wahrscheinlich als ausreichend und umfassend angesehen. Die Hauptthemen des französischen Regelwerks sind mit 50 Veröffentlichungen die Generellen Maßnahmen (GMP) und mit 69 Dokumenten die Zusätzlichen Richtlinien/Dokumente zur Durchführung des Prisenwesens (ZRP).

Nachfolgend wird die Entwicklung und Verteilung dieser prisenrechtlichen Kategorien in den verschiedenen Zeitabschnitten des Untersuchungszeitraums von 1672 bis 1713 beleuchtet. Dadurch lassen sich möglicherweise Trends oder Veränderungen in der französischen Politik zum Prisenwesen identifizieren, die durch den Kontext historischer Ereignisse und politischer Entscheidungen verständlich werden.

Das Diagramm in Abbildung 12 zeigt die Verteilung der vier prisenrechtlichen Kategorien, die im Verlauf der einzelnen Zeitabschnitte thematischer Gegenstand in den 171 Dokumenten waren.

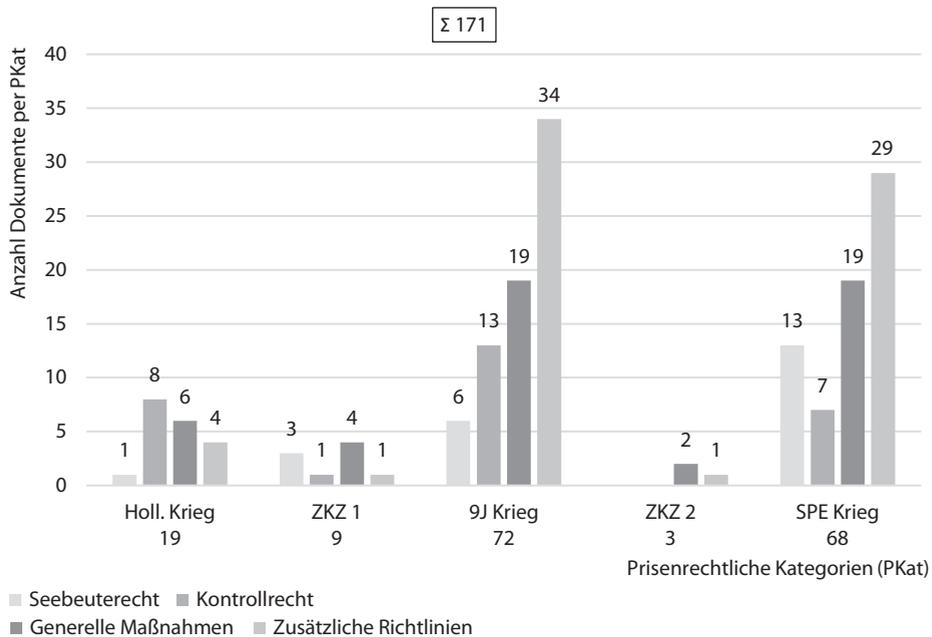


Abbildung 12: Die Verteilung der PKat im französischen Regelwerk per Zeitabschnitt 1672–1713

**Legende:**

Holl. Krieg	Holländische Krieg (1672–1678)
ZKZ 1	1. Zwischenkriegszeit (1678–1688)
9J Krieg	Neunjährige Krieg (1688–1697)
ZKZ 2	2. Zwischenkriegszeit (1697–1702)
SPE Krieg	Spanische Erbfolgekrieg (1702–1713)

Diese Auswertung unterstreicht, dass das französische Regelwerk primär seinen Fokus auf Vorschriften und Weisungen für die tatsächliche Umsetzung des Prisenwesens legte. Dies könnte darauf hinweisen, dass man in Frankreich auf eine dynamische Anpassung des Prisenrechts entsprechend den situativen Gegebenheiten setzte. Auffällig ist, dass das Seebeuterecht im Kontext der drei Kriege vergleichsweise wenig Beachtung fand. Dies könnte auf einen stabilen Zustand dieser Rechtsnorm hindeuten, der entweder allgemein anerkannt war oder im Laufe der Kriege modifiziert wurde. Im Gegensatz

dazu scheint das Kontrollrecht in den verschiedenen Zeiträumen regelmäßige Anpassungen benötigt zu haben. Während der ersten Zwischenkriegszeit sind neun Veröffentlichungen dokumentiert, dazu zählt auch die bereits erwähnte *Ordonnance de la Marine d'août 1681*<sup>182</sup>. Auf ihren Inhalt und Bedeutung wird in Kapitel 4 eingegangen.

Darüber hinaus wird die Dominanz der beiden Kriege gegen das englisch-niederländische Bündnis durch die Verteilung der Dokumente über die verschiedenen prisenrechtlichen Kategorien bestätigt. Die nur geringfügige Differenz von vier Veröffentlichungen mehr im Neunjährigen Krieg im Vergleich zum Konflikt um die spanische Erbfolge lässt auf eine vergleichbare Intensität der beiden Auseinandersetzungen schließen.

Zusammenfassend lässt sich aus der Verteilungsanalyse schlussfolgern, dass Frankreich es als notwendig erachtete, den Fokus auf Anordnungen und Richtlinien für die tatsächliche Durchführung des Prisenwesens zu legen. Dadurch sollte eine situationgerechte dynamische Anpassung in der Handhabung des komplexen Prisenrechts ermöglicht werden. Da das Seebeuterecht zu diesem Zeitpunkt einen stabilen Zustand erreicht hatte, bedurfte es im Vergleich zu anderen Bereichen weniger Nachjustierung. Im Verlauf der Kriege etablierte und konsolidierte sich das Prisenrecht mit seinen Prinzipien, die respektiert und anerkannt wurden. Situative Anpassungen erfolgten dabei stets unter Berücksichtigung dieser etablierten Grundsätze.

### 3.2.1.3 Die Domänen und ihre Referenzthemen zum Prisenwesen

Die Gesamtzahl von 171 Dokumenten in der Sammlung deckt inhaltlich alle sechs Domänen ab und behandelt dabei 17 der 19 identifizierten Referenzthemen. Die Themen über bilaterale Vereinbarungen (BLV) der Policy-Domäne sowie Regelungen zum Export von Konterbande (EKB) der ökonomischen Domäne (ÖKO) sind im Inventar nicht vertreten.

Abbildung 13 zeigt die Verteilung dieser Themen über die verschiedenen Domänen in einem Säulendiagramm.

In der bereits in Tabelle 2 und 4 dargestellten thematischen und farblichen Zuordnung der Referenzthemen zu ihren jeweiligen Domänen<sup>183</sup> sind insgesamt 56 Anordnungen und Weisungen den zwei Domänen der ‚Außenwirkung‘ zugeordnet. Diese repräsentieren einen Anteil von 33% am Gesamtbestand.

Innerhalb der Policy-Domäne (POL) mit ihren vier Referenzthemen dominieren Angelegenheiten zu Seebriefen (PPT) mit allein zehn Dokumenten. Ergänzt werden sie von zwei Direktiven zum Kaperkrieg (NWK) und fünf Veröffentlichungen zur Problematik von Neutralität und Prisenrecht (NEU). Themen wie bilaterale Vereinbarungen oder die Abgrenzung von Krieg und Frieden im Kontext des Prisenrechts (BLV) werden im französischen Regelwerk nicht behandelt.

<sup>182</sup> Unter diesem Kurztitel hat die Ordonnanz ihre internationale Berühmtheit und Bedeutung erlangt.

<sup>183</sup> Diese Konvention gilt ebenso für die korrespondierende Diskussion des englischen und niederländischen Regelwerks.

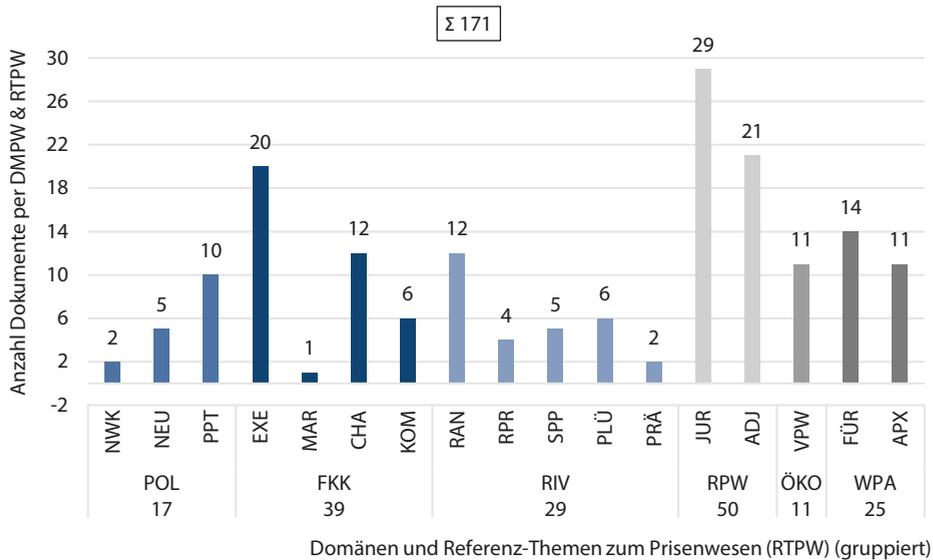


Abbildung 13: Die Verteilung der Domänen und ihrer Themen in den Dokumenten Frankreichs 1672–1713

**Legende:**

- POL Policy-Aspekte für den Kaperkrieg  
 NWK Nationale politische Weisungen für den Kaperkrieg  
 NEU Neutralitätsgebot und Handhabung des Prisenrechts  
 PPT Angelegenheiten zu Seebriefen (Passports, Passeports, Paspoorten)  
 FKK Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs  
 EXE Anweisungen zur Durchführung der vier Institute des Prisenrechts  
 MAR Maritime Aspekte im Kontext des Prisenrechts  
 CHA Vercharterung von Kriegsschiffen an private Syndikate/Kapitäne  
 KOM Angelegenheiten zu Kommissionen (Kaperbriefe und Repressalienbriefe)  
 RIV Regelungen und interne Verordnungen für die Praxis des Prisenrechts  
 RAN Angelegenheiten in Verbindung mit dem Freikauf eines aufgebrachten Schiffs  
 RPR Angelegenheiten zu Reprisen, zum Status gestrandeter Schiffe und zu gefangenen Besatzungen  
 SPP Verbot der Vernichtung von Bord- und Frachtpapieren eines aufgebrachten Schiffs  
 PLÜ Verbot der Plünderung von Fracht eines aufgebrachten Schiffs  
 PRÄ Angelegenheiten zu Prämienszahlungen für Kaperer  
 RPW Rechtliche Sachverhalte zum Prisenwesen  
 JUR Prisenrechtliche Jurisdiktion und andere rechtliche Angelegenheiten  
 ADJ Adjudikation von Prisenanteilen (Fracht und Erlöse)  
 ÖKO Ökonomische Implikationen in Verbindung mit der Handhabung des Prisenrechts  
 VPW Verkauf von Prisenwaren  
 WPA Weitere Aspekte im Kontext des Prisenwesens  
 FÜR Fürsorge für Kaperfahrer  
 APX Andere Angelegenheiten im Kontext des Prisenwesens  
 DMWP Domäne des Prisenwesens

Die Domäne über die Anforderungen an die Kaperkriegsführung (FKK) umfasst 20 Veröffentlichungen zu Anweisungen für das Prisenverfahren (EXE), ein Dokument zu maritimen Aspekten des Prisenrechts (MAR) und sechs Dokumente mit Bezug auf Kommissionen oder Kaperbriefe (KOM). Das nur für Frankreich relevante Thema der Vercharterung von Schiffen der *Marine Royale* an private Syndikate und Schiffsführer (CHA) ist in zwölf Papieren behandelt.

Zu den Referenzthemen der Domäne über die rechtlichen Sachverhalte zum Prisenwesen (RPW) sind 29 Schriftstücke zur prisenrechtlichen Jurisdiktion (JUR) und 21 Dokumente zur Adjudikation von Prisenanteilen (ADJ) verzeichnet. Diese 50 Dokumente stellen zusammen 29% des Gesamtbestandes dar und deuten auf den internen Fokus des französischen Regelwerks hin. Unter Einbeziehung der 65 Beiträge aus den anderen drei Domänen, die Regelungen und interne Verordnungen für die Praxis des Prisenwesens (RIV), wirtschaftliche Aspekte (ÖKO) und weitere mit dem Prisenwesen assoziierte Angelegenheiten (WPA) behandeln, beträgt ihr Anteil insgesamt 38%.

In den Beiträgen zur Domäne der internen Regelungen und Verordnungen (RIV) überwiegen zwölf Schriftstücke, die sich mit dem Freikauf eines aufgebrachtten Schiffs (RAN) beschäftigen. Lediglich elf Dokumente repräsentieren ökonomische Implikationen des Prisenrechts (ÖKO), sie sind insgesamt durch die Thematik des Verkaufs von Prisenwaren (VPW) vertreten. Regelungen zum Export von Konterbande (EKB) sind im Bestand nicht verzeichnet. Die Domäne über weitere Aspekte im Kontext des Prisenwesens (WPA) beinhaltet insgesamt 25 Dokumente, von denen 14 speziell das Anliegen der Fürsorge für Seeleute und ihre Hinterbliebenen (FÜR) behandeln. Dies weist auf einen beachtenswerten Schwerpunkt innerhalb der französischen Verordnungen hin. Die verbleibenden elf Papiere befassen sich mit anderen diversen Sachverhalten im Kontext des Prisenwesens (APX).

### ***Die Referenzthemen zur Außenwirkung in den Zeitabschnitten***

In den folgenden Ausführungen liegt der analytische Fokus auf der Präsenz der 17 Referenzthemen in den Dokumenten, die fünf Zeitperioden von 1672 bis 1713 veröffentlicht wurden. Dabei wird zwischen Außenwirkung und Innenwirkung unterschieden.

Die Außenwirkung ist in 56 Dokumenten mit sieben der acht Referenzthemen vertreten. Für die knapp fünf Jahre dauernde Zeitspanne zwischen den beiden großen Kriegen (ZKZ 2) wurden keine spezifischen Veröffentlichungen zu diesen Themen herausgegeben. Ihre Verteilung zeigt das folgende Diagramm in Abbildung 14.

In den Kriegen, in denen Frankreich gegen die Allianz kämpfte, umfasst der Neunjährige Krieg 15 Schriftstücke, die sich auf vier Referenzthemen beziehen, während der Spanische Erbfolgekrieg 25 Dokumente zu sechs Themen vorweist. Der sechsjährige Holländische Krieg ist durch elf Dokumente repräsentiert, die fünf verschiedenen Themen zugeordnet sind. Innerhalb der Policy-Domäne dominieren die Themen rund um *Passeports* (PPT) mit zehn Dokumenten, gefolgt von fünf Dokumenten zum Neutralitätsgebot im Kontext der Handhabung des Prisenrechts (NEU) und zwei Dokumenten zu nationalen politischen Direktiven (NWK). Angelegenheiten zu Seebriefen stellen sich besonders in Kriegszeiten als relevant heraus, wobei diese Thematik allein in sechs separaten Dokumenten während des Erbfolgekriegs behandelt wurde.

In der Domäne, die sich auf die Anforderungen an die Durchführung des Kaperkriegs (FKK) konzentriert, sind alle vier zugeordneten Referenzthemen abgedeckt. Die 20 Anweisungen zur Durchführung des Prisenverfahrens (EXE) verteilen sich auf die

drei Kriege mit jeweils fünf und sechs Schriftstücken. Vier Dokumente wurden während der ersten Zwischenkriegszeit veröffentlicht, wobei zwei davon spezifische Anweisungen der *Ordonnance 1681* enthalten. Das Thema der Vercharterung (CHA) kommt in vier der fünf untersuchten Zeiträume vor. Die Veröffentlichung während des *Guerre de la Ligue d'Augsbourg*<sup>184</sup> von sieben der insgesamt zwölf Dokumente zu diesem neuen und einzigartigen Konzept deutet sowohl auf ein hohes Interesse als auch auf einen erheblichen Klärungsbedarf hin. Drei Dokumente dazu fallen in die Zeit des Erbfolgekriegs, ein Hinweis, dass die bestehenden Regelungen lediglich geringfügige Anpassungen benötigten. Maritime Angelegenheiten im Kontext des Prisenrechts (MAR) werden nur in einem Dokument während des Holländischen Kriegs behandelt. Fragen rund um Kommissionen oder Kaperbriefe (KOM) sind Inhalt von sechs Dokumenten im Laufe der drei Konflikte, wobei vier davon in die Zeit des Spanischen Erbfolgekriegs fallen.

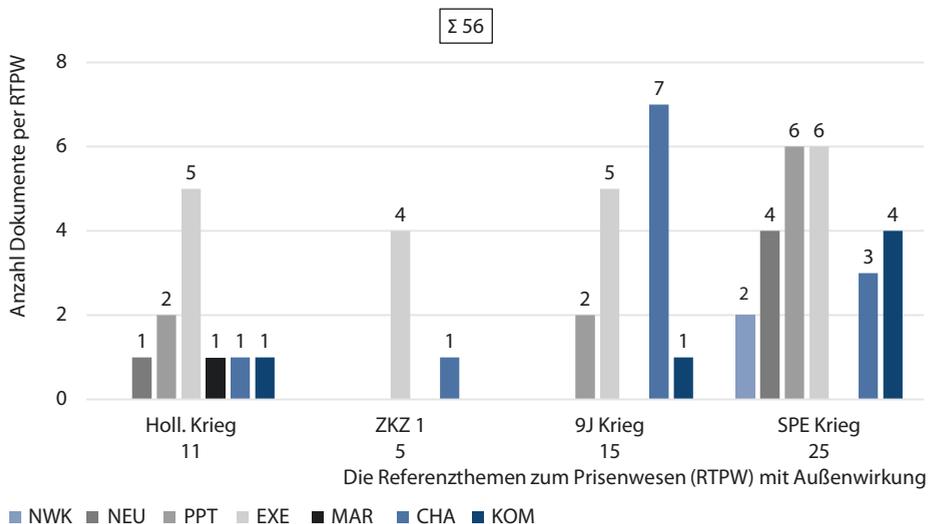


Abbildung 14: Die Referenzthemen zur Außenwirkung im Bestand Frankreichs 1672–1713

**Legende:**

Holl. Krieg	Holländische Krieg (1672–1678)
ZKZ 1	Zwischenkriegszeit 1 (1678–1688)
9J Krieg	Neunjährige Krieg (1688–1697)
SPE Krieg	Spanische Erbfolgekrieg (1702–1713)
NWK	Nationale politische Weisungen für den Kaperkrieg
NEU	Neutralitätsgebot und Handhabung des Prisenrechts
PPT	Angelegenheiten zu Seebriefen (Passports, Passeports, Paspoorten)
EXE	Anweisungen zur Durchführung der vier Institute des Prisenrechts (Verfahren und Prisennahme)
MAR	Maritime Aspekte im Kontext des Prisenrechts
CHA	Vercharterung von Kriegsschiffen an private Syndikate/Kapitäne
KOM	Angelegenheiten zu Kommissionen (Kaperbriefe und Repressalienbriefe)

<sup>184</sup> Eine in der französischen Historiographie auch verwendete Bezeichnung für den Neunjährigen Krieg, obgleich die Verwendung dieses Begriffs für die Auseinandersetzungen auf dem europäischen Kontinent zutreffender ist.

### Die Referenzthemen zur Innenwirkung in den Zeitabschnitten

Zu den zehn Themen zur Innenwirkung verzeichnet der französische Bestand für alle fünf Zeitabschnitte dieses Zeitraums insgesamt 115 Veröffentlichungen. Deren Verteilung ist dem Diagramm in Abbildung 15 zu entnehmen.

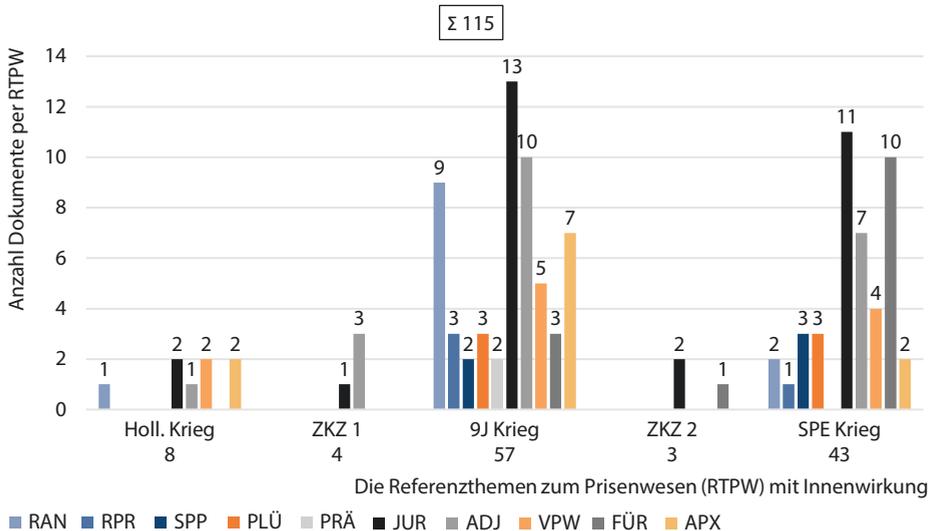


Abbildung 15: Die Referenzthemen zur Innenwirkung im Bestand Frankreichs 1672–1713

#### Legende:

Holl. Krieg	Holländische Krieg (1672–1678)
ZKZ 1	Zwischenkriegszeit 1 (1678–1688)
9J Krieg	Neunjährige Krieg (1688–1697)
ZKZ 2	Zwischenkriegszeit 1 (1697–1702)
SPE Krieg	Spanische Erbfolgekrieg (1702–1713)
RAN	Angelegenheiten in Verbindung mit dem Freikauf eines aufgebrachten Schiffs
RPR	Angelegenheiten zu Reprisen, zum Status gestrandeter Schiffe und zu gefangenen Besatzungen
SPP	Verbot der Vernichtung von Bord- und Frachtpapieren eines aufgebrachten Schiffs
PLÜ	Verbot der Plünderung von Fracht eines aufgebrachten Schiffs
PRÄ	Angelegenheiten zu Prämienzahlungen für Kaperer
JUR	Prisenrechtliche Jurisdiktion und andere rechtliche Angelegenheiten
ADJ	Adjudikation von Prisenanteilen (Fracht und Erlöse)
VPW	Verkauf von Prisenwaren
FÜR	Fürsorge für Kaperfahrer
APX	Andere Angelegenheiten im Kontext des Prisenwesens

In diesem vierzigjährigen Zeitraum nehmen rechtliche Fragen im Kontext des Prisenwesens eine dominante Stellung ein, mit 50 Dokumenten, die auf ihre beiden Referenzthemen verteilt sind: die prisenrechtliche Jurisdiktion (JUR) und die Adjudikation von Prisenanteilen (ADJ). Die JUR-Thematik wird in 29 Fällen im Laufe der fünf Zeiträume behandelt, wobei dreizehn Dokumente auf den Neunjährigen Krieg und weitere elf auf den Spanischen Erbfolgekrieg entfallen. Ähnlich verhält es sich bei den ADJ-bezogenen Themen: Hier überwiegt im Neunjährigen Krieg die Anzahl der Dokumente mit zehn im Vergleich zu sieben Papieren im Erbfolgekrieg.

Die Domäne, die Regelungen und interne Anordnungen für den Umgang mit dem Prisenrecht als ergänzende Richtlinien beinhaltet, verzeichnet 29 Dokumente, die sich auf fünf zugeordnete Referenzthemen verteilen. Allein 19 Schriftstücke zu diesen Themen wurden während des ersten großen Konflikts gegen die junge Allianz veröffentlicht, wobei neun Schriften das Problem der Auslösung eines gekaperten Schiffes (RAN) behandeln. Im Zeitraum des Holländischen Kriegs existiert insgesamt nur ein Dokument, das ebenfalls die RAN-Problematik betrifft. Während des zweiten großen Krieges stehen lediglich neun Dokumente zu dieser Domäne zur Verfügung, die – mit Ausnahme von Prämienzahlungen (PRÄ) – die restlichen vier thematischen Belange abdecken. In den beiden Konflikten gegen England und die Generalstaaten sind die Verbote zur Vernichtung von Schiffspapieren (SPP) sowie des Plünderns der Ladung eines gekaperten Schiffes (PLÜ) Gegenstand von fünf oder vielmehr sechs Veröffentlichungen.

Die elf Schriften zum Verkauf von Prisenwaren (VPW) repräsentieren die Domäne der ökonomischen Aspekte im Kontext des Prisenwesens (ÖKO), ihre Thematik war in allen drei Kriegen relevant gewesen. Besonders hervorzuheben sind unter den beiden Themen der vierten Domäne zur Innenwirkung die 14 Schriftstücke zur Fürsorge für die Kaperer (FÜR); zehn davon wurden im Erbfolgekrieg veröffentlicht, drei Papiere während des Neunjährigen Kriegs und ein Dokument ist für die zweite Zwischenkriegszeit verzeichnet. Andere Aspekte des Prisenwesens (APX) werden in elf Schriften behandelt, darunter entfallen sieben auf den Zeitraum der ersten großen maritimen Auseinandersetzung mit der Allianz.

### ***Die Referenzthemen zur Außenwirkung und die prisenrechtlichen Kategorien***

Im Zeitraum von 1672 bis 1713 umfasst der französische Bestand 56 Dokumente, die sich auf die Außenwirkung des Prisenrechts beziehen und verschiedene Kategorien dieses Rechtsgebiets abdecken. Abbildung 16 zeigt die Verteilung dieser spezifischen Referenzthemen zur Außenwirkung in ihrer Zuordnung zu den fünf Kategorien.

Bei den sieben Themen der Außenwirkung im französischen Regelwerk und unter Bezug auf die beiden prisenrechtlichen Institute dominiert das Seebeuterecht (SBR) mit 16 Dokumenten. Diese sind zwei Sujets zugeordnet, die beide zur Domäne der Erfordernisse zur Durchführung des Kaperkriegs gehören. Von den insgesamt 16 Dokumenten beschäftigen sich zehn mit den verschiedenen Aspekten der Prisennahme (EXE), während sechs den Angelegenheiten zu Kommissionen (KOM) gewidmet sind.

Das komplexe Institut des Kontrollrechts (KEG) ist Gegenstand in 13 Veröffentlichungen mit drei Referenzthemen. Im Bereich der Policy Domäne wird ein Dokument zu den Aspekten der Neutralität im Zusammenhang mit dem Prisenrecht (NEU) erwähnt, und drei Schriftstücke betreffen die Seebrief-Thematik (PPT). Beide Themen sind inhaltlich miteinander verflochten und bilden die Grundlage für die obligatorische Kontrolle des angehaltenen Handelsschiffs als zentraler Bestandteil dieses Instituts. Acht Dokumente betreffen Anweisungen für die Durchführung (EXE) im Rahmen einer Visitation, wobei die intrinsische Problematik der Neutralität und Seebriefe auch hier relevant ist.

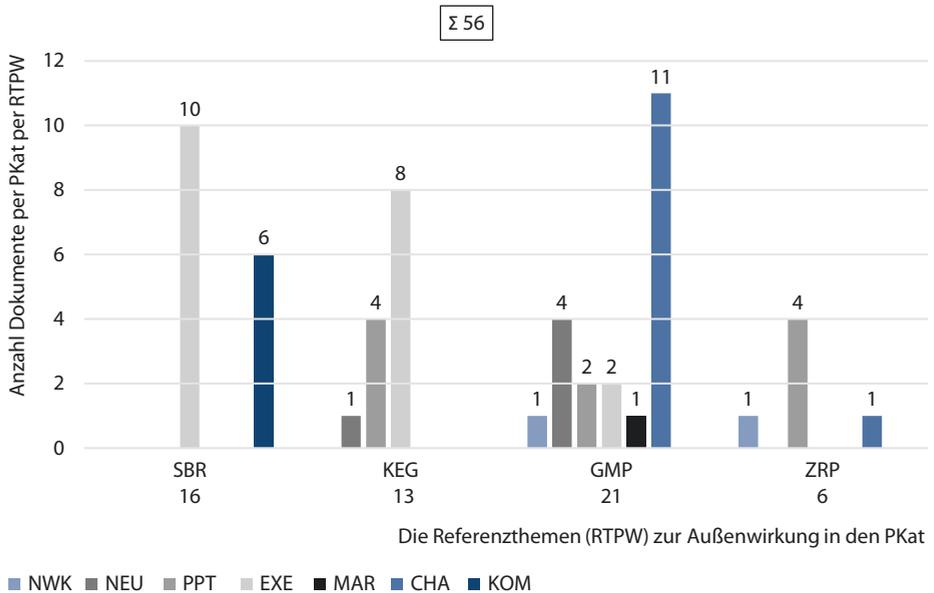


Abbildung 16: Die Referenzthemen zur Außenwirkung in den Kategorien des französischen Bestands

**Legende:**

SBR	Seebeuterecht
KEG	Kontrollrecht (Visitation, Einbringung, Prisengerichtliche Entscheidung)
GMP	Generelle Maßnahmen zur Durchführung des nationalen Prisenwesens
ZRP	Zusätzliche Richtlinien/Dokumente zur Praxis des Prisenrechts
NWK	Nationale politische Weisungen für den Kaperkrieg
NEU	Neutralitätsgebot und Handhabung des Prisenrechts
PPT	Angelegenheiten zu Seebriefen (Passports, Passeports, Paspoorten)
EXE	Anweisungen zur Durchführung der vier Institute des Prisenrechts
MAR	Maritime Aspekte im Kontext des Prisenrechts
CHA	Vercharterung von Kriegsschiffen an private Syndikate/Kapitäne
KOM	Angelegenheiten zu Kommissionen (Kaperbriefe und Repressalienbriefe)
PKat	Prisenrechtliche Kategorie

Die beiden ergänzenden Kategorien zur Handhabung des Prisenwesens – Generelle Maßnahmen (GMP) und Zusätzliche Richtlinien (ZRP) – verzeichnen unter ihren zugeordneten Referenzthemen insgesamt 27 Dokumente. In ihrer Gesamtheit berühren sie Aspekte, die inhaltlich den beiden prisenrechtlichen Instituten nicht eindeutig zuzuweisen waren und daher diesen beiden Kategorien zugeordnet werden. Im Bereich der GMP dominieren mit elf Vorgängen die Angelegenheiten der Vercharterung der französischen Kriegsschiffe (CHA), weitere vier Papiere betreffen ebenfalls Aspekte der Neutralität (NEU) zusammen mit zwei Schriftstücken, die die Problematik der Seebriefe (PPT) aufgreifen. Vier Dokumente beinhalten Sachverhalte zu drei weiteren Themen der beiden Domänen und vervollständigen das Konvolut dieser Kategorie. Die sechs Veröffentlichungen in der ZRP-Rubrik thematisieren zusätzliche Aspekte zu drei Themen. Hier sind die vier Papiere zum Thema Seebriefe (PPT) hervorzuheben.

### Die Referenzthemen zur Innenwirkung und die prisenrechtlichen Kategorien

Den Abschluss der Untersuchung zum französischen Regelwerk fokussiert sich auf die Verbindung zwischen den Referenzthemen, die die interne Dynamik des Prisenwesens erläutern, und den prisenrechtlichen Kategorien, die im Bestand dokumentiert sind. Unter Bezugnahme auf die vier die Innenwirkung betreffenden Domänen sind zehn ihrer elf Referenzthemen in insgesamt 115 Dokumenten inhaltlich präsent.

Die Darstellung der Beziehung zwischen den Domänen und ihren jeweilige Referenzthemen ist in der nachfolgenden Abbildung 17 ersichtlich.

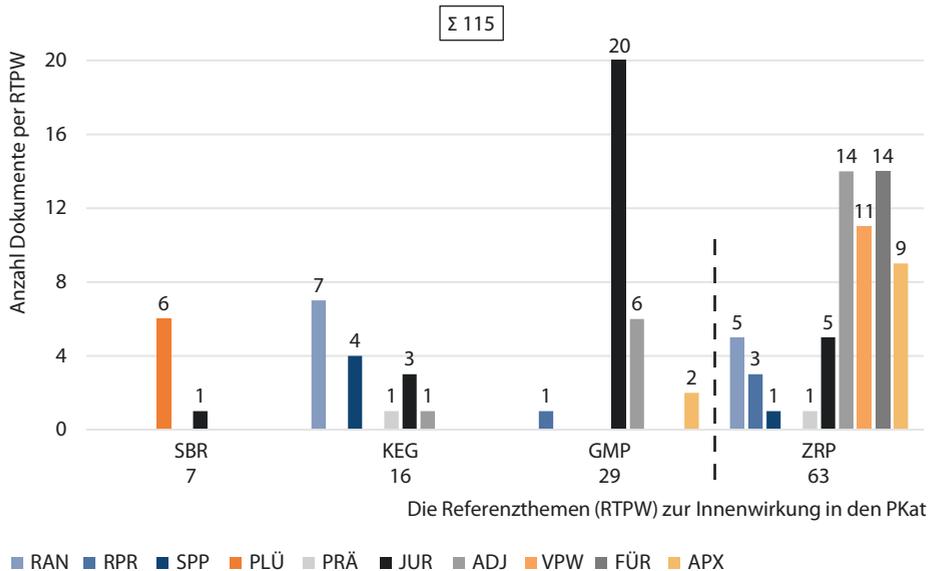


Abbildung 17: Die Referenzthemen zur Innenwirkung in den Kategorien des französischen Bestands

#### Legende:

SBR	Seebeuterecht
KEG	Kontrollrecht (Visitation, Einbringung, Prisengerichtliche Entscheidung)
GMP	Generelle Maßnahmen zur Durchführung des nationalen Prisenwesens
ZRP	Zusätzliche Richtlinien/Dokumente zur Praxis des Prisenrechts
RAN	Angelegenheiten in Verbindung mit dem Freikauf eines aufgebrachten Schiffs
RPR	Angelegenheiten zu Reprisen, zum Status gestrandeter Schiffe und zu gefangenen Besatzungen
SPP	Verbot der Vernichtung von Bord- und Frachtpapieren eines aufgebrachten Schiffs
PLÜ	Verbot der Plünderung von Fracht eines aufgebrachten Schiffs
PRÄ	Angelegenheiten zu Prämienzahlungen für Kaperer
JUR	Prisenrechtliche Jurisdiktion und andere rechtliche Angelegenheiten
ADJ	Adjudikation von Prisenanteilen (Fracht und Erlöse)
VPW	Verkauf von Prisenwaren
FÜR	Fürsorge für Kaperfahrer
APX	Andere Angelegenheiten im Kontext des Prisenwesens
PKat	Prisenrechtliche Kategorie

In Bezug auf das Seebeuterecht (SBR) finden sich sieben Dokumente. Sechs davon befassen sich mit der Problematik von Plünderungen (PLÜ), die während einer Prisen-

nahme auftreten können. Dieses Referenzthema ist Teil der Domäne zu Regelungen und interne Verordnungen zur Praxis des Prisenrechts (RIV). Der Bereich über rechtliche Sachverhalte im Prisenwesen (RPW) ist mit nur einem Papier zur prisenrechtlichen Jurisdiktion (JUR) vertreten.

Die Problematik des Kontrollrechts (KEG) wird in zwei Domänen durch insgesamt fünf Referenzthemen in 16 Dokumenten behandelt. Sieben Papiere zum Freikauf von Prisen (RAN), fünf zum Verbot der mutwilligen Vernichtung von Schiffspapieren (SPP) durch Besatzungsmitglieder des inspizierten Schiffes sowie ein Dokument zur Klärung von Prämienzahlungen (PRÄ) an Kaperer verdeutlichen die Komplexität dieses Instituts. Die RPW-Domäne ergänzt dies mit drei Dokumenten über prisengerichtliche Aspekte (JUR) und einem Schriftstück zur Regelung von Prisenanteilen (ADJ).

Mit 26 Veröffentlichungen zu RPW-Themen, darunter 20 zu JUR-Sachverhalten und sechs zu ADJ-Angelegenheiten, dominiert die Kategorie über generelle Maßnahmen zur Durchführung des nationalen Prisenwesens (GMP) die intern-orientierten Domänen im französischen Regelwerk. Ein Dokument zu finanziellen Regelungen nach erfolgreichen Reprisen (RPR), Bestandteil der RIV-Domäne, sowie zwei Papiere zu anderen Angelegenheiten im Kontext des Prisenwesens (APX) runden den quantitativen Beitrag zu dieser prisenrechtlichen Kategorie ab. Dies letztere Thema ist der Domäne über weitere Aspekte im Kontext des Prisenwesens (WPA) zugeordnet.

Unter der zweiten ergänzenden Kategorie des Prisenrechts, den zusätzlichen Richtlinien/Schriftstücke im direkten und indirekten Zusammenhang mit der Praxis des Prisenrechts (ZRP) sind eine Reihe von unterschiedlichen Thematiken dokumentiert, die weder den Instituten noch der Kategorie GMP klar zugeordnet werden können. Mit insgesamt 63 Dokumenten dominiert sie diese diagrammatische Übersicht. Neun Referenzthemen der vier Domänen – mit Ausnahme des Verbots zur Plünderung (PLÜ) und zu Regelungen zum Export von Konterbande (EKB) – sind allein unter der Kategorie ZRP gelistet.

Die RIV-Domäne wird durch vier zugeordnete Themen vertreten: Freikauf von Prisen (RAN) in fünf Dokumenten, Kriterien bei der Durchführung von Reprisen (RPR) in drei Schriften sowie Prämien-Angelegenheiten (PRÄ) und Vernichtung von Schiffspapieren (SPP) jeweils in einem Dokument. Die RPW-Domäne ist mit JUR- und ADJ-Sachverhalten vertreten, die in fünf oder vielmehr 14 Schriftstücken behandelt werden. Der Verkauf von Prisenwaren (VPW), eines der beiden Referenzthemen aus dem Bereich der ökonomischen Aspekte des Prisenwesens (ÖKO), liefert mit elf Dokumenten einen weiteren inhaltlichen Beitrag zu diesem Regelwerk. Weitere mit dem Prisenwesen assoziierte Aspekte (WPA) las vierte Domäne weist insgesamt 23 Dokumente zu ihren beiden Themen auf, wobei 14 auf die Regelung der sozialen Fürsorge (FÜR) und neun auf APX-Angelegenheiten entfallen.

Im Vergleich der beiden Wirkbereiche zeigt sich Folgendes: Bezüglich der Außenwirkung des Prisenwesens sind 29 Schriftstücke für die beiden prisenrechtlichen Institute verzeichnet, im Gegensatz zu 23 Dokumenten zur Innenwirkung. Bei den zwei ergänzenden Kategorien kehrt sich das Verhältnis um. Während die generellen Maß-

nahmen (GMP) acht Dokumente mehr zur Innenwirkung aufweisen, sind die Zusätzlichen Richtlinien (ZRP) überwiegend mit 63 Veröffentlichungen zur Innenwirkung und nur sechs zur Außenwirkung vertreten. Die Gründe für diese unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen im französischen Bestand werden die folgenden, inhaltlich fokussierten Kapitel erläutern.

### 3.2.2 Das prisenrechtliche Regelwerk Englands

Die zu Beginn dieses Kapitels präsentierte Abbildung 36 zeigt die Verteilung dieser englischen Dokumente auf die fünf Zeitabschnitte dieser Untersuchung. Für das englische Prisenwesen sind im Zeitraum 1672–1713 insgesamt 94 Veröffentlichungen relevant. Grundlage für die Untersuchung des prisenrechtlichen Regelwerks Englands sind 86 Schriftstücke aus dem von Marsden erstellten Werk *Documents relating to Law and Customs of the Sea, Vol. II*. Infolge ergänzender Recherche kommen weitere acht externe Schriftstücke dazu: sieben prisenrechtlich relevante *Acts of Parliament* aus dem Zeitraum 1672–1713<sup>185</sup> sowie ein Dokument über Richtlinien für das Prisenwesen aus dem Jahre 1672.<sup>186</sup>

Die jährliche Verteilung der seitens der Exekutive und Admiralität veröffentlichten Dokumente zum Prisenwesen über den Gesamtzeitraum ist der Abbildung 18 zu entnehmen.

Von den 17 im Verlauf des Holländischen Krieges veröffentlichten Dokumenten sind zehn Schriftstücke der etwa zweijährigen Dauer des Dritten Englisch-Niederländischen Krieges zuzuordnen; die restlichen sieben Dokumente sind nach dem Friedensschluss mit den Generalstaaten in Westminster am 19. Februar 1674 publiziert worden.

Bei der Analyse der englischen Schriftstücke zeigt sich eine interessante Dynamik im Kontext der beiden bedeutenden Kriege gegen Frankreich. Im Neunjährigen Krieg waren mehr prisenrechtliche Dokumente veröffentlicht worden als im Spanischen Erbfolgekrieg. Eine bemerkenswerte Zunahme an prisenrechtlich relevanten Veröffentlichungen ist in den Jahren 1672 und 1689 zu beobachten. Diese Periode markiert bedeutende Wendepunkte in der politischen und maritimen Landschaft: zunächst die Bildung einer Allianz mit Frankreich gegen die Niederlande, gefolgt von einer Koalition, die durch gemeinsame Interessen gegen die Bedrohung durch Ludwig XIV. geprägt war.

Es ist auffällig, dass der Neunjährige Krieg sein Höchstmaß an Dokumenten im Jahr 1694 erreichte, während der Spanische Erbfolgekrieg sein Maximum an Dokumenten erst im Jahr 1709 verzeichnete. Für eine detaillierte Diskussion der Gründe hinter den Spitzenjahren 1676, 1693, 1694 und 1709 wird auf die beiden nachfolgenden Kapitel zur Außen- und Innenwirkung der Veröffentlichungen verwiesen.

<sup>185</sup> Diese sind Bestandteil der umfangreichen Datenbank *British History Online* (<https://www.british-history.ac.uk>) und darüber verfügbar.

<sup>186</sup> Pratt, *Law of Contraband of War*, S. 252–256.

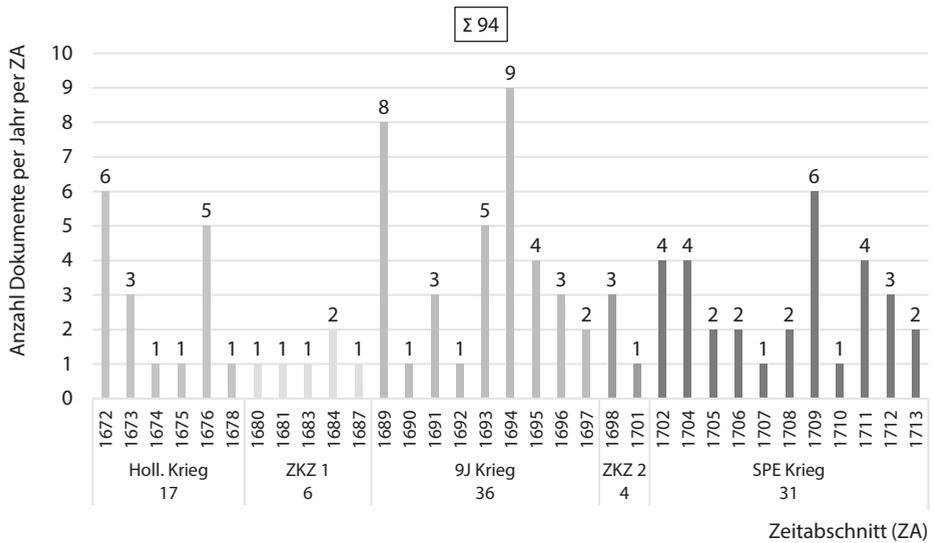


Abbildung 18: Die Verteilung der prisenrechtlich relevanten Dokumente Englands 1672–1713

**Legende:**

Holl. Krieg	Holländische Krieg (1672–1678)
ZKZ 1	1. Zwischenkriegszeit (1678–1688)
9J Krieg	Neunjährige Krieg (1688–1697)
ZKZ 2	2. Zwischenkriegszeit (1697–1702)
SPE Krieg	Spanische Erbfolgekrieg (1702–1713)

Interessanterweise scheint der Ausbruch des Spanischen Erbfolgekriegs im Jahr 1702 keinen signifikanten Einfluss auf die Anzahl der prisenrechtlichen Veröffentlichungen gehabt zu haben. Dies lässt darauf schließen, dass angesichts des nur vier Jahre zuvor beendeten Krieges keine Notwendigkeit für eine umfangreiche Überarbeitung der Prisenordnung oder für neue Richtlinien gesehen wurde. Offenbar blieben die politischen und operativen Grundlagen für den Handelskrieg im Wesentlichen unverändert, was auf eine Kontinuität in der Handhabung des Prisenrechts und der damit verbundenen Fragen hindeutet.

### 3.2.2.1 Die Dokumenttypen

Inhaltlich sind die 94 Schriftstücke unter insgesamt 16 verschiedenen Dokumententypen (DT) eingeordnet. Ein Überblick über diese Dokumententypen und die Anzahl der ihnen jeweils zugeordneten Dokumente ist Tabelle 6 zu entnehmen.

#	Dokumenttyp (DT)	Anzahl	Deutscher Begriff
1	<i>Act of Parliament</i>	7	Beschluss des Parlaments/Gesetz
2	<i>Correspondence</i>	11	Korrespondenz
3	<i>Decree</i>	2	Entscheid
4	<i>Instruction (en)</i>	15	Instruktion/Weisung (englisch)
5	<i>Letter of Marque</i>	3	Kaperbrief/Kommission
6	<i>Lords' Correspondence</i>	2	Korrespondenz der Lords
7	<i>Opinion</i>	7	Stellungnahme
8	<i>Order</i>	7	Anordnung
9	<i>Order in Council</i>	11	Beschluss des Kronrates
10	<i>Passport</i>	1	Passport/Seepass
11	<i>Petition</i>	1	Petition
12	<i>Proclamation</i>	5	Bekanntmachung
13	<i>Remonstrance</i>	1	Protest-Note
14	<i>Report</i>	7	Bericht
15	<i>Sentence</i>	11	Urteilsspruch
16	<i>Warrant</i>	3	Ermächtigung

Tabelle 6: Die verwendeten Dokumenttypen Englands in den Jahren 1672–1713

Die meisten Dokumenttypen (DT) im Zusammenhang mit dem Prisenrecht haben selbst-erklärende deutsche Bezeichnungen. Bei einigen von ihnen erscheint es jedoch angebracht, zusätzliche Informationen zur Begrifflichkeit zu liefern. So ist ein *Act of Parliament* ein schriftlich verfasstes Statut mit Gesetzescharakter, das während der Regierungszeit eines Königs oder einer Königin vom Parlament verabschiedet wird. Daneben findet sich die *Instruction*, eine Anweisung oder Richtlinie für die Anwendung des Prisenrechts. Ein weiterer wichtiger Dokumenttyp ist das *Sentence (of the High Court of Admiralty)*, ein Urteil oder eine prisenrechtliche Entscheidung des Obersten Gerichtshofs der Admiralität. Die *Correspondence* betrifft Schriftwechsel, der hauptsächlich zwischen Juristen oder anderen hochrangigen Persönlichkeiten am königlichen Hof und der Admiralität stattfindet. Eine *Order in Council* bezeichnet einen Beschluss des Kronrates, der auf Empfehlung des *Privy Council* unter der Leitung des Königs oder der Königin getroffen wird. Die *Opinion* ist eine rechtliche Stellungnahme, die normalerweise zwischen dem höchsten Richter der Admiralität und der politischen Führung des Königreichs ausgetauscht wird. Schließlich beinhaltet ein *Report* zumeist Berichte über juristische Angelegenheiten und Ereignisse, die in diesem Zusammenhang einen Bezug zum Prisenwesen aufweisen.

Die 15 *Instructions*, zusammen mit je elf *Correspondences*, *Orders in Council* und *Sentences* des *High Court of Admiralty*, bilden den quantitativ bedeutsamsten Teil der englischen Veröffentlichungen unter diesen vier Dokumenttypen. Sie stellen, ergänzt durch jeweils sieben *Acts of Parliament* und *Opinions* aufgrund ihrer besonderen Relevanz für unterschiedliche Aspekte des Prisenrechts, die Gruppierung der primären Dokumenttypen für die tiefer gehenden Analysen dieses Unterkapitels dar. Insgesamt machen sie

mit 62 Dokumenten einen Anteil von 66,0% im englischen Inventar aus. Unter den übrigen Dokumententypen sind *Orders* und *Reports* mit jeweils sieben Dokumenten vertreten, die restlichen sind mit weniger als vier Exemplaren im Bestand präsent.

Die nachfolgende Abbildung 19 veranschaulicht die quantitative Verteilung der primären Dokumententypen in den drei Kriegen und den beiden Zwischenkriegszeiten.<sup>187</sup>

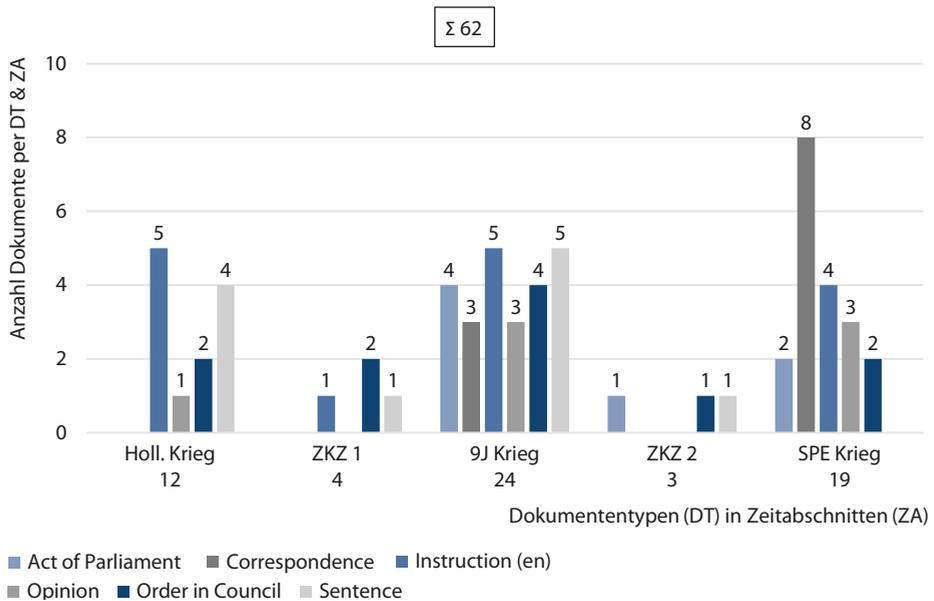


Abbildung 19: Die Verteilung der englischen primären DT in den fünf Zeitabschnitten 1672–1713

**Legende:**

- Holl. Krieg Holländische Krieg (1672–1678)
- ZKZ 1 Zwischenkriegszeit 1 (1678–1688)
- 9J Krieg Neunjährige Krieg (1688–1697)
- ZKZ 2 Zwischenkriegszeit 2 (1697–1702)
- SPE Krieg Spanische Erbfolgekrieg (1702–1713)

Die sieben *Acts of Parliament* verdeutlichen den Einfluss des englischen Parlaments auf die Gestaltung der Außen- und Sicherheitspolitik Großbritanniens. In der damaligen Zeit ist die Seekriegsführung und damit auch das Kaperwesen ein Bestandteil dieser Politik. Besonders hervorstechend sind die acht *Correspondences* während des Spanischen Erbfolgekriegs. Diese bestehen maßgeblich aus Briefwechseln zwischen dem *Lord High Admiral* und der Exekutive am Hof von Königin Anne. Die 15 *Instructions* sind nahezu gleichmäßig über die drei Kriege verteilt und enthalten hauptsächlich Anweisungen oder Richtlinien zur Praxis der drei prisenrechtlichen Institute. Neben den elf

<sup>187</sup> Der Fokus bei den einzelnen Diagrammen liegt auf der Darstellung der Zuordnung der Kenngrößen einschließlich der DT auf den fünf Epochen des Zeitraums, um die Bedeutung der Kriege und Zwischenkriegszeiten zu unterstreichen. Daher ist auf die diagrammatische Alternative der Zuordnung der Epochen zu den Kenngrößen verzichtet worden.

*Orders in Council* können auch die *Instructions* als Beschlüsse des Kronrats angesehen werden. Dabei sticht der Zeitraum des Neunjährigen Kriegs mit vier Dokumenten gegenüber den anderen Perioden hervor. Unter den elf *Sentences* fallen drei Urteile auf die Zeit des Kriegs mit den Generalstaaten, fünf auf die Zeit des ersten großen Kriegs gegen Frankreich, jedoch keines auf den Verlauf des Spanischen Erbfolgekriegs.

Das Diagramm zeigt 24 Schriftstücke in sechs verschiedenen Dokumenttypen während des Neunjährigen Kriegs gegenüber 19 Vorgängen in fünf Dokumenttypen während des Erbfolgekriegs. Für diesen Konflikt sind acht *Correspondences* verzeichnet im Vergleich zu nur drei Schriftwechseln im vorangegangenen Krieg. Diese signifikante Differenz unterstreicht die Notwendigkeit einer späteren Untersuchung der thematischen Inhalte der Dokumente. Die sieben *Opinions* zu rechtlichen Aspekten des Prisenwesens verteilen sich gleichmäßig mit jeweils drei Vorgängen auf die beiden großen Kriege. Während des kurzen Dritten Kriegs zwischen England und den Generalstaaten wurden elf Dokumente unter vier verschiedenen Dokumenttypen verzeichnet. In den beiden Zwischenkriegszeiten sind hingegen lediglich vier oder vielmehr drei Dokumente unter jeweils drei verschiedenen Dokumenttypen erfasst.

### 3.2.2.2 Die prisenrechtlichen Kategorien

Im englischen Bestand adressieren 94 Dokumente die fünf Kategorien des Prisenrechts (PKat), ihre anteilige prozentuale Verteilung ist dem Diagramm in Abbildung 20 zu entnehmen.

Mit 30 Veröffentlichungen und einem Anteil von 32% am Gesamtbestand liegt auf dem Seebeuterecht (SBR) das Hauptaugenmerk im englischen Prisenwesen. Das Konterbanderecht (KBR) ist mit sieben Dokumenten bei einem Anteil von 7% vertreten, während das komplexe Kontrollrecht (KEG) mit 19 Schriftstücken 20% des Inventars ausmacht. Die beiden ergänzenden Kategorien – die 22 generellen Maßnahmen zur Durchführung des nationalen Prisenwesens (GMP) und die 16 zusätzlichen Richtlinien im Zusammenhang mit verschiedenen Aspekten der Prisenpraxis (ZRP) – machen jeweils 23% oder vielmehr 17% des Gesamtbestands aus.

Es fehlen Anweisungen zur Handhabung des Blockaderechts (BKR) im englischen Bestand. Es sollte jedoch vorab klargestellt werden, dass die *Royal Navy* in beiden Kriegen gegen Frankreich Blockadeoperationen durchgeführt hatte. Diese Operationen verfolgten jedoch keine direkten wirtschaftlichen Ziele, sondern zielten darauf ab, das Auslaufen französischer Kräfte aus ihren Häfen zu verhindern.

Bei der Bewertung des englischen Dokumentenbestandes und den nachfolgenden Diskussionen sollte berücksichtigt werden, dass diese hauptsächlich auf Marsdens Zusammenstellung zum Prisenwesen sowie den genannten Ergänzungen basieren. Obwohl sie kein vollständig umfassendes Bild des Prisenwesens aus politischer und operativer Sicht bietet, geben die Analysen der obigen Abbildung und der folgenden Diagramme einen repräsentativen Einblick in den Status, die Prioritäten und Trends der englischen Kaperkriegsführung zu der Zeit. Daher ist ein vergleichendes Gegen-

überstellen der Kenngrößen in den drei nationalen Beständen durchaus berechtigt und nicht in Frage zu stellen.

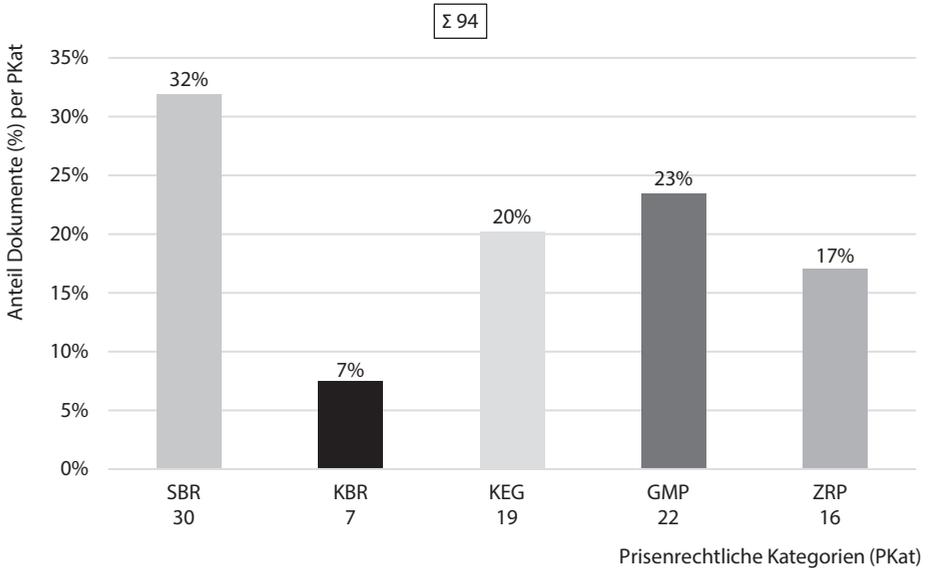


Abbildung 20: Die prisenrechtlichen Kategorien in den Dokumenten Englands 1672–1713

**Legende:**

- SBR Seebeuterecht
- KBR Konterbanderecht
- KEG Kontrollrecht (Visitation, Einbringung, Prisengerichtliche Entscheidung)
- GMP Generelle Maßnahmen zur Durchführung des nationalen Prisenwesens
- ZRP Zusätzliche Richtlinien/Dokumente zur Praxis des Prisenrechts

Nachfolgend wird die Entwicklung und Verteilung dieser prisenrechtlichen Kategorien in den verschiedenen Zeitabschnitten des Untersuchungszeitraums von 1672 bis 1713 beleuchtet. So lassen sich auch hier möglicherweise Trends oder Veränderungen in der englischen Politik zum Prisenwesen aufdecken, die durch den Kontext historischer Ereignisse und politischer Entscheidungen verständlich werden.

Das nachfolgende Diagramm (Abbildung 21) zeigt die Verteilung der vier prisenrechtlichen Kategorien, die im Verlauf der einzelnen Zeitabschnitte thematischer Gegenstand in den 94 Dokumenten waren.

Im Neunjährigen Krieg, dem ersten großen maritimen Konflikt zwischen England und Frankreich, zeigte sich vor dessen Ausbruch ein erheblicher Klärungsbedarf hinsichtlich der Handhabung des Seebeuterechts. Dies wird durch die hohe Zahl von 15 Veröffentlichungen im Vergleich zu nur sechs im Spanischen Erbfolgekrieg deutlich. Bei den sechs Dokumenten, die während des Holländischen Kriegs herausgegeben wurden, handelt es sich um ein unterschiedliches politisch-maritimes Szenario. Allein fünf davon wurden während des Kriegs Englands mit den Generalstaaten zwischen 1672 und 1674 veröffentlicht.

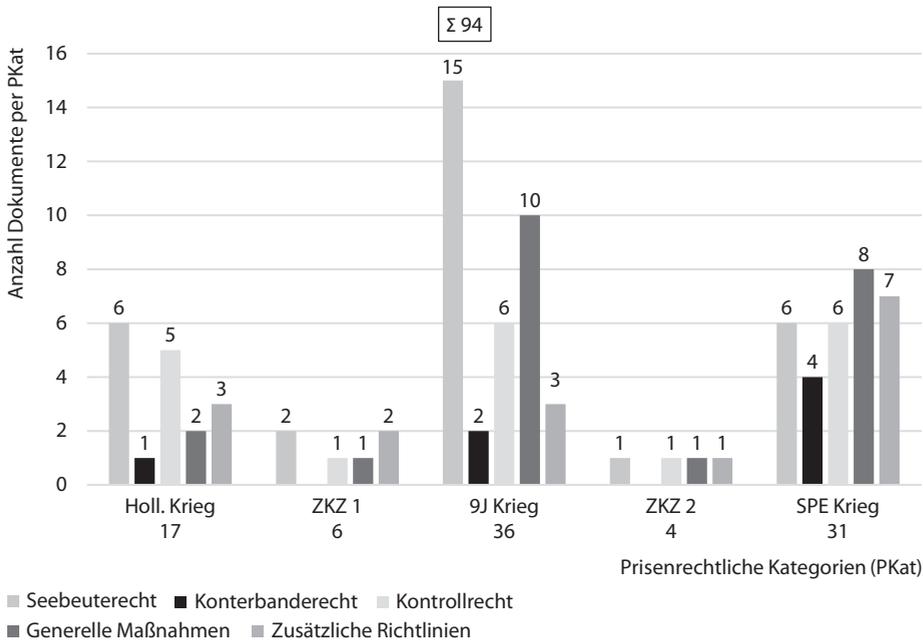


Abbildung 21: Die Verteilung der PKat im englischen Regelwerk per Zeitabschnitt 1672–1713

**Legende:**

Holl. Krieg	Holländische Krieg (1672–1678)
ZKZ 1	Zwischenkriegszeit 1 (1678–1688)
9J Krieg	Neunjährige Krieg (1688–1697)
ZKZ 2	Zwischenkriegszeit 2 (1697–1702)
SPE Krieg	Spanische Erbfolgekrieg (1702–1713)

Die Handhabung des Konterbanderechts (KBR) war im Erbfolgekrieg trotz eines insgesamt niedrigeren Niveaus von größerer Bedeutung im Vergleich zu den beiden vorherigen Kriegen. Die Signifikanz des Kontrollrechts (KRE) oder Visitationsrechts und der damit verbundenen Weisungen ist in den drei Konflikten nahezu gleich, wenn man die Anzahl der Veröffentlichungen zu diesem Institut als Maßstab nimmt. Bei den Dokumenten zu den beiden ergänzenden prisenrechtlichen Kategorien der generellen Maßnahmen (GMP) und der zusätzlichen Richtlinien (ZRP) dominieren ebenfalls die Phasen der beiden Kriege gegen Frankreich.

Das Diagramm hebt die Bedeutung des Seebeuterechts (SBR) mit seinen diversen Facetten im Neunjährigen Krieg hervor. Es zeigte sich ein deutlicher Klärungsbedarf in Bezug auf die Anwendung dieses Prinzips. Zwei Faktoren könnten dazu beigetragen haben: Zum einen Frankreich als Widersacher und zum anderen die notwendige Koordination und Interessensabstimmung mit den Generalstaaten der Niederlande als maritime Alliierte in diesem Konflikt. Das Seebeuterecht war in beiden Auseinandersetzungen gegen Frankreich ein wichtiges Thema und wurde in insgesamt 21 Dokumenten behandelt, zwei davon wurden in Beschlüssen des Parlaments veröffentlicht.

Das Gesetz aus dem Jahr 1692 ist in der englischen Marinegeschichte als *First Prize Act* bekannt geworden.

Während die Anzahl der publizierten Schriftstücke zum Kontrollrecht in den drei Konflikten nahezu konstant blieb, unterstreichen die vier Verordnungen zum Konterbanderecht im Spanischen Erbfolgekrieg dessen Bedeutung. Die sehr unterschiedliche Verteilung der Anteile der Dokumente zu den einzelnen Kategorien über den gesamten Zeitraum verdeutlicht erneut die Notwendigkeit einer detaillierten inhaltlichen Analyse des trinationalen Dokumentenbestands in den folgenden Kapiteln.

Die Analyse der Verteilung der drei prisenrechtlichen Kategorien weist auf die besondere Bedeutung des Neunjährigen Krieges hin, insbesondere unter Bezug auf das Seebeuterecht. Dies könnte auf spezifische Herausforderungen und Anforderungen in diesem Konflikt zurückzuführen sein. Insgesamt legt die Verteilung der Dokumente mit Bezug auf die Institute des Prisenrechts nahe, dass das Seebeuterecht und die damit verbundenen Aspekte die wichtigsten Schwerpunkte der englischen Prisenpraxis in diesem Zeitraum darstellten.

### 3.2.2.3 Die Domänen mit ihren Referenzthemen zum Prisenwesen

Im Bestand des englischen Regelwerks sind insgesamt 94 Dokumente zu fünf Domänen mit 15 Referenzthemen zum Prisenwesen verzeichnet. Die im englischen Bestand nicht adressierten Referenzthemen betreffen Angelegenheiten zu Schiffspapieren (SPP), den Verkauf von Prisenwaren (VPW) sowie Regelungen zum Export von Konterbande (EKB). Es ist jedoch undenkbar, dass diese Themen in der damaligen Realität keine Rolle im Rahmen des Kaperkrieges und bei dessen Einsätzen gespielt haben. Außerdem ist das Verchartern von Kriegsschiffen an private Syndikate/einzelne Kaperer (CHA) nicht vertreten.

Die Grafik in der nachstehenden Abbildung 22 zeigt die quantitative Verteilung dieser Themen über die verschiedenen Domänen.

Die quantitative Analyse der prisenrechtlichen Themen in den Dokumenten des englischen Bestandes zeigt ein klares Bild: In beiden großen Kriegen gegen Frankreich dominieren die Themen rund um die prisenrechtliche Jurisdiktion (JUR) mit 30 Dokumenten und die Handhabung des Prisenrechts (EXE) mit 18 Dokumenten. Diese beiden Themenbereiche stellen 51,1% der gesamten Dokumente und betonen ihre zentrale Rolle in den Kriegen. Neben diesen Hauptthemen gibt es eine Reihe von weiteren Themen, die in einer geringeren Anzahl von Dokumenten behandelt werden.

Insgesamt 44 Schriftstücke betreffen die beiden Domänen zur Außenwirkung, was fast die Hälfte des gesamten englischen Bestandes ausmacht. In der POL-Domäne mit ihren vier Referenzthemen gibt es zwölf Dokumente, die sich mit verschiedenen Aspekten wie den nationalen politischen Weisungen (NWK) und bilateralen Vereinbarungen (BLV), dem Neutralitätsgebot im Kontext des Prisenwesens (NEU) und mit Angelegenheiten zu Seebriefen (PPT) befassen. Abgesehen von den Anweisungen zu den prisenrechtlichen Instituten (EXE) mit 18 Schriftstücken sind maritime Angelegenheiten für die Praxis des Prisenrechts (MAR) in fünf Dokumenten und die Thematik der Kommissionen oder Kaperbriefe (KOM) in neun Dokumenten vertreten.

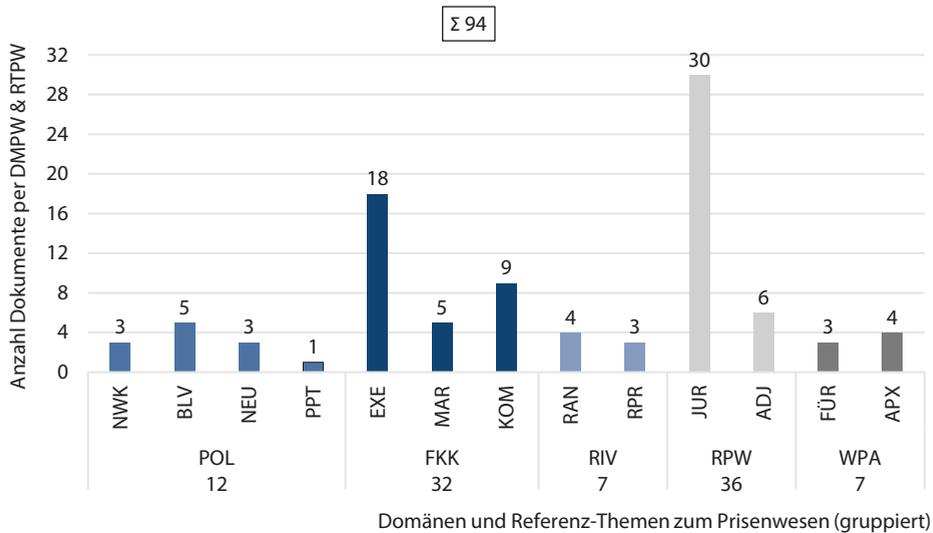


Abbildung 22: Die Verteilung der Domänen und ihrer Themen in den Dokumenten Englands 1672–1713

**Legende:**

POL	Policy-Aspekte für den Kaperkrieg
NWK	Nationale politische Weisungen für den Kaperkrieg
BLV	Bilaterale Vereinbarungen (Verträge und Beistandsabkommen)
NEU	Neutralitätsgebot und Handhabung des Prisenrechts
PPT	Angelegenheiten zu Seebriefen (Passports, Passeports, Paspoorten)
FKK	Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs
EXE	Anweisungen zur Durchführung der vier Institute des Prisenrechts
MAR	Maritime Aspekte im Kontext des Prisenrechts
KOM	Angelegenheiten zu Kommissionen (Kaperbriefe und Repressalienbriefe)
RIV	Regelungen und interne Verordnungen für die Praxis des Prisenrechts
RAN	Angelegenheiten in Verbindung mit dem Freikauf eines aufgebrachtten Schiffs
RPR	Angelegenheiten zu Reprisen, zum Status gestrandeter Schiffe und zu gefangenen Besatzungen
RPW	Rechtliche Sachverhalte zum Prisenwesen
JUR	Prisenrechtliche Jurisdiktion und andere rechtliche Angelegenheiten
ADJ	Adjudikation von Prisenanteilen (Fracht und Erlöse)
WPA	Weitere Aspekte im Kontext des Prisenwesens
FÜR	Fürsorge für Kaperfahrer
APX	Andere Angelegenheiten im Kontext des Prisenwesens
DMWP	Domäne des Prisenwesens
RTPW	Referenzthema des Prisenwesens

Die Themengruppe der Innenwirkung umfasst die verbleibenden 50 Schriftstücke. Hierbei entfallen sieben Dokumente auf die RIV-Domäne, lediglich mit den Themen zum Freikauf von Prisen (RAN) und Reprisen (RPR). Die Dominanz der RPW-Domäne mit allein 34 Dokumenten erklärt sich aus 30 zur prisenrechtlichen Jurisdiktion (JUR) und sechs Schriftstücken zu Regelungen über die Adjudikation von Prisenwaren (ADJ). Bemerkenswert ist, dass die Domäne der ökonomischen Aspekte (ÖKO) im englischen Bestand nicht vertreten ist. Das vierte thematische Sachgebiet über weitere Aspekte im Kontext des Prisenwesens (WPA) ist in sieben Dokumenten vertreten; davon befassen sich drei Vorgänge mit der Fürsorge (FÜR) und weitere vier mit anderen Angelegenheiten im Zusammenhang mit dem Prisenwesen (APX).

### Die Referenzthemen zur Außenwirkung in den Zeitabschnitten

In den folgenden Ausführungen liegt der analytische Fokus auf der Präsenz der 15 Referenzthemen in den Dokumenten, die fünf Zeitperioden von 1672 bis 1713 veröffentlicht wurden. Dabei wird zwischen Außenwirkung und Innenwirkung unterschieden. Die Außenwirkung ist in 44 Dokumenten mit sieben der acht Referenzthemen vertreten. Die Verteilung dieser Themen ist dem nachfolgenden Diagramm in Abbildung 23 zu entnehmen.

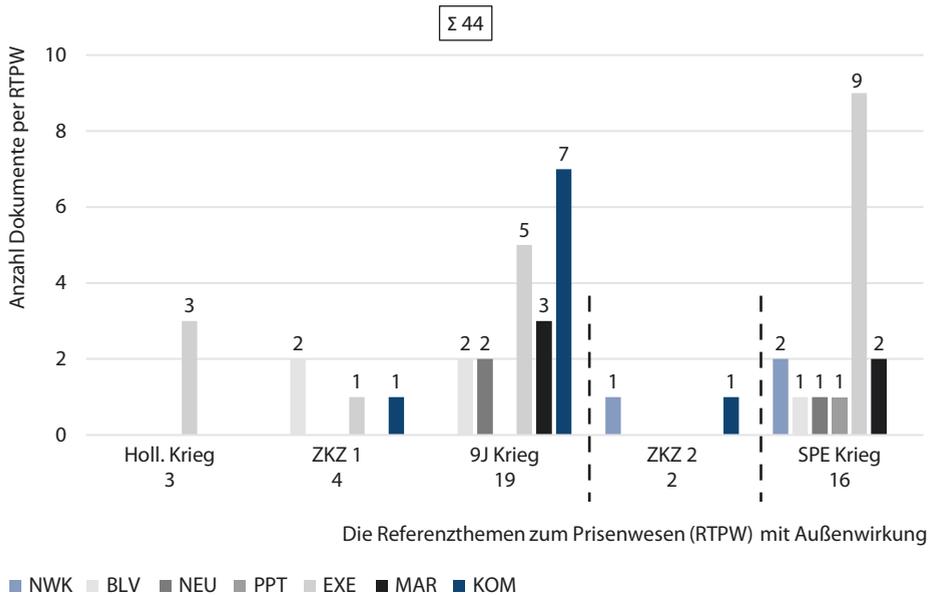


Abbildung 23: Die Referenzthemen zur Außenwirkung im Bestand Englands 1672–1713

#### Legende:

Holl. Krieg	Holländische Krieg (1672–1678)
ZKZ 1	Zwischenkriegszeit 1 (1678–1688)
9J Krieg	Neunjährige Krieg (1688–1697)
SPE Krieg	Spanische Erbfolgekrieg (1702–1713)
NWK	Nationale politische Weisungen für den Kaperkrieg
BLV	Bilaterale Vereinbarungen (Verträge und Beistandsabkommen)
NEU	Neutralitätsgebot und Handhabung des Prisenrechts
PPT	Angelegenheiten zu Seebriefen (Passports, Passeports, Paspoorten)
EXE	Anweisungen zur Durchführung der vier Institute des Prisenrechts (Verfahren und Prisenahme)
MAR	Maritime Aspekte im Kontext des Prisenrechts
KOM	Angelegenheiten zu Kommissionen (Kaperbriefe und Repressalienbriefe)

Die Analyse der Verteilung prisenrechtlicher Themen in den englischen Dokumenten, die im Verlauf der beiden großen Kriege gegen Frankreich veröffentlicht wurden, zeigt einige interessante Unterschiede und Gemeinsamkeiten. Beide Kriege, der Neunjährige Krieg und der Spanische Erbfolgekrieg, weisen eine ähnliche Anzahl von Papieren auf: 19 Vorgänge zu fünf Referenzthemen im Neunjährigen Krieg im Vergleich zu 16 Veröffentlichungen zu sechs Themen im Konflikt um die Erbfolge am Hof in Madrid.

Während des Konflikts zwischen England und den Niederlanden von 1672 bis 1674, der Teil des umfassenderen Holländischen Krieges war, wurden lediglich drei Dokumente publiziert.<sup>188</sup> Diese bezogen sich alle auf Anweisungen zur Durchführung von Prisenverfahren und Prisennahmen (EXE).

Die Policy-Domäne, die Themen wie Vereinbarungen in Handels- und Schifffahrtsverträgen (BLV) und den Dualismus des Neutralitätsgebots mit dem Prisenrecht (NEU) beinhaltet, ist im Neunjährigen Krieg nur durch vier Veröffentlichungen vertreten. Im Spanischen Erbfolgekrieg sind diese Themen in fünf Dokumenten behandelt.

Die Aspekte, die die grundlegenden Anforderungen zur Führung des Kaperkriegs (FKK) als eine weitere Domäne zur Außenwirkung adressieren, sind in beiden Kriegen präsent, wobei ihre Bedeutung durch 15 Schriftstücke im Neunjährigen Krieg und 11 Dokumente im Spanischen Erbfolgekrieg hervorgehoben wird.

Die beiden Zwischenkriegszeiten weisen mit vier oder vielmehr zwei Dokumenten eine geringere Präsenz auf. Bemerkenswert sind hier insbesondere zwei Veröffentlichungen zu BLV-Angelegenheiten vor dem Ausbruch des Neunjährigen Kriegs im Jahr 1689.

Nach der Abstimmung konzeptioneller und operativer Vorstellungen mit den Vereinigten Provinzen der Niederlande unmittelbar vor und während des Neunjährigen Kriegs legte England im Konflikt um die spanische Erbfolge einen verstärkten Fokus auf die prisenrechtlichen Aspekte des Kaperkriegs (EXE). Diese strategische Neuausrichtung wird durch den Anstieg der Dokumente zu diesem Thema von fünf im Neunjährigen Krieg auf neun im Spanischen Erbfolgekrieg deutlich belegt.

### ***Die Referenzthemen zur Innenwirkung in den Zeitabschnitten***

Zu den acht Themen der vier Domänen zur Innenwirkung verzeichnet der englische Bestand insgesamt 50 Veröffentlichungen für die fünf Zeitabschnitte. Ihre Verteilung ist dem Diagramm in Abbildung 24 zu entnehmen.

Die Analyse der zeitlichen Verteilung prisenrechtlicher Referenzthemen von 1672 bis 1713 offenbart eine deutliche Dominanz der Domäne ‚Rechtliche Sachverhalte im Prisenwesen‘ (RPW). Insgesamt 36 Schriftstücke decken die beiden zugeordneten Referenzthemen dieser Domäne ab. Besonders hervorzuheben ist die hohe Präsenz von Dokumenten, die sich mit Aspekten der prisenrechtlichen Jurisdiktion (JUR) beschäftigen. Dieses Thema ist in allen Kriegen und der ersten Zwischenkriegszeit präsent, mit einem bemerkenswerten Anteil von elf Dokumenten allein im kurzen Dritten Englisch-Niederländischen Krieg und 12 weiteren im Neunjährigen Krieg. Im Spanischen Erbfolgekrieg verringert sich die Anzahl dieser Dokumente auf fünf. Die sechs Schriften zu den Aspekten der Zuerkennung von Prisenanteilen (ADJ) verteilen sich gleichmäßig mit jeweils zwei auf den Holländischen und Spanischen Erbfolgekrieg, während für den Neunjährigen Krieg wie auch für die nachfolgende Zwischenkriegszeit dieses Thema nur in jeweils einem Dokument behandelt wird.

<sup>188</sup> Obgleich hier der Begriff Holländischer Krieg verwendet wird, reflektieren die hier verwendeten Daten auch den Zeitraum des dritten Englischen-Niederländischen Kriegs.

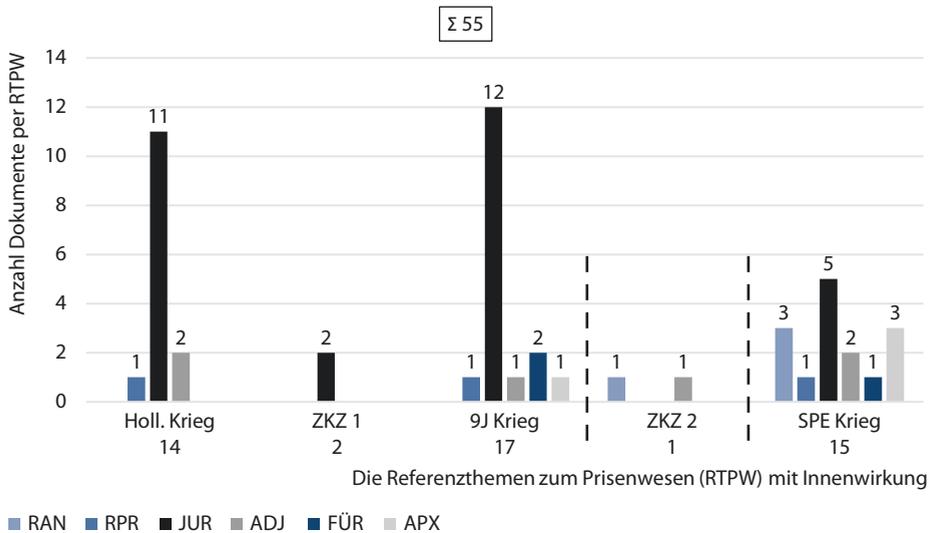


Abbildung 24: Die Referenzthemen zur Innenwirkung im Bestand Englands 1672–1713

**Legende:**

Holl. Krieg	Holländische Krieg (1672–1678)
ZKZ 1	1. Zwischenkriegszeit (1678–1688)
9J Krieg	Neunjährige Krieg (1688–1697)
ZKZ 2	2. Zwischenkriegszeit (1697–1702)
SPE Krieg	Spanische Erbfolgekrieg (1702–1713)
RAN	Angelegenheiten in Verbindung mit dem Freikauf eines aufgebrachten Schiffs
RPR	Angelegenheiten zu Reprisen, zum Status gestrandeter Schiffe und zu gefangenen Besatzungen
JUR	Prisenrechtliche Jurisdiktion und andere rechtliche Angelegenheiten
ADJ	Adjudikation von Prisenanteilen (Fracht und Erlöse)
FÜR	Fürsorge für Kaperfahrer
APX	Andere Angelegenheiten im Kontext des Prisenwesens

Die Domäne Regelungen und interne Verordnungen zur Praxis des Prisenrechts (RIV), die Regelungen und interne Verordnungen für das Prisenwesen umfasst, ist mit vier ihrer fünf zugeordneten Themen in insgesamt neun Dokumenten vertreten. Bemerkenswert ist hier die wiederholte Auseinandersetzung mit Sachlagen über die Rückeroberung eines unter eigener Flagge fahrenden Kauffahrteischiffs (RPR) sowohl im Holländischen Krieg als auch im Neunjährigen und Spanischen Erbfolgekrieg. Die weiteren mit dem Prisenwesen assoziierte Aspekte (WPA) als vierte Domäne wird mit ihren Themen zur sozialen Fürsorge (FÜR) und anderen Angelegenheiten (APX) in insgesamt sechs Dokumenten in den beiden großen Kriegen abgedeckt. In den beiden Zwischenkriegszeiten ist lediglich die RPW-Domäne mit drei Dokumenten vertreten, die Fragen der Prisenrechtlichen Jurisdiktion (JUR) und der Zuerkennung von Prisenanteilen (ADJ) behandeln.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass im untersuchten Zeitraum von vierzig Jahren eine deutliche Dominanz prisenrechtlicher und juristischer Themen im englischen Dokumentenbestand erkennbar ist. Im Gegensatz dazu werden Themen der intern-orientierten Regelungen und weiterer assoziierter Aspekte in einer geringeren Anzahl von Papieren behandelt.

### Die Referenzthemen zur Außenwirkung in den prisenrechtlichen Kategorien

Für den Zeitraum von 1672 bis 1713 sind für den englischen Bestand 44 Dokumente verzeichnet, die mit ihren auf die Außenwirkung des Prisenrechts bezogenen Themen die verschiedenen Kategorien des Prisenrechts betreffen. Abbildung 25 zeigt die Verteilung dieser spezifischen Referenzthemen zur Außenwirkung in ihrer Zuordnung zu den fünf Kategorien.

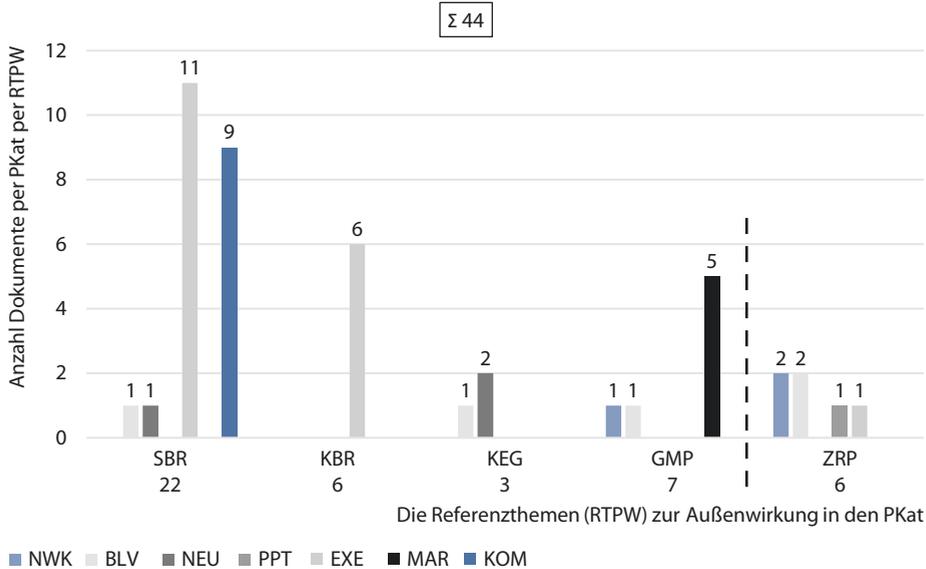


Abbildung 25: Die Referenzthemen zur Außenwirkung in den Kategorien des englischen Bestands

#### Legende:

SBR	Seebeuterecht
KBR	Konterbanderecht
KEG	Kontrollrecht (Visitation, Einbringung, Prisengerichtliche Entscheidung)
GMP	Generelle Maßnahmen zur Durchführung des nationalen Prisenwesens
ZRP	Zusätzliche Richtlinien/Dokumente zur Praxis des Prisenrechts
NWK	Nationale politische Weisungen für den Kaperkrieg
BLV	Bilaterale Vereinbarungen (Friedens-, Handels- und Schifffahrtsverträge, Beistandsabkommen)
NEU	Neutralitätsgebot und Handhabung des Prisenrechts
PPT	Angelegenheiten zu Seebriefen (Passports, Passeports, Paspoorten)
EXE	Anweisungen zur Durchführung der vier Institute des Prisenrechts (Verfahren und Prisenahme)
MAR	Maritime Aspekte im Kontext des Prisenrechts
KOM	Angelegenheiten zu Kommissionen (Kaperbriefe und Repressalienbriefe)
PKat	Prisenrechtliche Kategorie

Bei den sieben Themen der Außenwirkung im englischen Regelwerk, die sich auf lediglich zwei Institute beziehen, dominiert das Seebeuterecht (SBR) mit 22 Dokumenten. Elf dieser Dokumente behandeln Anweisungen zur Durchführung des Prisenrechts (EXE) und neun dokumentieren Angelegenheiten in Verbindung mit Kommissionen

oder Kaperbriefen (KOM). Beide Themen sind Teil der Domäne, die die Erfordernisse zur Führung des Kaperkriegs umfasst (FKK). Ergänzt wird das Seebeuterecht durch ein Dokument zu bilateralen Vereinbarungen (BLV) und ein weiteres zur Problematik des Neutralitätsgebots im Kontext der Praxis des Prisenrechts (NEU), beides wichtige Sujets der Policy-Domäne (POL).

Das Konterbanderecht (KBR) ist in sechs Dokumenten dokumentiert, wobei der Fokus ausschließlich auf seiner Durchführung (EXE) liegt. Im Gegensatz dazu wird das Kontrollrecht (KEG) trotz seiner Komplexität in lediglich drei Dokumenten behandelt. Ähnlich zum Seebeuterecht sind die Aspekte von bilateralen Vereinbarungen (BLV) und Neutralität (NEU) die einzigen thematischen Komponenten, die in Bezug auf dieses Institut behandelt werden. Es ist bemerkenswert, dass während der drei Konflikte die Aspekte des Konterbanderechts lediglich durch das eine Thema angesprochen wurden, während das überwiegend operativ ausgerichtete Kontrollrecht durch zwei Referenzthemen aus der Policy Domäne beleuchtet wurde.

In Bezug auf die beiden ergänzenden Kategorien zur Handhabung des Prisenwesens finden sich sieben Schriftstücke zu generellen Maßnahmen (GMP) und sechs Dokumente zu zusätzlichen Richtlinien (ZRP). In der GMP-Kategorie dominieren maritime Angelegenheiten (MAR) mit fünf Dokumenten; ein weiteres Papier zur BLV-Thematik und eines zu NWK-Aspekten vervollständigen diese Kategorie. Die sechs Dokumente zur ZRP-Kategorie verteilen sich auf vier Referenzthemen, wobei auch hier die Themen zu den nationalen politischen Weisungen (NWK) und zu bilateralen Vereinbarungen (BLV) inhaltlich vertreten sind, jedoch mit jeweils zwei Schriftstücken. Die Themen Seebriefe (PPT) und Durchführung der Prisenahme (EXE) sind in je einem Papier adressiert.

### ***Die Referenzthemen zur Innenwirkung in den prisenrechtlichen Kategorien***

Abschließend erfolgt die Untersuchung der Korrelation zwischen den Referenzthemen, die die Innenwirkung des Prisenwesens beschreiben, und den prisenrechtlichen Kategorien, die im englischen Bestand verzeichnet sind. Unter Bezugnahme auf die vier die Innenwirkung betreffenden Domänen sind acht ihrer elf Referenzthemen in insgesamt 50 Dokumenten inhaltlich präsent. Die ÖKO-Domäne ist im englischen Bestand nicht vertreten. Die Verteilung der Themen mit Bezug auf die fünf prisenrechtlichen Kategorien ist dem nachfolgenden Diagramm in Abbildung 26 zu entnehmen.

Zum Seebeuterecht (SBR) gibt es acht Dokumente. Ein Papier behandelt das Problem der Plünderung (PLÜ), ein Phänomen, das im Verlauf einer Prisenahme auftreten kann. Dies Thema ist Teil der Domäne über Regelungen und interne Verordnungen (RIV). Die Domäne zu rechtlichen Faktoren im Prisenwesen (RPW) ist mit sieben Dokumenten zu JUR-Sachverhalten präsent. Zum Konterbanderecht ist lediglich ein einziges Schriftstück verzeichnet, das ebenfalls Aspekte dieses Themas behandelt.

Die Handhabung des Kontrollrechts (KEG) in seinen verschiedenen Phasen wird durch fünf Referenzthemen (RTPW) in 16 Veröffentlichungen abgedeckt. Die RIV-Domäne umfasst sechs Dokumente, davon drei zum Freikauf von Prisen (RAN), eins

zur Klärung von Prämienzahlungen (PRÄ) an die Kaperer und zwei weitere in Bezug auf die Durchführung von Reprisen (RPR). Die RPW-Domäne ist mit zehn Dokumenten vertreten, davon neun zu prisengerichtlichen Angelegenheiten (JUR) und eins zur Regelung von Prisenanteilen (ADJ).

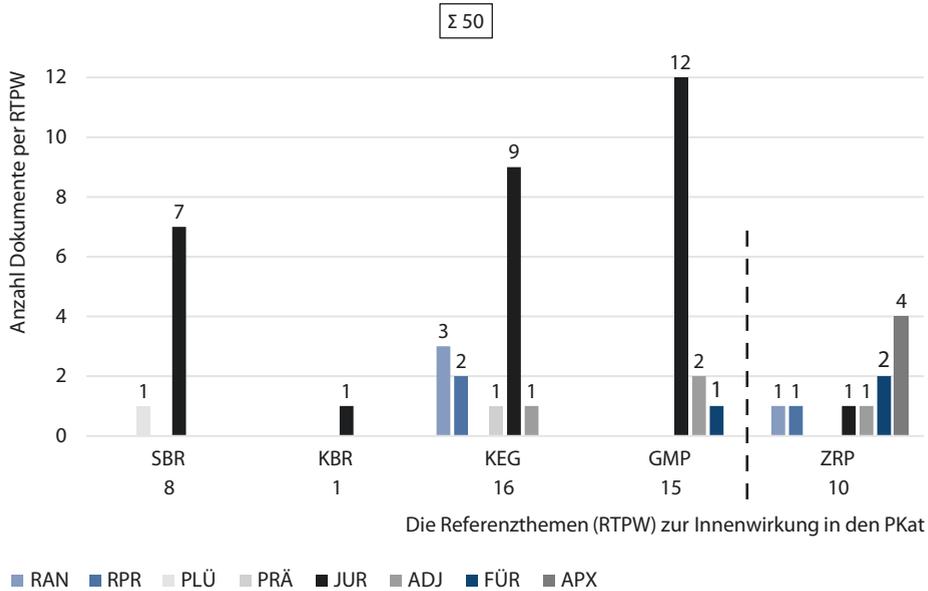


Abbildung 26: Die Referenzthemen zur Innenwirkung in den Kategorien des englischen Bestands

**Legende:**

- SBR Seebeuterecht
- KBR Konterbanderecht
- KEG Kontrollrecht (Visitation, Einbringung, Prisengerichtliche Entscheidung)
- GMP Generelle Maßnahmen zur Durchführung des nationalen Prisenwesens
- ZRP Zusätzliche Richtlinien/Dokumente zur Praxis des Prisenrechts
- RAN Angelegenheiten in Verbindung mit dem Freikauf eines aufgebrachtten Schiffs
- RPR Angelegenheiten zu Reprisen, zum Status gestrandeter Schiffe und zu gefangenen Besatzungen
- PLÜ Verbot der Plünderung von Fracht eines aufgebrachtten Schiffs
- PRÄ Angelegenheiten zu Prämienzahlungen für Kaperer
- JUR Prisenrechtliche Jurisdiktion und andere rechtliche Angelegenheiten
- ADJ Adjudikation von Prisenanteilen (Fracht und Erlöse)
- FÜR Fürsorge für Kaperfahrer
- APX Andere Angelegenheiten im Kontext des Prisenwesens
- PKat Prisenrechtliche Kategorie

Die generellen Maßnahmen zum Prisenwesen (GMP) sind mit 14 Veröffentlichungen zu den beiden Themen der RPW-Domäne vertreten. Davon entfallen zwölf auf JUR- und zwei auf ADJ-Sachverhalte. Ein einziges Dokument zur Regelung von Angelegenheiten der sozialen Fürsorge (FÜR), ein Referenzthema der WPA-Domäne, ergänzt den quantitativen Beitrag für diese ergänzende Kategorie des Prisenrechts.

Die Zusätzlichen Richtlinien (ZRP) als Reservoir für verschiedene Perspektiven des Prisenrechts sind mit zehn Dokumenten zu sechs Referenzthemen im Inventar präsent. Der Freikauf von Prisen (RAN) und Aspekte bei Reprisen (RPR) tragen jeweils mit einem Papier zur RIV-Domäne bei. Jeweils ein Schriftstück zu den beiden Themen der prisengerichtlichen Jurisdiktion (JUR) und der Adjudikation sind in der RPW-Domäne verzeichnet. Beiträge zur Regelung der sozialen Fürsorge (FÜR) in zwei Dokumenten und vier zur APX-Thematik beschließen den Umfang dieser Kategorie.

Im englischen Prisenwesen zeigt sich die Dominanz rechtlicher Themen, insbesondere hinsichtlich der prisенrechtlichen Institute des Seebeuterechts und des Kontrollrechts. Diese zentralen Aspekte unterstreichen die Bedeutung einer rechtskonformen Durchführung von Prisenverfahren für die englische Exekutive. Der Fokus auf das Kontrollrecht (KEG) und seine verschiedenen Aktivitäten, von der Aufforderung zum Anhalten bis hin zur Entscheidung des Prisengerichts, verdeutlicht die besondere Relevanz dieser Phase im Prozess der Prisennahme. Zusätzlich heben die Veröffentlichungen zu Generellen Maßnahmen des Prisenwesens die Bedeutung der prisенrechtlichen Jurisdiktion im englischen Kontext hervor.

### 3.2.3 Das prisенrechtliche Regelwerk der Niederlande

Die beiden von Hecker und Tomson angeführten Quellen *Groot placact-boeck* sowie *Recuëil van alle de placaten* ermöglichten einen hinreichend repräsentativen Einblick in das prisенrechtliche Regelwerk der Niederlande. Auf dieser Grundlage ergab die Recherche anfänglich einen Umfang von 112 Dokumenten, die seitens der Exekutive der Vereinigten Provinzen in Den Haag im Zeitraum 1672–1713 veröffentlicht worden sind. Von den untersuchten Dokumenten wurden 95 als relevant für die Themenstellung dieser Arbeit eingestuft und in die Datenbank aufgenommen. Die verbleibenden 17 Schriftstücke, die zwar in einem weiteren Sinne mit dem niederländischen Prisenwesen in Verbindung gebracht werden könnten, wurden für diese Analyse als nicht erforderlich bewertet. Von den insgesamt 96 Datensätzen des Bestands der Generalstaaten stammen 78 aus dem *Groot placact-boeck* und 17 aus dem *Recuëil van alle de placaten*. Ein weiteres Dokument aus dem Werk von R. Marsden ergänzt diese Sammlung. Diese Datensätze decken verschiedene Aspekte des Prisenwesens der Generalstaaten ab.

Die jährliche Verteilung der seitens der Exekutive veröffentlichten Dokumente zum Prisenwesen über den Gesamtzeitraum ist der Darstellung in der folgenden Abbildung 27 zu entnehmen.

Über den Zeitraum des Holländischen Kriegs oder vielmehr des Französisch-Niederländischen Kriegs, der etwa sechs Jahre dauerte, wurden alles in allem 27 Schriftstücke veröffentlicht. Der Neunjährige Krieg ist mit 28 Dokumenten repräsentiert, während der Spanische Erbfolgekrieg mit insgesamt 35 Schriftstücken den größten Anteil ausmacht. In den beiden Zwischenkriegszeiten wurden jeweils drei Dokumente publiziert, ein Hinweis auf eine geringere Aktivität in diesen Phasen.

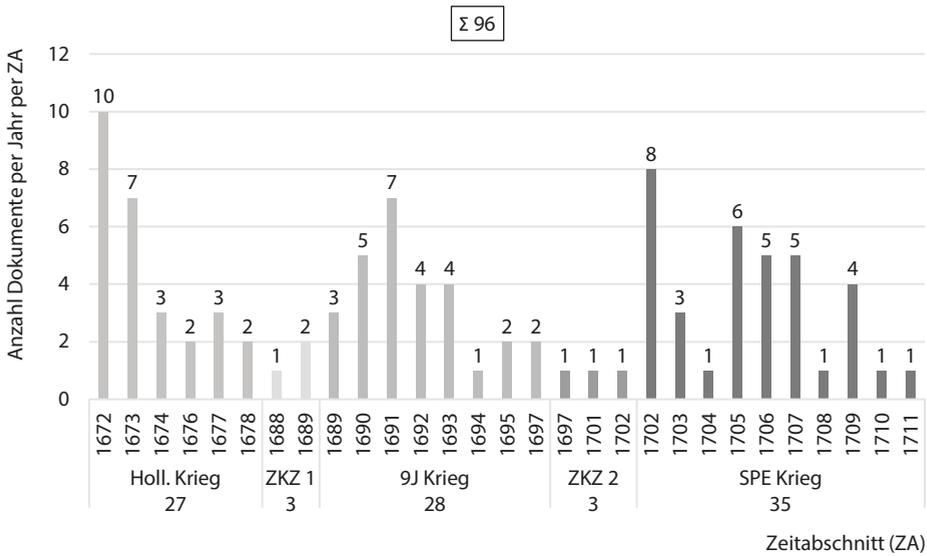


Abbildung 27: Die Verteilung der prisenrechtlich relevanten Dokumente der Niederlande 1672–1713

**Legende:**

- Holl. Krieg    Holländische Krieg (1672–1678)
- ZKZ 1        1. Zwischenkriegszeit (1678–1688)
- 9J Krieg     Neunjährige Krieg (1688–1697)
- ZKZ 2        2. Zwischenkriegszeit (1697–1702)
- SPE Krieg    Spanische Erbfolgekrieg (1702–1713)

Interessant sind die jeweiligen Muster des Zeitpunkts der einzelnen Veröffentlichungen im Verlauf der Kriege. Sowohl der Französisch-Niederländische Krieg als auch der Spanische Erbfolgekrieg verzeichneten eine hohe Anzahl von Dokumenten in den ersten beiden Kriegsjahren mit jeweils zehn und acht Dokumenten. Dies könnte auf die Notwendigkeit schneller Reaktionen der Exekutive aufgrund der Lage oder auch auf ein erhöhtes Maß an erforderlichen Maßnahmen zu Beginn der Kriege hindeuten.

Im Gegensatz dazu erreichte die Anzahl der Veröffentlichungen während des Neunjährigen Krieges erst im Jahr 1691, gut zwei Jahre nach Kriegsbeginn, mit sieben Dokumenten ihren Höhepunkt. Diese zeitliche Verzögerung in der Häufung der Veröffentlichungen könnte auf eine unterschiedliche strategische Herangehensweise oder auf veränderte Bedingungen zu Beginn dieses Krieges hindeuten. Zwischen den Kriegen, in den Jahren 1678 bis März 1689, wurden nur drei Schriftstücke veröffentlicht; alle dieser Veröffentlichungen erfolgten gegen Ende dieser Periode. Während der zweiten Zwischenkriegszeit verlief die Veröffentlichung von Dokumenten gleichmäßig über die Jahre, wobei kein spezifischer Anstieg kurz vor dem Ausbruch des Krieges im Mai 1702 erkennbar ist.

### 3.2.3.1 Die Dokumenttypen

Inhaltlich sind die thematischen Einzelheiten der 96 Dokumenten unter insgesamt elf verschiedenen Dokumenttypen (DT) dokumentiert. Die Quellenforschung lieferte keine Hinweise auf Entscheidungen der Prisengerichtbarkeit der Admiralitäten der Provinzen für den Zeitraum von 1672 bis 1713 aufgrund der von den Generalstaaten genutzten Dokumenttypen. Auch andere rechtliche Aspekte wurden nicht in separaten Dokumenten ausdrücklich behandelt. Die nachfolgende Tabelle 7 bietet einen Überblick über die verwendeten Dokumenttypen, die in den Jahren des Untersuchungszeitraums für die Regelung des Prisenwesens der Vereinigten Provinzen verwendet wurden.

#	Dokumenttyp (DT)	Anzahl	Deutscher Begriff
1	<i>Articulbrief</i>	3	Artikelbrief/Anweisung für Verhalten an Bord
2	<i>Conventie</i>	6	Vereinbarung/Einigung
3	<i>Declaratie van Oorlog</i>	2	Kriegserklärung
4	<i>Instructie</i>	2	Weisung/Richtlinien
5	<i>Letter of Marque</i>	1	Kommission/Kaperbrief
6	<i>Ordre</i>	2	Anordnung/Anweisung
7	<i>Placaat</i>	40	Bekanntmachung einer Anordnung, Proklamation
8	<i>Publicatie</i>	9	Veröffentlichung
9	<i>Reglement</i>	1	Richtlinie
10	<i>Resolutie</i>	23	Resolution
11	<i>Waerschouwinge</i>	7	Ankündigung

Tabelle 7: Die verwendeten Dokumenttypen der Niederlande in den Jahren 1672–1713

Die Bezeichnungen der deutschen Dokumenttypen sind meist selbsterklärend. So bezeichnet zum Beispiel das *Placaat* eine öffentliche Bekanntmachung eines Rechtsaktes, während eine *Conventie* zwischenstaatliche Vereinbarungen oder Einigungen nach Absprachen zwischen den Provinzen der Generalstaaten beinhaltet. Insgesamt bilden 40 *Placaate*, 23 *Resoluties*, neun *Publicaties*, sieben *Waerschouwingen* und sechs *Conventies* die Gruppe der primären Dokumenttypen. Sie repräsentieren 85 Datensätze und bilden mit einem Anteil von 88,5% am Gesamtbestand die Hauptgruppe für die weiterführende Untersuchung. Diese Auswahl der Dokumenttypen impliziert, analog zu den vorangegangenen Analysen von England und Frankreich, keine qualitative oder inhaltliche Bewertung der restlichen Dokumenttypen. Ihre jeweiligen Belange werden im vierten Kapitel dieser Arbeit aufgegriffen und analysiert.

Die folgende Abbildung 28 zeigt die quantitative Verteilung der fünf primären Dokumenttypen (DT), die in den drei Kriegen und den beiden Zwischenkriegszeiten verwendet wurden.

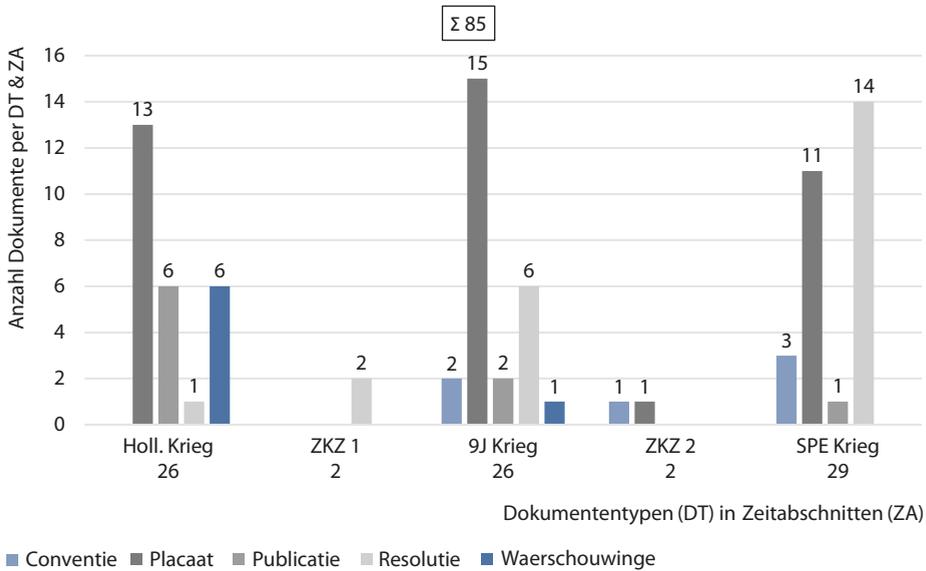


Abbildung 28: Die Verteilung der niederländischen primären DT in den fünf Zeitabschnitten 1672–1713

**Legende:**

Holl. Krieg	Holländische Krieg (1672–1678)
ZKZ 1	1. Zwischenkriegszeit (1678–1688)
9J Krieg	Neunjährige Krieg (1688–1697)
ZKZ 2	2. Zwischenkriegszeit (1697–1702)
SPE Krieg	Spanische Erbfolgekrieg (1702–1713)

Die Anzahl der Veröffentlichungen der primären Dokumenttypen (DT) deutet auf eine annähernd gleichbleibende Intensität in der Anwendung des Prisenrechts in den drei Kriegen hin. So wurden während des sechsjährigen Französisch-Holländischen Kriegs und des Neunjährigen Kriegs jeweils 26 Dokumente veröffentlicht, während der elfjährige Spanische Erbfolgekrieg mit 29 Veröffentlichungen im Bestand der Generalstaaten verzeichnet ist.

Insbesondere das *Placaat* scheint als bevorzugter Dokumententyp zur Bekanntmachung von Anordnungen im Zusammenhang mit dem Prisenwesen genutzt worden zu sein. Insgesamt wurden während der drei Konflikte 40 Dokumente veröffentlicht, aufgeteilt in 13, 15 und 11 Veröffentlichungen pro Krieg. Diese Dokumente deckten alle fünf Kategorien des Prisenrechts ab. Hierbei wurden Aspekte des ‚Seebuterechts‘ (SBR) in vier Fällen thematisiert, während das ‚Konterbanderecht‘ (KBR) Gegenstand von acht Schriftstücken war. Die Komplexität des ‚Kontrollrechts‘ mit seinen vielfältigen Elementen (KEG) wurde in weiteren sieben Dokumenten erörtert. Mit 17 Veröffentlichungen bilden die generellen Maßnahmen bezüglich der Durchführung des Prisenwesens‘ (GMP) die Mehrheit in diesem Dokumententyp. Zusätzliche Richtlinien im Kontext der Praxis des Prisenrechts (ZRP) als fünfte Kategorie wurden in vier Dokumenten dieses Typs behandelt.

Die *Resoluties*, die 23 prisenrechtlich relevante Ereignisse abdecken, wurden vornehmlich während des Spanischen Erbfolgekriegs in 14 Schriftstücken und des Neunjährigen Kriegs in nur 6 Dokumenten verwendet. Sie umfassen mit Ausnahme des Seebeuterechts die übrigen vier prisenrechtlichen Kategorien. Hierbei entfallen zehn auf das Kontrollrecht (KEG), acht auf die GMP und weitere vier beziehen sich auf die ZRP-Kategorie.

Für die Veröffentlichung der restlichen 22 Angelegenheiten des niederländischen Prisenwesens wurden die anderen drei primären DT genutzt: *Publicaties* in neun, *Waerschouwingen* in sieben und *Conventies* in sechs Dokumenten. Letztere wurden hauptsächlich für bilaterale Vereinbarungen zwischen den Generalstaaten und Großbritannien verwendet, die aufgrund der ab 1688 bestehenden politischen und militärischen Allianz gegen Frankreich notwendig wurden. Insgesamt zeigt sich kein gleichmäßiges Verteilungsmuster der Dokumente über die drei Kriege hinweg. Stattdessen wurden in jeder Kriegsperiode unterschiedliche Schwerpunkte gesetzt.

### 3.2.3.2 Die prisenrechtlichen Kategorien

Der niederländische Fundus verzeichnet zu fünf der sechs prisenrechtlichen Kategorien (PKat) insgesamt 96 Schriftstücke. Ihre anteilige prozentuale Verteilung ist dem folgenden Diagramm in Abbildung 29 zu entnehmen.

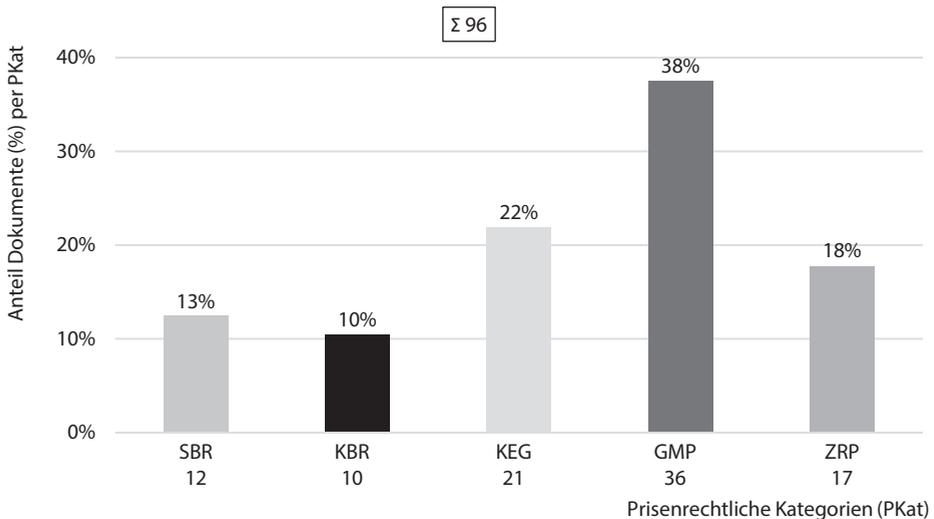


Abbildung 29: Die prisenrechtlichen Kategorien in den Dokumenten der Niederlande 1672–1713

**Legende:**

- SBR Seebeuterecht
- KBR Konterbanderecht
- KEG Kontrollrecht (Visitation, Einbringung, Prisengerichtliche Entscheidung)
- GMP Generelle Maßnahmen zur Durchführung des nationalen Prisenwesens
- ZRP Zusätzliche Richtlinien/Dokumente zur Praxis des Prisenrechts

Die drei klassischen Institute des Prisenrechts – das Seebeuterecht (SBR), das Konterbanderecht (KBR) und das Kontrollrecht (KEG) – stellen zusammen 45% des gesamten Bestands dar. Im betrachteten Zeitraum von 1672 bis 1713 wurden, analog zu den Situationen in Frankreich und England, keine speziellen Dokumente zur Regelung des Blockaderechts veröffentlicht.

Die überwiegende Mehrheit der Veröffentlichungen (38%) betrifft Generelle Maßnahmen zur Durchführung des nationalen Prisenwesens (GMP). Zusätzliche Richtlinien/Dokumente zur Praxis des Prisenrechts (ZRP) bilden mit 18% quantitativ die zweitgrößte Kategorie. Ein besonderer Fokus liegt auf dem Kontrollrecht: Mit 21 Dokumenten, die im Verlauf der drei Konflikte veröffentlicht wurden, spiegelt es die Komplexität und die Notwendigkeit einer sorgfältigen Regelung in diesem Bereich wider.

Die Dominanz der Veröffentlichungen zur ergänzenden Kategorie der GMP erklärt sich mit der Vielfalt der in diesem Kontext diskutierten Aspekte. Diese Verteilung unterstreicht den offensichtlichen Bedarf an Klarstellungen und Anweisungen für die Handhabung des Prisenwesens.

Die Verteilung der fünf prisenrechtlichen Kategorien, die im Verlauf der einzelnen Zeitabschnitte thematischer Gegenstand in den 96 Dokumenten waren, ist aus dem Säulendiagramm in Abbildung 30 zu ersehen.

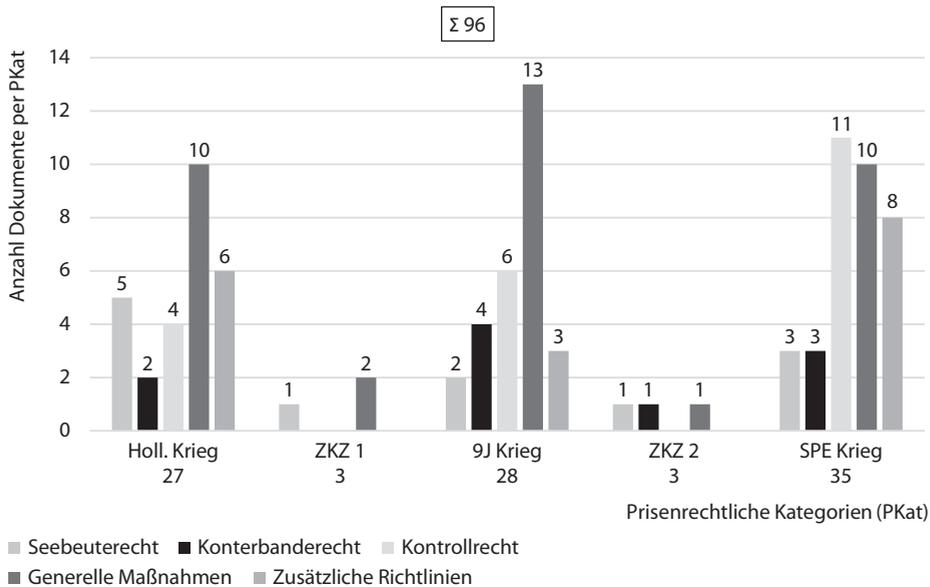


Abbildung 30: Die Verteilung der PKat im niederländischen Regelwerk per Zeitabschnitt 1672–1713

**Legende:**

- Holl. Krieg Holländische Krieg (1672–1678)  
 ZKZ 1 1. Zwischenkriegszeit (1678–1688)  
 9J Krieg Neunjährige Krieg (1688–1697)  
 ZKZ 2 2. Zwischenkriegszeit (1697–1702)  
 SPE Krieg Spanische Erbfolgekrieg (1702–1713)

Unter den insgesamt zwölf Dokumenten, die das Thema des Seebeuterechts (SBR) behandeln, beziehen sich fünf auf die Zeit des Holländischen Kriegs, während lediglich zwei und drei Dokumente die beiden nachfolgenden Kriege betreffen. Das Konterbanderecht (KBR) mit zehn Veröffentlichungen erreicht mit vier Fällen während des Neunjährigen Kriegs seinen Höhepunkt; während des Holländischen Kriegs und des Spanischen Erbfolgekriegs war es mit jeweils zwei oder vielmehr drei Dokumenten vertreten. Die komplexe Materie des Kontrollrechts (KEG) unterscheidet sich quantitativ deutlich von den beiden traditionellen Instituten, insbesondere während des Konflikts um die spanische Erbfolge, in dem allein 11 der insgesamt 21 Fälle zu verzeichnen sind. Die restlichen zehn Dokumente verteilen sich mit vier und sechs auf die beiden vorhergehenden Kriege. Insgesamt lässt sich bei diesen drei Instituten kein eindeutiger quantitativer Trend in ihrer Anwendung im Verlauf der drei Konflikte erkennen, da ihre Verteilung zu unterschiedlich ist.

Im Vergleich zu den drei klassischen Instituten des Prisenrechts dominieren während des Neunjährigen Kriegs die generellen Maßnahmen (GMP) mit 13 der insgesamt 28 veröffentlichten Schriftstücke. Auch im Holländischen Krieg stellte diese Kategorie den größten Anteil, während sie im Spanischen Erbfolgekrieg mit zehn Dokumenten den Normen des Kontrollrechts (KEG) mit elf Dokumenten den Vorrang lassen musste. Unter der letzten Kategorie, den zusätzlichen Richtlinien/Dokumente zum Prisenrecht (ZRP), sind insgesamt 17 Schriftstücke aufgeführt, wobei acht von ihnen während des Konflikts um die spanische Erbfolge veröffentlicht wurden und damit die Mehrheit ausmachen.

### 3.2.3.3 Die Domänen mit ihren Referenzthemen zum Prisenwesen

Die 96 Dokumente des Bestandes verteilen sich auf alle sechs Domänen, die jedoch nur durch 15 der 19 Referenzthemen zum Prisenwesen (RTPW) vertreten sind.<sup>189</sup> Das folgende Diagramm in Abbildung 31 zeigt die quantitative Verteilung der Veröffentlichungen zu diesen RTPW.

In dieser quantitativen Übersicht der Referenzthemen der Niederlande steht die politische Domäne (POL) mit 31 Dokumenten im Mittelpunkt, insbesondere mit 18 Dokumenten zu nationalen Weisungen (NWK) und fünf Schriften zu Bilateralen Vereinbarungen (BLV). Eine mögliche Verbindung des Neutralitätsgebots im Zusammenhang mit der Praxis des Prisenrechts (NEU) zu Angelegenheiten betreffend *Passpoorten* (PPT) wird durch fünf sowie drei Dokumente aufgezeigt. Nur zwei der vier Referenzthemen zur Domäne hinsichtlich der Anforderungen für die Kaperkriegsführung (FKK) sind im Inventar vertreten, sie betreffen mit sechs Dokumenten die maritimen Aspekte im Kontext des Prisenrechts (MAR) und mit weiteren vier die Angelegenheiten zu Kommissionen (KOM). Eine Besonderheit des Dokumentenbestands ist das

<sup>190</sup> Anweisungen zur Durchführung des Prisenrechts (EXE), das Verchartern von Kriegsschiffen (CHA), Reprisen (RPR) sowie die Vernichtung von Schiffspapieren (SPP) finden sich nicht im niederländischen Inventar.

Fehlen von Anweisungen zur Durchführung des Prisenrechts (EXE). Offenbar haben die Generalstaaten die Erstellung solcher Richtlinien und Anweisungen an die operative Führung ihrer maritimen Provinzen delegiert.<sup>190</sup> Die verschiedenen thematischen Aspekte der Außenwirkung des Prisenrechts sind mit einem Anteil von 43% an der Gesamtzahl der Veröffentlichungen repräsentiert.

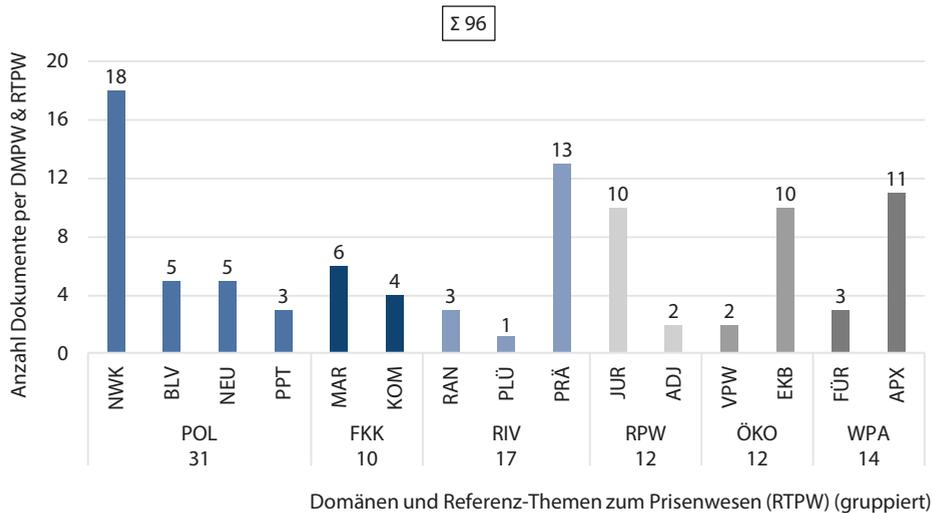


Abbildung 31: Die Referenzthemen der Dokumente der Niederlande 1672–1713

**Legende:**

- POL Policy-Aspekte für den Kaperkrieg
- NWK Nationale politische Weisungen für den Kaperkrieg
- BLV Bilaterale Vereinbarungen (Verträge und Beistandsabkommen)
- NEU Neutralitätsgebot und Handhabung des Prisenrechts
- PPT Angelegenheiten zu Seebriefen (Passports, Passeports, Paspoorten)
- FKK Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs
- MAR Maritime Aspekte im Kontext des Prisenrechts
- KOM Angelegenheiten zu Kommissionen (Kaperbriefe und Repressalienbriefe)
- RIV Regelungen und interne Verordnungen für die Praxis des Prisenrechts
- RAN Angelegenheiten in Verbindung mit dem Freikauf eines aufgebrachtten Schiffs
- PLÜ Verbot der Plünderung von Fracht eines aufgebrachtten Schiffs
- PRÄ Angelegenheiten zu Prämienzahlungen für Kaperer
- RPW Rechtliche Sachverhalte zum Prisenwesen
- JUR Prisenrechtliche Jurisdiktion und andere rechtliche Angelegenheiten
- ADJ Adjudikation von Prisenanteilen (Fracht und Erlöse)
- ÖKO Ökonomische Implikationen in Verbindung mit der Handhabung des Prisenrechts
- VPW Verkauf von Prisenwaren
- EKB Regelungen zum Export von Konterbande
- WPA Weitere Aspekte im Kontext des Prisenwesens
- FÜR Fürsorge für Kaperfahrer
- APX Andere Angelegenheiten im Kontext des Prisenwesens
- DMPW Domäne des Prisenwesens

<sup>190</sup> Hier wäre eine umfassende Recherche bei den Archiven in Amsterdam, Rotterdam und Middelburg erforderlich.

Die Referenzthemen der vier auf die Innenwirkung bezogenen Domänen werden in 55 Schriften behandelt, die zusammen 57% des Gesamtbestandes darstellen. Diese quantitative Verteilung identifiziert eindeutig den Fokus der niederländischen Schriftstücke: eine zielgerichtete, intern-orientierte Innenwirkung ihrer Veröffentlichungen. Bei den drei Themen der Domäne des Rechts auf individuelles Verhalten (RIV) stehen mit 13 Dokumenten die PRÄ-Angelegenheiten im Vordergrund, gefolgt von drei Dokumenten zur Problematik des Freikaufs (RAN) und einem zum Verbot der Plünderung (PLÜ). Im Vergleich zu den englischen und französischen Regelwerken hat die Domain über die rechtlichen Sachverhalte zum Prisenwesen (RPW) mit insgesamt zwölf Dokumenten einen geringeren Umfang: Die Themen zur prisenrechtlichen Jurisdiktion (JUR) sind mit zehn Dokumenten vertreten, während Adjudikationsangelegenheiten (ADJ) in zwei Dokumenten dokumentiert sind. Regelungen zum Export von Konterbande (EKB) in zwei und der Verkauf von Prisenwaren (VPW) in zehn Dokumenten repräsentieren die ökonomische Domäne (ÖKO). Im Bereich der weiteren mit dem Prisenwesen assoziierten Aspekte (WPA) dominieren nicht einem anderen Thema direkt zuzuordnende Angelegenheiten zur Praxis des Prisenwesens (APX) mit elf Dokumenten. Aspekte der sozialen Fürsorge (FÜR), die lediglich in drei Dokumenten adressiert werden, scheinen für die Exekutive in Den Haag von nachrangiger Bedeutung gewesen zu sein, was vermutlich auf eine Übertragung dieser Aufgaben an die regionalen Admiralitäten hindeutet.

### ***Die Referenzthemen zur Außenwirkung in den Zeitabschnitten***

In den folgenden Ausführungen liegt der analytische Fokus auf der Präsenz der 15 Referenzthemen in den Dokumenten, die fünf Zeitperioden von 1672 bis 1713 veröffentlicht wurden. Dabei wird zwischen Außenwirkung und Innenwirkung unterschieden. Die Verteilung der 41 Dokumente zu den sechs RTPW der beiden Domänen zur Außenwirkung über die fünf Zeitabschnitte ist dem nachfolgenden Diagramm in Abbildung 32 zu entnehmen.

Für den Neunjährigen Krieg sind 16 Schriftstücke zu fünf der sechs Referenzthemen dokumentiert, verglichen mit 13 Dokumenten zu lediglich drei Themen im Spanischen Erbfolgekrieg. Der Sechsjährige Holländische Krieg ist in neun Berichten zu vier Themen vertreten.

Im Bereich der Policy-Aspekte (POL) rücken politische Weisungen (NWK) mit insgesamt neun Dokumenten während des Erbfolgekriegs in den Fokus, im Vergleich zu jeweils vier Dokumenten in den beiden vorangegangenen Konflikten. Bilaterale Vereinbarungen (BLV) finden Beachtung in fünf Dokumenten: zwei davon stammen aus dem Zeitraum des Neunjährigen Krieges, während die beiden anderen Kriege jeweils in einem Dokument vertreten sind. Hinzu kommt ein Dokument aus der zweiten Zwischenkriegszeit.

Das Neutralitätsgebot und die Handhabung des Prisenwesens (NEU) ist in zwei Dokumenten im Verlauf des Holländischen Kriegs adressiert, weitere drei Veröffentlichungen sind für den Neunjährigen Krieg verzeichnet. In der Auseinandersetzung um

die spanische Erbfolge scheint dieses spezifische Thema offensichtlich keine wesentliche Rolle gespielt zu haben. Jedoch gibt es für drei Dokumente zur Thematik Seebriefe (PPT) für diesen Konflikt.

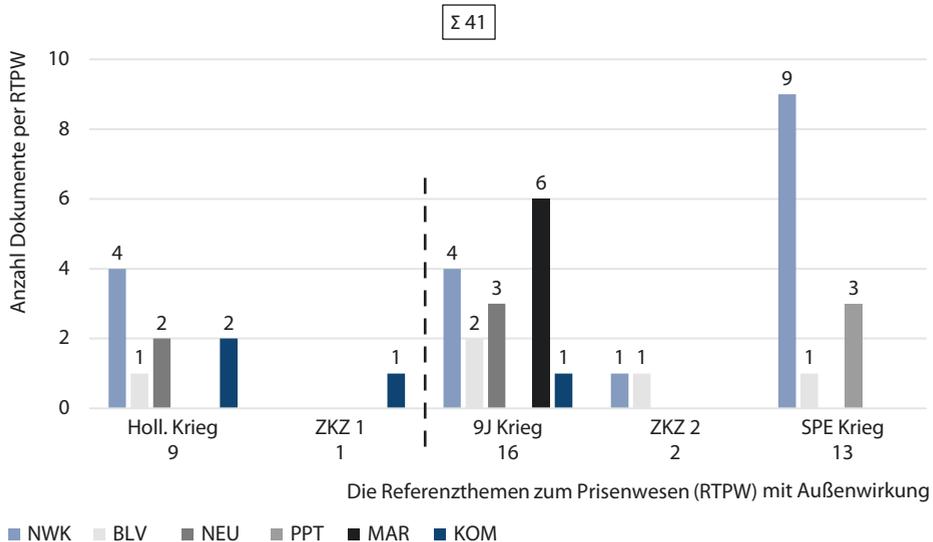


Abbildung 32: Die Referenzthemen zur Außenwirkung im Bestand der Niederlande 1672–1713

- Legende:**
- Holl. Krieg Holländische Krieg (1672–1678)
  - ZKZ 1 Zwischenkriegszeit 1 (1678–1688)
  - 9J Krieg Neunjährige Krieg (1688–1697)
  - ZKZ 2 Zwischenkriegszeit 1 (1697–1702)
  - SPE Krieg Spanische Erbfolgekrieg (1702–1713)
  - NWK Nationale politische Weisungen für den Kaperkrieg
  - BLV Bilaterale Vereinbarungen (Verträge und Beistandsabkommen)
  - NEU Neutralitätsgebot und Handhabung des Prisenrechts
  - PPT Angelegenheiten zu Seebriefen (Passports, Passeports, Paspoorten)
  - MAR Maritime Aspekte im Kontext des Prisenrechts
  - KOM Angelegenheiten zu Kommissionen (Kaperbriefe und Repressalienbriefe)

Die Anforderungen für die Führung des Kaperkriegs (FKK) sind durch zwei der zugeordneten Referenzthemen in zehn Dokumenten angesprochen. Sechs Papiere zu maritimen Angelegenheiten (MAR) wurden ausschließlich während des Neunjährigen Krieges veröffentlicht. Die verbleibenden vier Dokumente dieser Domäne betreffen Kommissionen mit zwei Papieren aus dem Holländischen Krieg und jeweils einem aus der ersten Zwischenkriegszeit und dem Neunjährigen Krieg.

**Die Referenzthemen zur Innenwirkung in den Zeitabschnitten**

Der Bestand dokumentiert insgesamt 55 Veröffentlichungen zu neun der elf Themen, die auf die vier Domänen mit Innenwirkung bezogen sind. Ihre Verteilung über den gesamten Untersuchungszeitraum ist dem folgenden Diagramm in Abbildung 33 zu entnehmen.

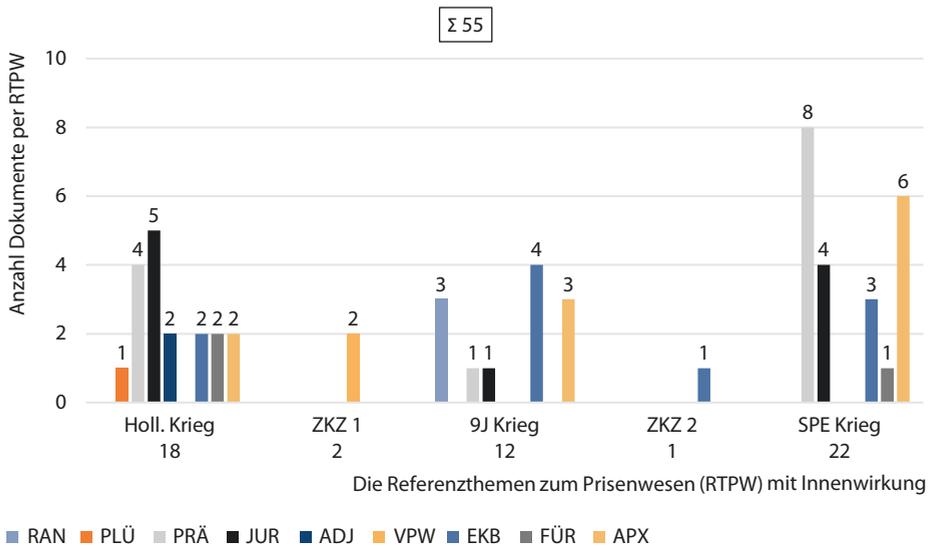


Abbildung 33: Die Referenzthemen zur Innenwirkung im Bestand der Niederlande 1672–1713

**Legende:**

Holl. Krieg	Holländische Krieg (1672–1678)
ZKZ 1	Zwischenkriegszeit 1 (1678–1688)
9J Krieg	Neunjährige Krieg (1688–1697)
ZKZ 2	Zwischenkriegszeit 2 (1697–1702)
SPE Krieg	Spanische Erbfolgekrieg (1702–1713)
RAN	Angelegenheiten in Verbindung mit dem Freikauf eines aufgebrachten Schiffs
PLÜ	Verbot der Plünderung von Fracht eines aufgebrachten Schiffs
PRÄ	Angelegenheiten zu Prämienzahlungen für Kaperer
JUR	Prisenrechtliche Jurisdiktion und andere rechtliche Angelegenheiten
ADJ	Adjudikation von Prisenanteilen (Fracht und Erlöse)
VPW	Verkauf von Prisenwaren
EKB	Regelungen zum Export von Konterbande
FÜR	Fürsorge für Kaperfahrer
APX	Andere Angelegenheiten im Kontext des Prisenwesens

In den fünf analysierten Zeiträumen nehmen die Referenzthemen der Domäne über die Regelungen und internen Verordnungen für die Praxis des Prisenrechts (RIV) die dominante Position ein. Innerhalb dieses Bereichs sind die Themen Freikauf (RAN), Plünderungen (PLÜ) und Prämienangelegenheiten (PRÄ) von besonderer Bedeutung, vertreten durch insgesamt 17 Dokumente. Besonders hervorzuheben ist hier das letztgenannte Thema mit allein 13 Papieren im Verlauf der drei Seekriege. Im Spanischen Erbfolgekrieg etwa bilden acht Schriftstücke zu Prämienzahlungen den Hauptanteil, während im Holländischen Krieg vier und im Neunjährigen Krieg lediglich eine einzige Veröffentlichung dazu verzeichnet sind. Das Freikaufen eines aufgebrachten Schiffs (RAN) wurde lediglich in drei Schriften während des Neunjährigen Krieges behandelt; dagegen fand die Thematik der Plünderung von Fracht eines gekaperten Schiffs (PLÜ) in nur einem Papier aus dem Holländischen Krieg Beachtung.

Die Domäne der Rechtlichen Sachverhalte zum Prisenwesen (RPW) und ihre beiden zugehörigen Referenzthemen sind in 12 Dokumenten dokumentiert. Zehn davon befassen sich mit juristischen Problemen (JUR): Fünf Dokumente wurden im Verlauf des Holländischen Kriegs veröffentlicht, lediglich ein einziges während des Neunjährigen und weitere vier in der Zeit des Spanischen Erbfolgekrieges. Das Thema Adjudikation (ADJ) wurde in zwei Dokumenten während des Holländischen Kriegs behandelt.

Die ökonomisch orientierte Domäne (ÖKO) mit ihren beiden Referenzthemen – Verkauf von Prisengütern (VPW) und Regelungen zum Export von Konterbande (EKB) – ist mit zwölf Dokumenten vertreten. Lediglich zwei von ihnen betreffen die Veräußerung von gekapertem Gut, ein Sachverhalt aus der ersten Zwischenkriegszeit. Die EKB-Thematik verteilt sich auf zehn Papiere mit vier im Verlauf des Neunjährigen Kriegs und weiteren drei im Zeitraum des Konflikts um die Spanische Erbfolge.

Der Bereich über weitere mit dem Prisenwesen assoziierte Aspekte (WPA) ist mit insgesamt 14 Dokumenten zur sozialen Fürsorge (FÜR) und anderen Angelegenheiten im Kontext der Praxis des Prisenrechts (APX). Drei davon adressieren die Versorgung für die *Commissievaarders*, zwei Papiere wurden im Verlauf des Holländischen Kriegs und ein weiteres im Spanischen Erbfolgekrieg aufgesetzt. Die APX-Thematik ist in elf Dokumenten präsent, die alle während der maritimen Auseinandersetzungen verfasst wurden. Davon entfallen sechs von ihnen auf den ersten Krieg des 18. Jahrhunderts.

### ***Die Referenzthemen zur Außenwirkung und die prisenrechtlichen Kategorien***

Für den Zeitraum von 1672 bis 1713 sind im niederländischen Bestand 41 Dokumente verzeichnet, die mit ihren auf die Außenwirkung des Prisenrechts bezogenen Themen die verschiedenen Kategorien des Prisenrechts abdecken. Abbildung 34 zeigt die Verteilung dieser spezifischen Referenzthemen zur Außenwirkung in ihrer Zuordnung zu den fünf Kategorien.

In Bezug auf die Außenwirkung des Prisenrechts nimmt das Seebeuterecht (SBR) eine vorherrschende Stellung ein, vertreten durch elf Dokumente, die sich auf zwei unterschiedliche Themen fokussieren. Sieben Schriftstücke sind den nationalen Weisungen für den Kaperkrieg (NWK) zugeordnet, während vier Dokumente Angelegenheiten zu Kommissionen (KOM) thematisieren. Richtlinien zur Umsetzung des Konterbanderechts (KBR) finden sich lediglich in einem Dokument zum NWK-Referenzthema. Das umfangreiche Kontrollrecht (KEG) ist Gegenstand von zwei Themen; vier Schriftstücke beziehen sich erneut auf die NWK-Problematik und zwei auf Aspekte der Neutralität im Kontext des Prisenrechts (NEU).

Die beiden ergänzenden Kategorien des Prisenrechts sind ausschließlich mit Dokumenten hinsichtlich der generellen Maßnahmen zur Durchführung des nationalen Prisenwesens (GMP) vertreten. Von den insgesamt 23 Dokumenten betreffen 17 Papiere drei Referenzthemen, davon entfallen jeweils sechs auf nationale politische Weisungen (NWK) und auf die maritimen Aspekte im Kontext des Prisenrechts (MAR). Die Problematik der bilateralen Vereinbarungen (BLV) ist in fünf Veröffentlichungen adressiert.

Fragen der Neutralität im Kontext des Prisenrechts (NEU) sowie Angelegenheiten von Seebriefen (PPT) sind jeweils in drei Schriftstücken behandelt.

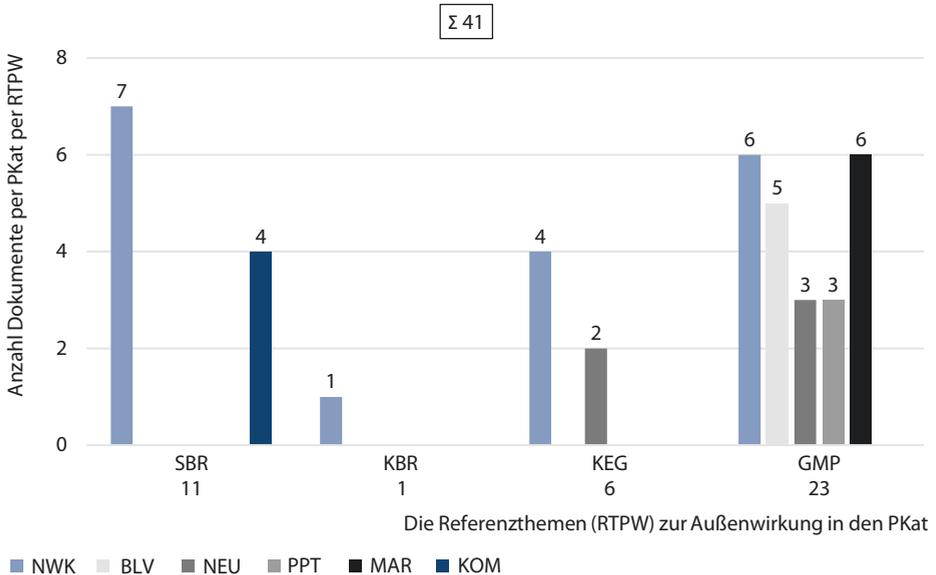


Abbildung 34: Die Referenzthemen zur Außenwirkung in den Kategorien des niederländischen Bestands

**Legende:**

- SBR Seebeuterecht
- KBR Konterbanderecht
- KEG Kontrollrecht (Visitation, Einbringung, und prisengerichtliche Entscheidung)
- GMP Generelle Maßnahmen zur Durchführung des nationalen Prisenwesens
- ZRP Zusätzliche Richtlinien/Dokumente zur Praxis des Prisenrechts
- NWK Nationale politische Weisungen für den Kaperkrieg
- BLV Bilaterale Vereinbarungen (Friedens-, Handels- und Schifffahrtsverträge, Beistandsabkommen)
- NEU Neutralitätsgebot und Handhabung des Prisenrechts
- PPT Angelegenheiten zu Seebriefen (Passports, Passeports, Paspoorten)
- MAR Maritime Aspekte im Kontext des Prisenrechts
- KOM Angelegenheiten zu Kommissionen (Kaperbriefe und Repressalienbriefe)
- PKat Prisenrechtliche Kategorie

***Die Referenzthemen zur Innenwirkung und die prisenrechtlichen Kategorien***

Eine Untersuchung der Themen im Zusammenhang mit der Innenwirkung des Prisenrechts zeigt, dass neun der elf Referenzthemen in insgesamt 55 Dokumenten verschiedene Aspekte der fünf prisenrechtlichen Kategorien adressieren. Von diesen sind 25 Veröffentlichungen direkt auf die drei Institute selbst bezogen, wie aus der folgenden Grafik in Abbildung 35 zu ersehen ist. Die verbleibenden 30 Schriftstücke entfallen auf die beiden ergänzenden Kategorien.

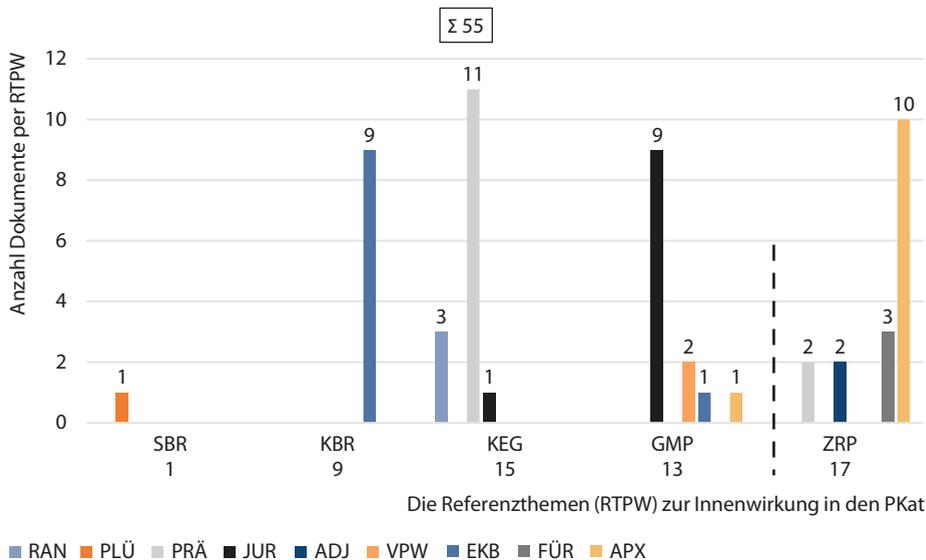


Abbildung 35: Die Referenzthemen zur Innenwirkung in den Kategorien des französischen Bestands

**Legende:**

SBR	Seebeuterecht
KBR	Konterbanderecht
KEG	Kontrollrecht (Visitation, Einbringung, Prisengerichtliche Entscheidung)
GMP	Generelle Maßnahmen zur Durchführung des nationalen Prisenesens
ZRP	Zusätzliche Richtlinien/Dokumente zur Praxis des Prisenesens
RAN	Angelegenheiten in Verbindung mit dem Freikauf eines aufgebrachtten Schiffs
PLÜ	Verbot der Plünderung von Fracht eines aufgebrachtten Schiffs
PRÄ	Angelegenheiten zu Prämienzahlungen für Kaperer
JUR	Prisenrechtliche Jurisdiktion und andere rechtliche Angelegenheiten
ADJ	Adjudikation von Prisenanteilen (Fracht und Erlöse)
VPW	Verkauf von Prisenswaren
EKB	Regelungen zum Export von Konterbande
FÜR	Fürsorge für Kaperfahrer
APX	Andere Angelegenheiten im Kontext des Prisenesens
PKat	Prisenrechtliche Kategorie

In der Kategorie des Seebeuterechts (SBR) existiert lediglich ein Dokument, das sich mit der wiederkehrenden Problematik der Plünderung von Fracht (PLÜ) im Verlauf einer Prisennahme auseinandersetzt. Das Konterbanderecht (KBR) findet in neun Dokumenten Beachtung, welche sich auf Regelungen zum Export von Konterbande (EKB) konzentrieren.

Die Voraussetzungen zur Anwendung des umfangreichen Kontrollrechts (KEG) werden in drei verschiedenen Dokumenten diskutiert. Dabei behandeln drei Schriftstücke den Freikauf von Prisen (RAN), während elf Dokumente Aspekte der Prämienzahlungen (PRÄ) thematisieren. Die prisenrechtliche Jurisdiktion (JUR) wird lediglich in einem Dokument berücksichtigt.

Die beiden ergänzenden Kategorien – die generellen Maßnahmen (GMP) und die zusätzlichen Richtlinien (ZRP) – sind mit 13 bzw. 17 Dokumente repräsentiert. Innerhalb der GMP-Kategorie entfallen neun Schriftstücke auf die JUR-Thematik, von den anderen vier behandeln zwei die Adjudikation von Prisen-Anteilen und jeweils eins Regelungen zum Export von Konterbande (EKB) und andere Angelegenheiten im Kontext der Praxis des Prisenrechts (APX).

Bei den zusätzlichen Richtlinien zur Praxis des Prisenwesens (ZRP) überwiegen zehn Schriftstücke, die sich mit der vielfältigen APX-Thematik befassen. Die restlichen sieben Schriftstücke sind mit jeweils zwei Dokumenten verteilt auf Angelegenheiten zu Prämienzahlungen (PRÄ) und den Verkauf von Prisenwaren (VPW). Drei Schriftstücke adressieren die Fürsorge für Kaperer (FÜR).

Nach der separaten quantitativen Bewertung der drei nationalen Regelwerke widmet sich das folgende Unterkapitel einem vergleichenden Überblick der beiden Kenngrößen – den prisenrechtlichen Kategorien und den Domänen des Prisenwesens. Dabei wird besondere Aufmerksamkeit auf deren jeweilige Präsenz in den nationalen Dokumentenbeständen gelegt.

### 3.3 Die Kenngrößen im Vergleich der Regelwerke

Nach der detaillierten Untersuchung der nationalen Dokumentenkanons von Frankreich, England und den Generalstaaten der Niederlande im vorhergehenden Unterkapitel ermöglicht die nachfolgende Analyse, diese Regelwerke im Kontext zueinander zu betrachten und zu vergleichen. Dieses Unterkapitel konzentriert sich auf den Vergleich der Dokumentenbestände der drei Seemächte unter Berücksichtigung der zwei Kenngrößen Prisenrechtliche Kategorien (PKat) und Domäne des Prisenwesens (DMPW). Um Redundanzen zu vermeiden, sind Referenzthemen zum Prisenwesen (RTPW) hier nicht berücksichtigt. Die Dokumententypen sind in dieser Bilanz nicht miteinbezogen, da sie im Sinne der Zielsetzung der Dissertation keine relevante Kenngröße darstellen. Die Kapitel 4 und 5 sind speziell darauf ausgerichtet, die inhaltliche Tragweite und den Stellenwert der in den einzelnen Dokumenten behandelten Aspekte zu analysieren und zu bewerten.

Diese Analyse zielt darauf ab, die komparative Signifikanz der beiden Kenngrößen in Bezug auf ihre Relevanz im Vergleich der Veröffentlichungen der drei Seemächte zu den PKat und den DMPW zu ermitteln. Bei der Ermittlung der komparativen Signifikanz der Kategorien sowie der Domänen wird der Anwendung der relativen Häufigkeit gegenüber der absoluten Häufigkeit Vorzug gegeben. Angesichts des umfangreichen französischen Fundus im Vergleich zu den beiden anderen Datenbeständen gewährleistet die Verwendung von relativen Anteilen statt absoluter Daten, dass die Daten vergleichbar sind, unabhängig von der Größe des jeweiligen nationalen Bestands innerhalb der Gesamtmenge.

Zur Einordnung zeigt die nachstehende Grafik (Abbildung 36) die Verteilung der von den drei Seemächten veröffentlichten Dokumente in Bezug auf die fünf Zeitabschnitte mit ihren drei Kriegen und den beiden Zwischenkriegszeiten.

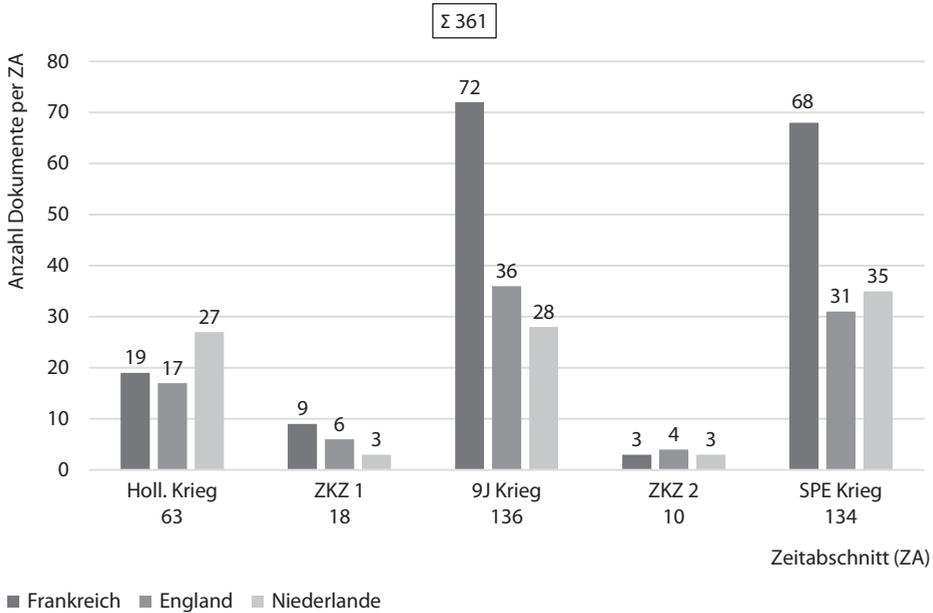


Abbildung 36: Die Verteilung des Gesamtbestandes der Dokumente per Zeitabschnitt per Seemacht

**Legende:**

- Holl. Krieg Holländische Krieg (1672–1678)
- ZKZ 1 Zwischenkriegszeit 1 (1678–1688)
- 9J Krieg Neunjährige Krieg (1688–1697)
- ZKZ 2 Zwischenkriegszeit 2 (1697–1702)
- SPE Krieg Spanische Erbfolgekrieg (1702–1713)

In den beiden Kriegen der damaligen noch jungen Allianz zwischen England und den Generalstaaten waren die Anteile, abgesehen von zwei Dokumenten, gleich groß. Auffällig ist jedoch, dass für den ersten Krieg wesentlich weniger Veröffentlichungen vorliegen. Bezogen auf die drei Kriege lässt sich eine signifikante Steigerung des Outputs von Dokumenten in Frankreich und England für die beiden großen Konflikte feststellen. Im Gegensatz dazu blieb der Anteil der Niederlande in den drei Kriegen nahezu konstant.

Bemerkenswert ist jedoch auch, dass der englische Dokumentenbestand für den Holländischen Krieg nur um zwei Papiere geringer ist als der französische, obwohl England ab 1674 an diesem Krieg nicht mehr aktiv beteiligt war. Dies war das Ergebnis des Friedensschlusses, der die Auseinandersetzung mit den Generalstaaten der Niederlande beendete.

In den beiden nachfolgenden Kriegen zeigte der französische Anteil jeweils einen größeren Anteil an Veröffentlichungen als die Summe der entsprechenden Dokumente der beiden Bündnispartner. Dies deutet darauf hin, dass die Handhabung des Prisensystems in Frankreich während dieser Zeit intensiver dokumentiert wurde und dass offensichtlich unterschiedliche Prioritäten und Zielsetzungen der drei Seemächte in Bezug auf die Praxis des Prisensystems im Verlauf der betrachteten Kriege vorgelegen hatten.

### 3.3.1 Die Prisensystemrechtlichen Kategorien

Von den insgesamt 361 Dokumenten des Gesamtbestandes sind 151 Veröffentlichungen den drei Instituten des Prisensystems im Vergleich zu 210 für die beiden ergänzenden Kategorien zugeordnet. Der Stellenwert der insgesamt fünf prisensystemrechtlichen Kategorien infolge ihrer quantitativen Präsenz in den drei nationalen Beständen ist dem nachfolgenden Diagramm in Abbildung 38 zu entnehmen. Die Grafik zeigt die absolute Anzahl der Dokumente für jede Kategorie als Bestandteil der nationalen Regelwerke.

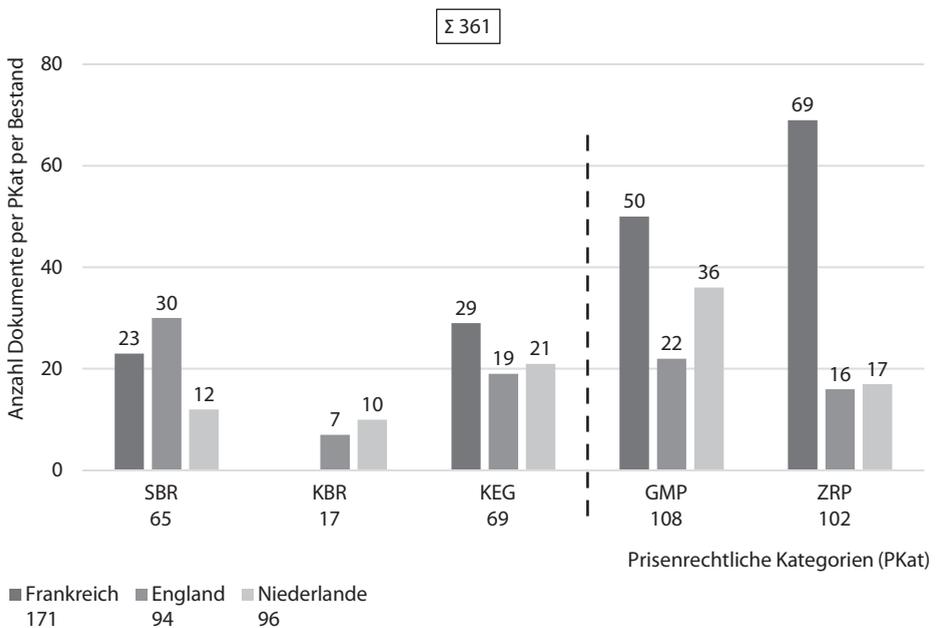


Abbildung 37: Die Verteilung der Dokumente zu den PKat in den nationalen Beständen

**Legende:**

- SBR Seebeuterecht
- KBR Konterbanderecht
- KEG Kontrollrecht (Visitation, Einbringung, Prisengerichtliche Entscheidung)
- GMP Generelle Maßnahmen zur Durchführung des nationalen Prisensystems
- ZRP Zusätzliche Richtlinien/Dokumente zur Praxis des Prisensystems

Angesichts des nahezu doppelt so umfangreichen französischen Dokumentenkörpus im Vergleich zu dem Englands und der Generalstaaten zeigt das Diagramm eine deutliche Dominanz Frankreichs in drei der fünf prisenrechtlichen Kategorien. Im Bereich des Seebeuterechts sticht allerdings der englische Bestand hervor, während die niederländischen Regelungen zur Handhabung des Konterbanderechts eine leichte Spitzenposition einnehmen.

Die Verwendung der absoluten Werte könnte jedoch zu einer irreführenden Interpretation führen, insbesondere hinsichtlich der nationalen Schwerpunkte in den jeweiligen Veröffentlichungen zu den Prisenrechtskategorien. Aus diesem Grund ist eine numerische Relativierung dieser Ergebnisse angezeigt. Dieser Ansatz berechnet die prozentualen Anteile der einzelnen Kategorien bezogen auf das jeweilige Regelwerk der Seemächte. Dadurch werden die nationalen Prioritäten im Umgang mit den prisenrechtlichen Verordnungen für den eigenen Kaperkrieg deutlicher.

Die nachfolgende Grafik (Abbildung 38) stellt die prozentuale Verteilung der fünf Kategorien in den nationalen Beständen dar und ermöglicht dadurch eine realistischere Einschätzung der jeweiligen Regelwerke.

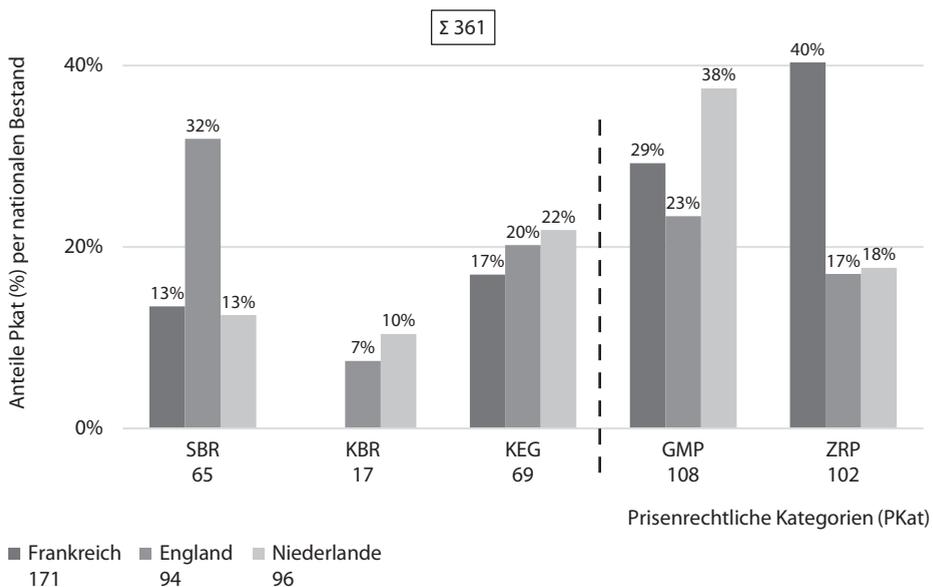


Abbildung 38: Die prozentuale Verteilung der PKat in den nationalen Beständen

**Legende:**

- SBR Seebeuterecht
- KBR Konterbanderecht
- KEG Kontrollrecht (Visitation, Einbringung, Prisengerichtliche Entscheidung)
- GMP Generelle Maßnahmen zur Durchführung des nationalen Prisenwesens
- ZRP Zusätzliche Richtlinien/Dokumente zur Praxis des Prisenrechts

Die nachfolgende Analyse bietet eine qualitative Interpretation der in Abbildung 37 dargestellten quantitativen Daten zu den prisenerrechtlichen Kategorien der drei Seemächte. Die Werte stellen die jeweiligen prozentualen Anteile der einzelnen fünf prisenerrechtlichen Kategorien in den Dokumentenbeständen der drei Seemächte. Mit anderen Worten, der Bezug für die Ermittlung ist der jeweilige Umfang des nationalen Fundus an Veröffentlichungen zu den drei Instituten und den beiden ergänzenden Kategorien des Prisenerrechts.

Die quantitative Analyse der Anteile der verschiedenen Kategorien des Prisenerrechts in den nationalen Regelwerken führt zu mehreren aufschlussreichen Schlussfolgerungen. Besonders auffällig ist die Dominanz der Institution des Seebeuterechts im englischen Bestand, die mit 32% im Vergleich zu jeweils 13% in den französischen und niederländischen Beständen deutlich hervortritt. Dies lässt darauf schließen, dass die englische Exekutive großen Wert darauf legte, die materiellen Aspekte des Prisenerrechts flexibel an die jeweiligen Gegebenheiten und Erfordernisse der Konflikte anzupassen.

Im Gegensatz dazu bewegt sich der Anteil der Veröffentlichungen zum Konterbanderecht in den englischen und niederländischen Beständen sowohl innerhalb der jeweiligen Regelwerke als auch im nationalen Vergleich auf einem niedrigen Niveau. Eine mögliche Erklärung hierfür könnte der weitgehend statische Charakter dieser Rechtsinstitution sein: Die Liste der ‚absoluten Konterbande‘ war völkerrechtlich im Grundsatz unstrittig; dagegen erfuhr die Liste der ‚relativen Konterbande‘ wie Korn oder auch Produkte aus dem Walfischfang infolge von nationalen Kriegszielen wiederholt eine Anpassung. Frankreich sah offensichtlich keine Veranlassung zu ergänzenden Verlautbarungen zur Handhabung dieses Rechts, da die Festlegungen im Pyrenäen-Frieden offensichtlich umfassend genug waren.

Anders verhält es sich mit dem Kontrollrecht, das als formale Umsetzung des Seebeuterechts und Konterbanderechts im Sinne ihrer politischen und maritimen Erfordernisse in den Konflikten dargestellt wird und dynamische Merkmale aufweist. Die Seemächte mussten durch ihre grundsätzlichen Weisungen und speziellen Direktiven zu diesem Recht nicht nur die Führung des Kaperkriegs in ihrem Sinne gewährleisten, sondern daneben auch sicherstellen, dass gemäß den verordneten Regelungen auf See verfahren wurde, um diplomatische Probleme nach erfolgter Einbringung der Prise auszuschließen. Die Handhabung des Kontrollrechts hatte also eine rechtliche und militärische, aber auch eine diplomatische Funktion. Mit diesem Hinweis wird die Verknüpfung des Prisenerrechts mit den Ansprüchen aus dem Neutralitätsrecht deutlich. Es unterstreicht, dass das Prisenerrecht nicht isoliert betrachtet werden kann, sondern immer in einem Netzwerk von rechtlichen, militärischen und diplomatischen Anforderungen und Erwartungen steht. Die Unterschiede der drei Anteile beliefen sich auf lediglich 5%.

Die Darstellung der relativierten Anteile der beiden ergänzenden Kategorien des Prisenerrechts bestätigt deren Vorrang innerhalb der einzelnen nationalen Bestände ebenso wie im Vergleich zueinander. Dabei zeigt sich das deutliche Übergewicht des französischen wie auch des niederländischen Inventars. Im englischen Regelwerk

dominieren die Anteile der drei Institute gegenüber den generellen Maßnahmen zur Durchführung des nationalen Prisenwesens (GMP) und den zusätzlichen Richtlinien/Dokumenten zur Praxis des Prisenrechts (ZRP). Schlussendlich wird deutlich, dass die Inhalte der beiden ergänzenden Kategorien dieser besonderen Rechtsordnung seitens der Seemächte Frankreich und der Generalstaaten in den Jahren 1672–1713 einen höheren Stellenwert einnahmen als die drei prisenrechtlichen Institute. So betragen die prozentualen Anteile bei den ZRP 38% für den niederländischen Bestand gegenüber 29% im französischen und 23% im englischen Inventar. Bei den ZRP war der Vorrang Frankreichs mit 40% gegenüber Englands 16% und den 17% der Generalstaaten besonders augenfällig. Diese Tendenz reflektiert sich auch in der Dominanz der Dokumente zu den beiden zusätzlichen Kategorien innerhalb der nationalen Regelwerke.

Die nachfolgende Grafik in Abbildung 39 lenkt die Perspektive auf die fünf Kategorien des Prisenrechts, die dessen Praxis maßgeblich bestimmen. Nunmehr liegt der Fokus des Vergleichs auf den drei nationalen Beständen und den jeweiligen prozentualen Anteil der fünf Kategorien in den Regelwerken.

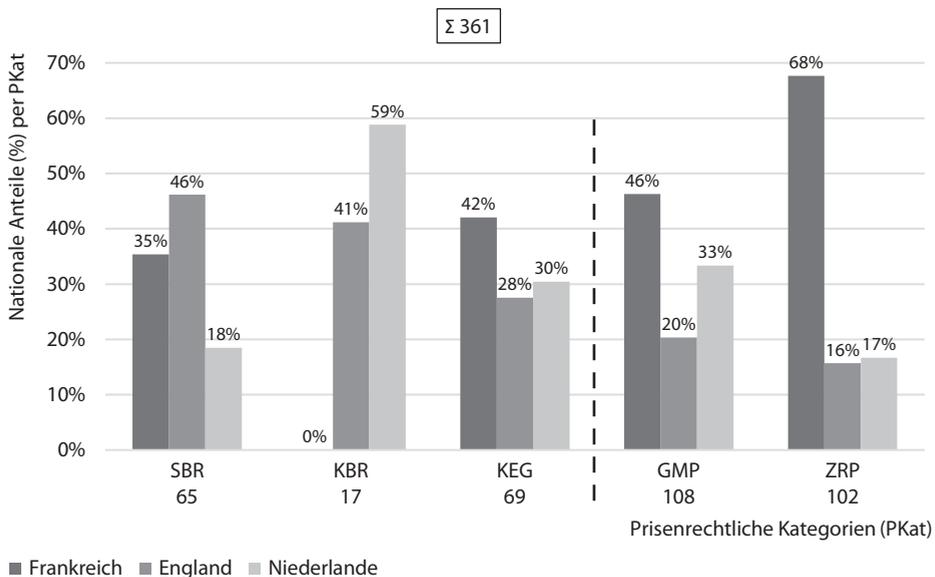


Abbildung 39: Der prozentuale Anteil an Dokumenten per PKat in den nationalen Beständen

**Legende:**

- SBR Seebeuterecht
- KBR Konterbanderecht
- KEG Kontrollrecht (Visitation, Einbringung, Prisengerichtliche Entscheidung)
- GMP Generelle Maßnahmen zur Durchführung des nationalen Prisenwesens
- ZRP Zusätzliche Richtlinien/Dokumente zur Praxis des Prisenrechts

Die numerischen Werte im Diagramm reflektieren den Anteil der national veröffentlichten Dokumente zu den jeweiligen Kategorien. So umfasst der Gesamtbestand ins-

gesamt 65 Dokumente zur Praxis des Seebeuterechts (SBR), davon entfallen 23 Schriftstücke mit einem Anteil von 35% auf das französische Regelwerk. Der englische Bestand verzeichnet mit seinen 30 Vorgängen einen Anteil von 46%; der niederländische Beitrag umfasst 12 Schriftstücke mit anteiligen 18%.

Zur Handhabung des Konterbanderechts (KBR) sind insgesamt 17 Dokumente im trinationalen Corpus ohne einen französischen Beitrag gelistet. Die Exekutive in London hat sieben Schriftstücke zu diesem Institut bei anteiligen 41% veröffentlicht. Zehn Dokumente mit folglich 59% Anteil sind Teil des niederländischen Bestands.

Die Umsetzung des Kontrollrechts (KEG) als formelles Institut des Prisenrechts zur Durchsetzung des Seebeute- und Konterbanderechts wird in den drei Regelwerken durch insgesamt 69 Dokumente thematisiert. Der französische Anteil in diesem Teilrechtsgebiet beläuft sich auf 42% bei 29 Schriftstücken. Die nationalen Anteile Englands und der Niederlande differieren minimal mit 28% bzw. 30%. Der Bestand umfasst 19 Dokumente der englischen und 21 Papiere der niederländischen Zusammenstellung.

Unter den beiden ergänzenden Kategorien des Prisenrechts stellen die Generellen Maßnahmen zur Durchführung des nationalen Prisenwesens (GMP) mit 108 Veröffentlichungen den größten Anteil. Mit 50 Dokumenten verzeichnet der französische Beitrag einen Anteil von 46%, während die 22 englischen Dokumente anteilig mit 20% zu Buche stehen. Für die Generalstaaten sind unter dieser Kategorie 36 Veröffentlichungen im Bestand gelistet, ihr Anteil zu dieser Kategorie beträgt 33%.

Die zusätzlichen Richtlinien im direkten/indirekten Zusammenhang mit der Praxis des Prisenrechts (ZRP) als zweite ergänzende Kategorie und zugleich Reservoir von nicht eindeutig zuzuordnenden Dokumenten sind in insgesamt 102 Papieren dokumentiert. Das französische Inventar beinhaltet 69 derartige Vorgänge, damit beträgt ihr Anteil zu dieser Kategorie 68%. Die englischen und niederländischen Regelwerke zu dieser mit dem Prisenwesen assoziierten Gemengelage an Veröffentlichungen umfassen 16 bzw. 17 Papiere, sie entsprechen einem prozentualen Anteil von hier ebenfalls 16 und 17%.

### 3.3.2 Die Domänen des Prisenwesens – Schwerpunkte und Beziehungen

In diesem Teil der vergleichenden Analyse liegt der Fokus auf den unterschiedlichen Domänen des Prisenwesens und deren jeweilige Berücksichtigung in den Regelwerken von Frankreich, England und den Generalstaaten der Niederlande. Das Diagramm in Abbildung 40 präsentiert die Anzahl der Dokumente, die jeweils einer der sechs ausgewählten Domänen zugeordnet sind, in den nationalen Regelwerken dieser drei Staaten.

Wie bereits in der vorherigen Diskussion über die prisenrechtlichen Kategorien ersichtlich gewesen, nimmt der französische Bestand aufgrund seines umfangreichen Korpus auch in der Darstellung der Domänen eine dominante Stellung ein. Am deutlichsten wird dies in den beiden extern-orientierten Domänen, den Policy-Aspekten für den Kaperkrieg (POL) und den Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs (FKK),

die zusammen 141 Dokumente und damit 39,1% des Gesamtbestandes ausmachen. Die übrigen vier intern-orientierten Domänen umfassen 220 Dokumente oder 60,9% des Bestandes. Sie betreffen die Regelungen und interne Verordnungen für die Praxis des Prisenrechts (RIV), rechtliche Aspekte im Prisenwesen (RPW), ausgewählte ökonomische Implikationen im Kontext mit der Handhabung des Prisenrechts (ÖKO) sowie weitere mit dem Prisenwesen assoziierte Aspekte (WPA). Eine Normierung dieser Daten wurde nicht vorgenommen, da sie keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn liefern würde.

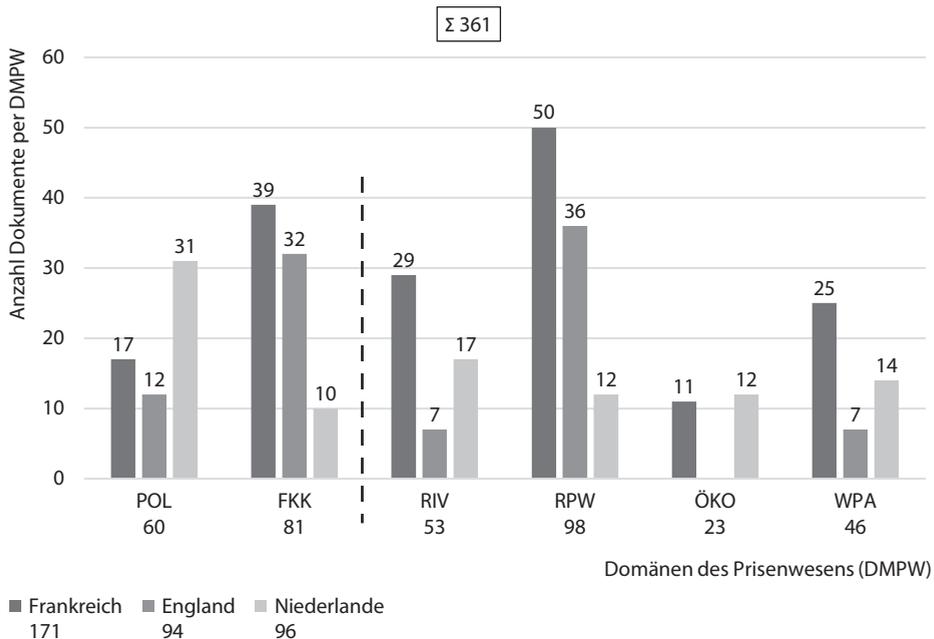


Abbildung 40: Die Verteilung der Dokumente zu den DMWP in den nationalen Beständen

**Legende:**

- POL Policy-Aspekte für den Kaperkrieg
- FKK Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs
- RIV Regelungen und interne Verordnungen für die Handhabung des Prisenrechts
- RPW Rechtliche Sachverhalte zum Prisenwesen
- ÖKO Ökonomische Implikationen in Verbindung mit der Handhabung des Prisenrechts
- WPA Weitere mit dem Prisenwesen assoziierte Aspekte

Die Dominanz Frankreichs ist in vier der sechs Domänen evident, während das englische Inventar in den Bereichen der Führung des Kaperkriegs und der rechtlichen Sachverhalte ebenfalls eine nennenswerte Anzahl von Dokumenten aufweist. Interessanterweise konzentrierten sich die Generalstaaten im sogenannten ‚Vierzigjährigen Krieg‘ hauptsächlich auf Policy-Aspekte und übertrafen damit beide anderen Staaten deutlich.

Abschließend ist festzuhalten, dass die Verteilung und der Fokus der Veröffentlichungen in den Regelwerken von Frankreich, England und den Niederlanden erheb-

liche Unterschiede in der Bedeutung zeigen, die diesen Seemächten in den jeweiligen Domänen des Prisenwesens im Zeitraum von 1672 bis 1713 zukommt. Diese Unterschiede könnten als Indikator für die unterschiedlichen nationalen Prioritäten und Strategien in Bezug auf das Prisenwesen interpretiert werden.

### 3.3.2.1 Die Domänen in den nationalen Regelwerken

Ein Vergleich der prozentualen Verteilungen der sechs untersuchten Domänen in den jeweiligen nationalen Dokumentbeständen ermöglicht eine differenzierte Einschätzung der Schwerpunktsetzungen. Diese sind in Abbildung 41 grafisch dargestellt.

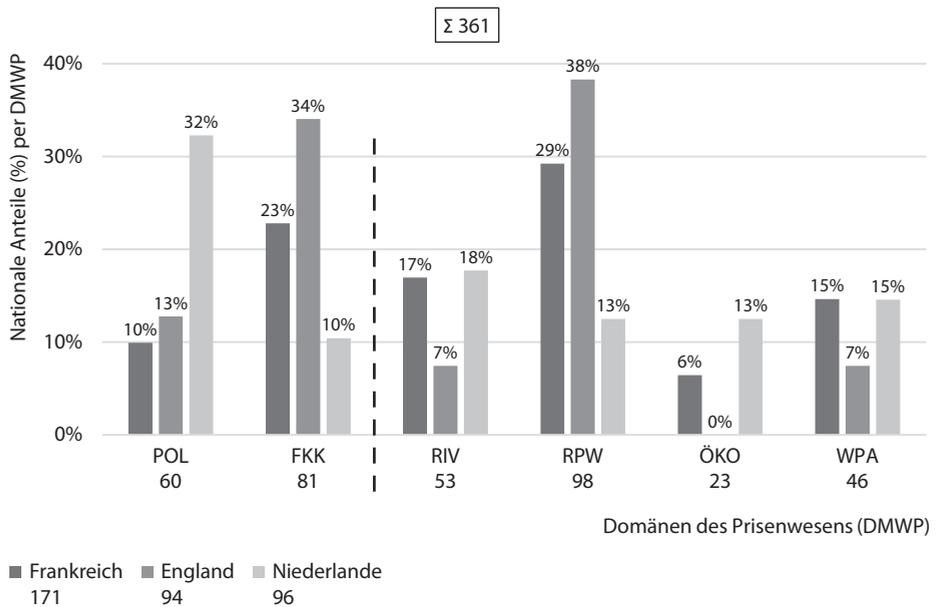


Abbildung 41: Prozentuale Verteilung der Dokumente nach Domänen in den nationalen Beständen

#### Legende:

- POL Policy-Aspekte für den Kaperkrieg
- FKK Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs
- RIV Regelungen und interne Verordnungen für die Handhabung des Prisenrechts
- RPW Rechtliche Sachverhalte zum Prisenwesen
- ÖKO Ökonomische Implikationen in Verbindung mit der Handhabung des Prisenrechts
- WPA Weitere mit dem Prisenwesen assoziierte Aspekte

Die ermittelten Daten geben Hinweise auf die spezifischen Prioritäten, die von den jeweiligen Exekutiven den sechs Domänen in ihren veröffentlichten Dokumenten zum Prisenwesen beigemessen wurden. Die Außenwirkung mit ihren beiden thematischen Bereichen ist mit 33% der französischen Dokumente im Bestand vertreten; ihnen stehen 47 bzw. 42% der englischen und niederländischen Schriftstücke zu diesem Wirkungsbereich gegenüber. Besonders auffällig ist der hohe Anteil an Policy-Aspekten (POL) im Dokumentbestand der Generalstaaten, der als nationaler Schwerpunktsetzung in den Kriegen interpretiert werden könnte.

In der FKK-Domäne, die eine Reihe von unterschiedlichen Anforderungen zur Führung des Kaperkriegs umfasst, dominiert dagegen der englische Bestand mit 34%. Dies steht im Kontrast zum französischen Bestand, der einen geringeren Anteil von 23% aufweist. Der niederländische Beitrag fällt in dieser Domäne mit nur 10% deutlich ab.

Im Kontext der Innenwirkung ist der hohe Anteil an rechtlichen Aspekten (RPW) sowohl im französischen als auch im englischen Bestand besonders auffällig. Der Unterschied zwischen diesen beiden Ländern beträgt lediglich neun Prozentpunkte, wobei England mit einem Prozentsatz von 38% überwiegt. Das niederländische Inventar zu dieser Domäne befindet sich mit 13% auf einem deutlich niedrigeren Niveau.

Für die Domäne der Regelungen und internen Verordnungen (RIV) zeigen die französischen und niederländischen Bestände mit 17 bzw. 18% nur geringe Unterschiede. England hingegen weist mit 7% eine deutliche Unterrepräsentation in dieser Kategorie auf.

Für die Generalstaaten waren die Themen der Domäne über Ökonomische Implikationen (ÖKO) gegenüber Frankreich von Bedeutung, während sie im englischen Bestand nicht adressiert wurden. Bei den weiteren mit dem Prisenwesen assoziierten Aspekten (WPA) liegen die Anteile der französischen und niederländischen Bestände mit jeweils 15% gleichauf, das englische Inventar weist wiederum lediglich 7% auf.

### 3.3.2.2 Die Domänen mit ihren Referenzthemen

Ein weiterer Aspekt des Vergleichsdiskurses ist die Analyse der Schwerpunkte, die in den Beständen der drei Seemächte zu den Domänen mit ihren Referenzthemen ersichtlich wurden. Das besondere Augenmerk liegt erneut auf der Außenwirkung, ergänzt um die Thematik der rechtlichen Sachverhalte zum Prisenwesen (RPW) aus dem internen Wirkungsbereich. Für die Auswahl dieser speziellen Domäne galt nicht nur ihre quantitative Präsenz im Gesamtbestand, sondern ihre herausgehobene Bedeutung aufgrund ihrer beiden Themen, der Jurisdiktion und der Adjudikation im Kontext der Handhabung des Prisenrechts.

Das nachfolgende Diagramm in Abbildung 42 zeigt die normierte Verteilung von acht Themen in den nationalen Veröffentlichungen im Gesamtbestand. Sie betreffen die Außenwirkung mit den Domänen der Policy-Aspekte für den Kaperkrieg (POL) sowie der Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs (FKK).

Im Bereich der Policy-Aspekte für den Kaperkrieg (POL) dominiert bei den niederländischen Veröffentlichungen das Thema der nationalen politischen Weisungen, die mit 78% bei 18 von 23 Dokumenten vertreten sind. In der französischen Dokumentensammlung nehmen Angelegenheiten zu *Passeports* (PPT) eine herausragende Rolle ein, sie machen 71% bei 10 von 14 relevanten Dokumenten aus. Die Verteilung der Dokumente zu bilaterale Vereinbarungen (BLV) ist zwischen England und den Niederlanden mit jeweils fünf Schriftstücken und 50% des Gesamtanteils ausgeglichen.

In diesem Segment sind keine französischen Beiträge zu finden, was möglicherweise auch die Annäherung zwischen England und den Niederlanden nach dem Ende des Dritten Englisch-Niederländischen Kriegs widerspiegelt. Die Problematik der Neut-

ralität im Kontext mit der Praxis des Prisensrechts (NEU) erfährt in den französischen und niederländischen Inventaren eine vergleichbare Beachtung. In beiden Ländern machen sie 38% bei ebenfalls jeweils fünf Dokumenten aus. Im Gegensatz dazu ist der Anteil Englands in dieser Domäne mit 23% deutlich geringer, was einem Unterschied von 15 Prozentpunkten entspricht.

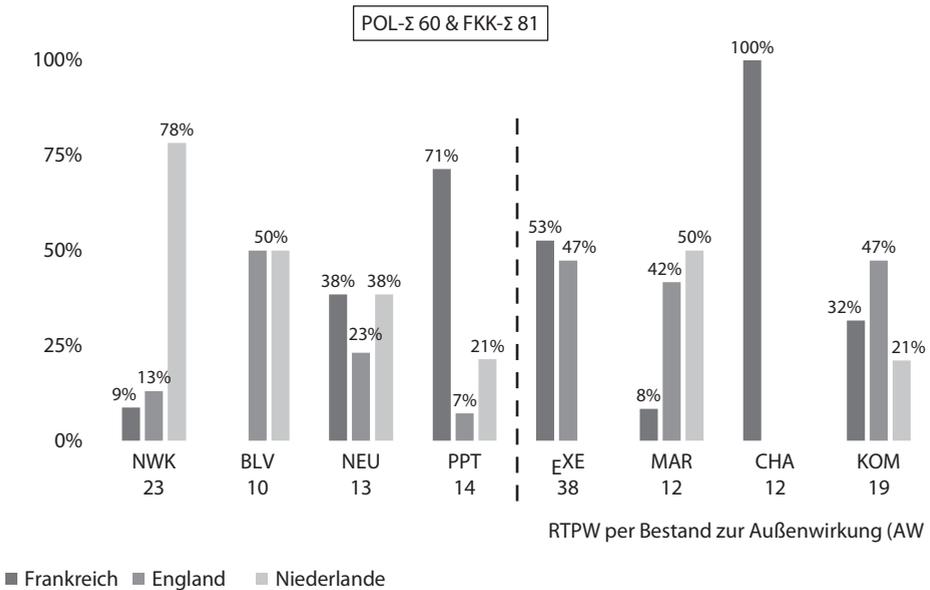


Abbildung 42: Die prozentualen Anteile der Dokumente zu den Referenzthemen der Außenwirkung

**Legende:**

- POL Policy-Aspekte für den Kaperkrieg
- NWK Nationale politische Weisungen für den Kaperkrieg
- BLV Bilaterale Vereinbarungen (Verträge und Beistandsabkommen)
- NEU Neutralitätsgebot und Handhabung des Prisensrechts
- PPT Angelegenheiten zu Seebriefen (Passports, Passeports, Paspoorten)
- FKK Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs
- EXE Anweisungen zur Durchführung der vier Institute des Prisensrechts (Verfahren und Prisennahme)
- MAR Maritime Aspekte im Kontext des Prisensrechts
- CHA Vercharterung von Kriegsschiffen an private Syndikate/Kapitäne
- KOM Angelegenheiten zu Kommissionen (Kaperbriefe und Repressalienbriefe)

In der Domäne der Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs (FKK) dominiert das spezifisch französische Thema der Vercharterung von Kriegsschiffen an private Unternehmer (CHA). Mit 12 Verordnungen stellt dieses Thema den gesamten Anteil für dieses Referenzthema dar. Diese Option der Bereitstellung von Einheiten der *Marine Royale* konnte offensichtlich weder in England noch in den Generalstaaten gewährt werden. Bezüglich exekutiver Anweisungen an die Marinen und privaten Kaperfahrer (EXE) konzentrieren sich die französischen und englischen Dokumente mit 53% auf 20 Dokumente für Frankreich und 47% auf 18 Dokumente für England. Die ebenfalls 12 Dokumente zu maritimen Aspekten im Kontext des Prisensrechts (MAR) wie auch

die 19 Veröffentlichungen zu Angelegenheiten in Verbindung mit auszustellenden oder auch ausgestellten Kommissionen (KOM) waren, wenngleich auf unterschiedlichen Niveaus, anteilig über die drei Protagonisten verteilt. Generell betrachtet, nahm die englische Exekutive hier einen Spitzenplatz ein, lediglich bei dem Referenzthema zu MAR-Angelegenheiten überwogen die Niederlande mit acht Prozentpunkten bei sechs gegenüber fünf englischen Dokumenten.

Die Domäne über die rechtlichen Aspekte im Prisenwesen (RPW) nimmt mit 44,5% bei 98 Veröffentlichungen eine dominante Position in der Gesamtbetrachtung der Dokumente zur Innenwirkung ein. Der Grafik in Abbildung 43 sind die nationalen Anteile der beiden zugeordneten Referenzthemen zu entnehmen.

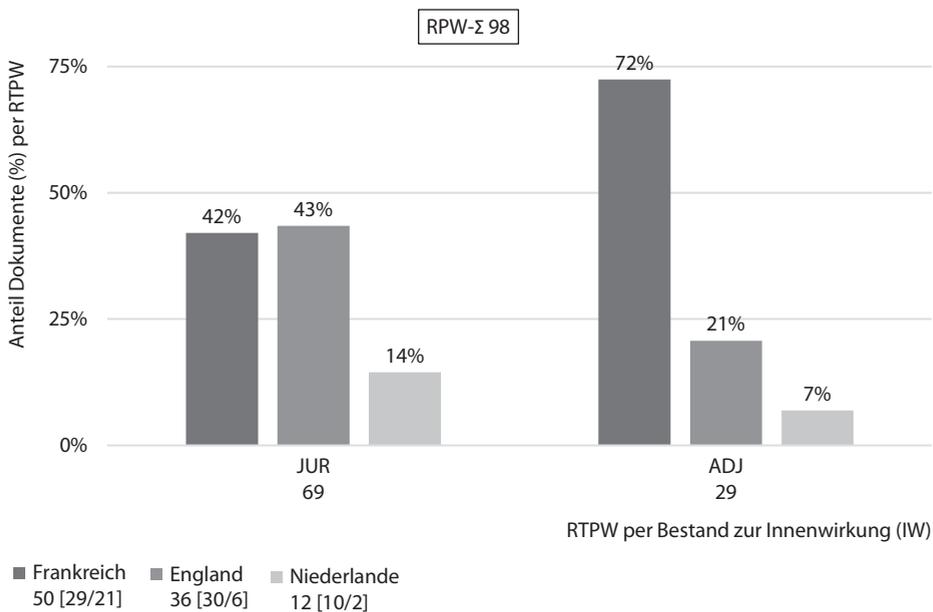


Abbildung 43: Die prozentualen Anteile der Dokumente zu den Referenzthemen der Innenwirkung

**Legende:**

RPW Rechtliche Aspekte im Prisenwesen  
 JUR Prisenrechtliche Jurisdiktion und andere rechtliche Angelegenheiten  
 ADJ Adjudikation von Prisenanteilen (Fracht und Erlöse)

Von den insgesamt 69 Schriftstücken zur prisenrechtlichen Jurisdiktion und anderer rechtlicher Angelegenheiten (JUR) entfallen 42% bei 29 Dokumenten auf den französischen und 43% mit 30 Dokumenten auf den englischen Bestand. Die Niederlande sind mit 14% bei zehn Dokumenten deutlich weniger vertreten. Das zweite Referenzthema, die Adjudikation von Prisenanteilen (ADJ), weist eine klare Dominanz des französischen Bestandes auf. Mit 21 der 29 Verordnungen zu diesem Thema beträgt der französische Anteil 72%. Der englische Bestand folgt mit lediglich 21% bei sechs Dokumenten.

Die niederländischen Veröffentlichungen sind mit zwei Papieren und einem Anteil von 7% nur marginal vertreten.

Insgesamt gesehen deutet diese Darstellung der Relation Domänen – Referenzthemen auf unterschiedlichen Gewichtungen der Themen bei den drei Exekutiven und ihren Admiralitäten auf diverse politische und strategische Prioritäten in der Außenwirkung des Prisenwesens hin. Die RPW-Domäne nimmt mit fast der Hälfte aller Veröffentlichungen einen zentralen Stellenwert im Diskurs der Innenwirkung des Prisenrechts ein. Besonders bemerkenswert sind die unterschiedlichen nationalen Schwerpunkte: Während Frankreich und England bei der prisenrechtlichen Jurisdiktion nahezu gleichauf liegen, zeigt sich bei der Adjudikation ein klares Übergewicht des französischen Bestandes. Das nachfolgende vierte Unterkapitel der quantitativen Untersuchung behandelt den Vergleich der beiden Kenngrößen hinsichtlich ihrer Präsenz in den beiden großen Kriegen der Allianz gegen Frankreich statt.

### 3.3.2.3 Die Domänen und die Institute des Prisenrechts

Die Erörterung der Domänen des Prisenwesens findet ihren Abschluss in der Betrachtung ihrer Beziehungen zu prisenrechtlichen Kategorien. Im Mittelpunkt stehen dabei die drei Institute des Prisenrechts, die quantitativ in den nationalen Dokumentenbeständen der Seemächte vertreten sind. Die Differenzierung nach Außen- und Innenwirkung, die bereits zu Anfang des Kapitels eingeführt wurde, bleibt erhalten.

#### *Die Domänen der Außenwirkung*

Abbildung 44 bezieht sich auf die extern-orientierten Schriftstücke, insgesamt sind 78 erfasst. Davon entfallen 29 auf Frankreich, 31 auf England und 18 auf die Niederlande.

Die Grafik zeigt, dass die Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs (FKK) mit 69% bei 54 Dokumenten den Großteil gegenüber 31% zu den politischen Aspekten (POL) ausmachen, die mit 24 Schriftstücken vertreten sind. In beiden Domänen finden sich alle drei Institute wieder. Zum Seebeuterecht (SBR) sind mit neun Schriftstücken in diesem ersten thematischen Bereich vertreten: Die Niederlande publizierten sieben, England nur zwei diesbezügliche Papiere; eine französische Veröffentlichung dazu gab es nicht.

Aspekte des Konterbanderechts (KBR) wurden lediglich in einem niederländischen Schriftstück behandelt. Das Kontrollrecht und die damit verbundenen Phasen der Einbringung und der prisengerichtlichen Entscheidung (KEG) stellte in 14 Schriftstücken der drei Seemächte sein besonderes Gewicht unter Beweis. Es ist anzunehmen, dass die nationalen Dokumente im Gesamtbestand – fünf französische, drei englische und sechs niederländische – vorrangig die Einhaltung der jeweiligen nationalen Prisenordnungen thematisieren.

In Bezug auf die Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs (FKK) nimmt das Seebeuterecht eine dominante Rolle ein und ist in 40 der insgesamt 54 veröffentlichten Dokumente zu dieser Domäne vertreten. Diese thematische Schwerpunktsetzung manifestiert sich in 16 französischen Vorgaben und Verordnungen sowie in 20

dazu ergangenen diesbezüglichen Papieren der englischen Exekutive. Die lediglich vier Dokumente der Generalstaaten sollten nicht als Indikator für eine geringere Bedeutung dieses Instituts gewertet werden. Wie bereits zu Beginn der Dissertation diskutiert, erlangt die qualitative Analyse in Kapitel 4 ‚Die Außenwirkung des Prisenwesens‘ angesichts der quantitativen Differenzen eine besondere Relevanz für das Verständnis dieses Phänomens.

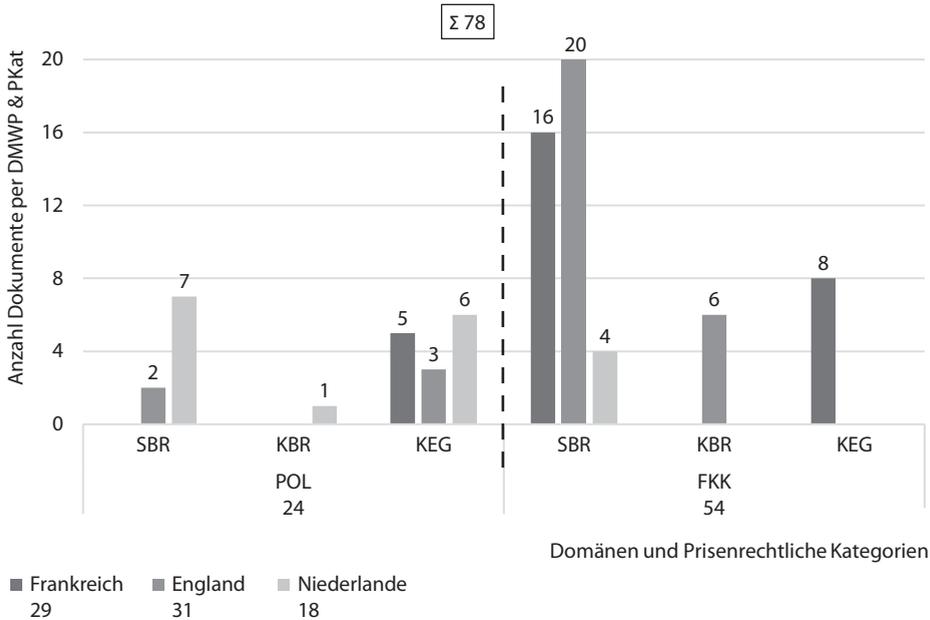


Abbildung 44: Die Verteilung der Dokumente zu den Instituten in den Domänen der Außenwirkung

**Legende:**

- POL Policy-Aspekte für den Kaperkrieg
- FKK Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs
- SBR Seebeuterecht
- KBR Konterbanderecht
- KEG Kontrollrecht (Visitation, Einbringung, Prisengerichtliche Entscheidung)

Das Konterbanderecht (KBR) und das Kontrollrecht (KEG) sind in dieser Domäne nur mäßig vertreten, mit sechs Dokumenten aus englischen Quellen und acht aus dem niederländischen Bestand. Ein möglicher Erklärungsansatz könnte sein, dass bestehende Regelungen in den nationalen Prisenordnungen keine weiteren Anpassungen erforderten. Auch hier wird eine genauere Untersuchung im nachfolgenden Kapitel zusätzliche Aufschlüsse bieten.

**Die Domänen der Innenwirkung**

Die nachfolgende Abbildung 45 bezieht sich auf die intern-orientierten Schriftstücke, insgesamt sind 73 für drei der vier Domänen erfasst. Davon entfallen 23 auf Frankreich

und jeweils 25 auf England und auf die Niederlande. Die vierte Domäne, die weiteren mit dem Prisenwesen assoziierten Aspekte (WPA), fand in der Analyse und diagrammatischen Darstellung keine Berücksichtigung. Der Grund hierfür liegt in der heterogenen Natur der in diesem Bereich enthaltenen Dokumente und der Einschätzung, dass ihre Einbeziehung nicht zielführend für die Untersuchung wäre.

Die Grafik zeigt, dass die Regelungen und interne Verordnungen für die Handhabung des Prisenrechts (RIV) mit 52% bei insgesamt 38 Dokumenten den Großteil an diesbezüglichen Veröffentlichungen ausmachten. Ihnen standen die rechtlichen Aspekte im Prisenwesen (RPW) mit 36% und den ökonomischen Implikationen im Kontext der Praxis des Prisenrechts (ÖKO) mit nur 12% gegenüber. Sie sind hier lediglich mit 26 und neun dazu ergangenen Veröffentlichungen vertreten.

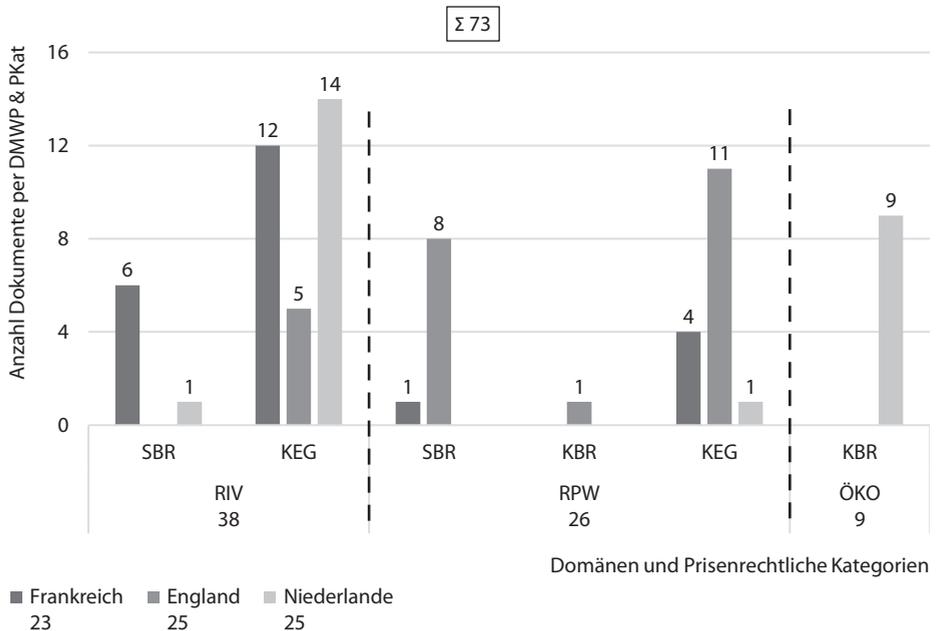


Abbildung 45: Die Verteilung der Dokumente zu den Instituten in den Domänen der Innenwirkung

**Legende:**

- SBR Seebeuterecht
- KBR Konterbanderecht
- KEG Kontrollrecht (Visitation, Einbringung, Prisengerichtliche Entscheidung)
- RIV Regelungen und interne Verordnungen für die Praxis des Prisenrechts
- RPW Rechtliche Sachverhalte zum Prisenwesen
- ÖKO Ökonomische Implikationen in Verbindung mit der Handhabung des Prisenrechts

In der RIV-Domäne ist das Seebeuterecht (SBR) mit sieben Schriftstücken präsent, eine englische Veröffentlichung dazu gibt es nicht. Frankreich publizierte sechs diesbezügliche Papiere, die Generalstaaten lediglich ein einziges Dokument. Offensichtlich erschienen zusätzliche Regelungen als Ergänzung zu den bestehenden Festlegungen für das Konterbanderecht (KBR) in dieser Domäne nicht erforderlich.

Dagegen sind das Kontrollrecht und die damit verbundenen Phasen der Einbringung und der prisengerichtlichen Entscheidung (KEG) in 31 Schriftstücken der drei Seemächte thematisiert. Hierbei ist anzunehmen, dass diese Veröffentlichungen in den jeweiligen Beständen – 12 französische, fünf englische und 14 niederländische – ebenfalls in Übereinstimmung mit den Richtlinien der nationalen Prisenordnungen erfolgten.

Bezüglich der rechtlichen Aspekte im Prisenwesen (RPW) nimmt das Institut des Kontrollrechts (KEG) eine dominante Rolle ein; es ist in 16 der insgesamt 26 veröffentlichten Dokumente zu dieser Domäne vertreten. Diese thematische Schwerpunktsetzung verdeutlicht sich in vier französischen Vorgaben und Verordnungen sowie in elf dazu ergangenen Papieren der englischen Exekutive. Die Niederlande sind mit einer diesbezüglichen Veröffentlichung vertreten. Wie schon oben ausgeführt, sollte dieser Anteil nicht als Indikator für eine geringere Bedeutung dieses Instituts gewertet werden. Das Seebeuterecht (SBR) ist inhaltlich mit neun Dokumenten vertreten, davon entfallen eins auf den französischen und acht auf den englischen Bestand. Das niederländische Regelwerk weist hier ebenfalls wie zum Konterbanderecht (KBR) keine Veröffentlichung aus. Zu diesem Institut leistete lediglich England einen Beitrag mit einem einzigen Papier.

Die ökonomischen Implikationen des Prisenrechts (ÖKO) als dritte Domäne waren mit neun Dokumenten nur für die Generalstaaten von Belang. Dabei ging es insbesondere um Regelungen zum Export von Konterbande.

Mit dieser Übersicht ist der Diskurs über die Beziehungen der Domänen und der prisengerichtlichen Institute abgeschlossen. Die Effekte werden ebenfalls in der Untersuchung der Außen- und Innenwirkung des Prisenwesens in den Kapiteln 4 und 5 berücksichtigt werden, um diese quantitativen Ergebnisse in dem jeweiligen Gesamtzusammenhang einordnen zu können.

### 3.4 Die Kenngrößen im Vergleich der beiden Kriege gegen Frankreich

Schlussendlich stellt sich die Frage, wie sich die beiden zuvor diskutierten Kenngrößen des Prisenwesens im Vergleich der beiden Kriege Frankreichs gegen die Allianz darstellen. In diesem Zusammenhang ergibt sich die Problematik, inwieweit bei den nachfolgenden Gegenüberstellungen die Vereinbarungen des am 29. April 1689 geschlossene Allianzvertrag zwischen England und den Generalstaaten unter dem Titel *Traité entre Guillaume III & Marie Roi & Reine d'Angleterre, & les Etats Généraux des Provinces-Unies des Pays-Bas touchant l'Armement par Mer*<sup>191</sup> berücksichtigt werden sollten. Es geht darum, ob daher die Datensets der beiden nationalen Regelwerke als ein gemeinsamer Datensatz betrachtet und somit gegenüber dem französischen Bestand kontrastiert werden sollten. Bei der Thematik der Dissertation ist dieser Ansatz jedoch nicht

191 Du Mont, J.: Corps universel diplomatique du droit des gens, Tome VII Partie II, S. 222f.

zielführend. Die Kaperkriegsführung der beiden Seemächte wurde überwiegend weder gemeinsam noch koordiniert durchgeführt. Lediglich beim Einsatz ihrer Flotten gegen die *Marine Royale* geschah dies zumindest partiell. Die beiderseitigen nationalen Interessen und die damit einhergehenden wirtschaftlichen Belange, die zumeist partikularer Natur seitens der Unternehmer waren, standen oft im Widerspruch zueinander und waren selten als gleichgerichtet zu betrachten. Daher wird auch dieser Vergleich per Seemacht vorgenommen. Die Verteilung der 270 Dokumente auf die beiden Kriege ist Abbildung 46 zu entnehmen.

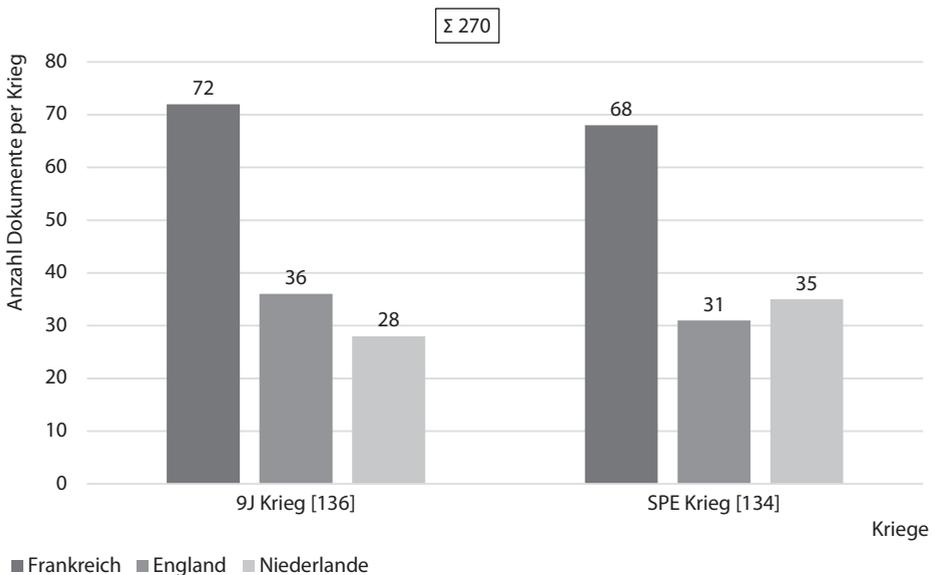


Abbildung 46: Die Verteilung der nationalen Bestände auf die zwei Kriege

**Legende:**

9J Krieg Neunjährige Krieg (1688–1697)  
 SPE Krieg Spanische Erbfolgekrieg (1702–1713)

Diese Grafik zeigt ein nahezu ähnliches Verteilungsmuster der zumeist veröffentlichten Dokumente mit der Ausnahme, dass der niederländische Bestand im Erbfolgekrieg größer ist als der entsprechende englische. Betrachtet man jedoch die jeweiligen Beiträge der beiden Kriege zum nationalen Bestand als Referenz, relativiert sich die deutliche Dominanz des französischen Regelwerks. Dies wird besonders deutlich im Diagramm (Abbildung 47) mit der Darstellung der prozentualen Anteile an Dokumenten der drei Seemächte im Verlauf der beiden großen Kriege.

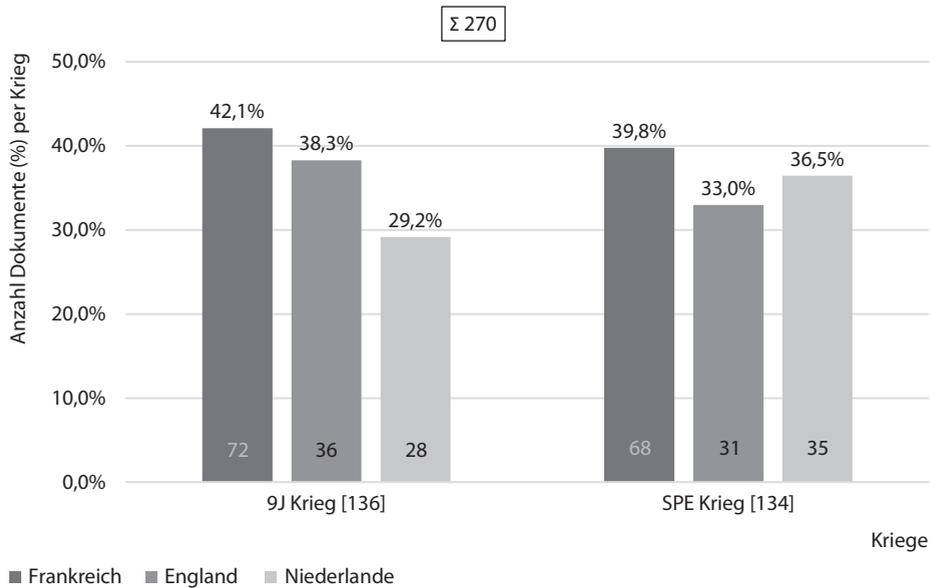


Abbildung 47: Die Verteilung der nationalen Bestände (%) auf die beiden Kriege<sup>192</sup>

**Legende:**

9J Krieg Neunjährige Krieg (1688–1697)  
 SPE Krieg Spanische Erbfolgekrieg (1702–1713)

Im Vergleich zur scheinbaren absoluten Dominanz des französischen Bestands wird die Überlegenheit gegenüber den Inventaren der beiden konkurrierenden Seemächte in dieser spezifischen Betrachtung deutlich gemindert. Die Grafik verdeutlicht diesen Aspekt eindrucksvoll und hebt gleichzeitig die entscheidende Rolle hervor, die die Dateninterpretation in quantitativen Untersuchungen spielt.

Bei der Betrachtung der beiden maritimen Konflikte von 1689 bis 1698 und 1702 bis 1713 bietet sich die Verwendung von Zeitreihendiagrammen an, um die Verteilung der Dokumente und ihrer Kenngrößen anschaulicher darzustellen, als es mit Säulendiagrammen möglich wäre. Diese zeitlich orientierten Diagramme ermöglichen die Erfassung der Entwicklung und Dynamik der mit den einzelnen Dokumenten verbundenen Ereignisse und bieten damit Verständnis der Kontexte und Umstände jedes Konflikts an. Die beiden folgenden Grafiken<sup>193</sup> zeigen unter Verwendung dieses Konzepts den jährlichen Verlauf der Herausgabe von relevanten Dokumenten seitens der drei Seemächte für die beiden Kriege.

<sup>192</sup> Die eingebetteten Zahlen verweisen auf die jeweilige Anzahl der Veröffentlichungen.

<sup>193</sup> Abweichend von der bisherigen Konvention sind die niederländischen Daten in dieser und den folgenden Zeitreihen rot coloriert.

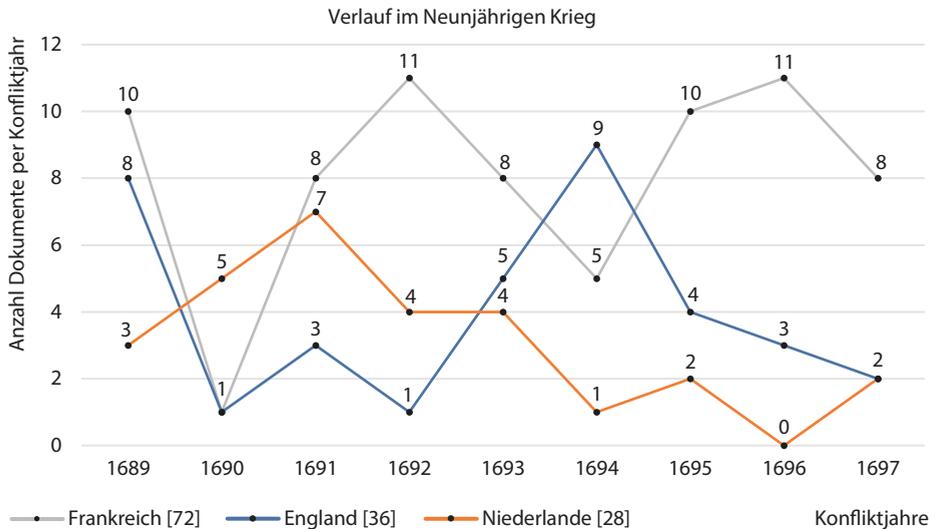


Abbildung 48: Der jährliche Verlauf der Veröffentlichungen im Neunjährigen Krieg

Die Verlaufskurven der nationalen Veröffentlichungen demonstrieren ein sehr differenziertes Bild für den Neunjährigen Krieg (Abbildung 48). Während die Kurven für Frankreich und England auf hohem Niveau bei Ausbruch dieses Konflikts beginnen, verzeichnet der niederländische Bestand einen niedrigen Wert, um im Jahre 1691 ein Maximum zu zeigen und danach bis Ende der Periode mit einem negativen Trend auf zwei Dokumente abzusinken. Der englische Verlauf verzeichnet nach significantem Absinken bis zum Ablauf des Jahres 1692 jedoch wieder einen kontinuierlichen Anstieg mit einem Maximum von neun Papieren 1694, um dann ab 1695 bis zum Kriegsende ebenfalls auf zwei zu reduzieren. Eine Erklärung dafür liegt wahrscheinlich im Abschluss des Friedensvertrags am 20. September 1697. Der französische Bestand zeigt dagegen einen nicht vergleichbaren Ablauf. Er verzeichnet ebenso ein Minimum von einem Papier für 1690, um dann eine Art Konjunkturzyklus ab dem Jahr 1691 einzunehmen mit zwei Maxima von elf Dokumenten in den Jahren 1692 und 1696. Die Verlaufskurve sinkt dann auf acht Papiere bis Ende des Konflikts wieder ab.

Im Vergleich zum Neunjährigen Krieg zeigen die Veröffentlichungen in den nationalen Regelwerken während des Spanischen Erbfolgekriegs (siehe Abbildung 49) einen deutlich gleichförmigeren Verlauf.

Insgesamt hebt sich die Kennlinie des französischen Inventars erwartungsgemäß ab von den denen der beiden anderen nationalen Beständen. Dies ist offensichtlich auf die Intensivierung des Kaperkrieges als nunmehr dominierendes Element der Seekriegsführung Frankreichs nach dem strategischen Paradigmenwechsel ab Mitte des vorigen Jahrzehnts zurückzuführen. Bemerkenswert ist der Gleichklang an Maxima aller Inventare für die Jahre 1705, der niederländische Bestand verzeichnet sein Maximum schon ein Jahr früher sowie für 1709. Danach flachen die Kurven erwartungsgemäß bis zur Beendigung des Konfliktes ab.

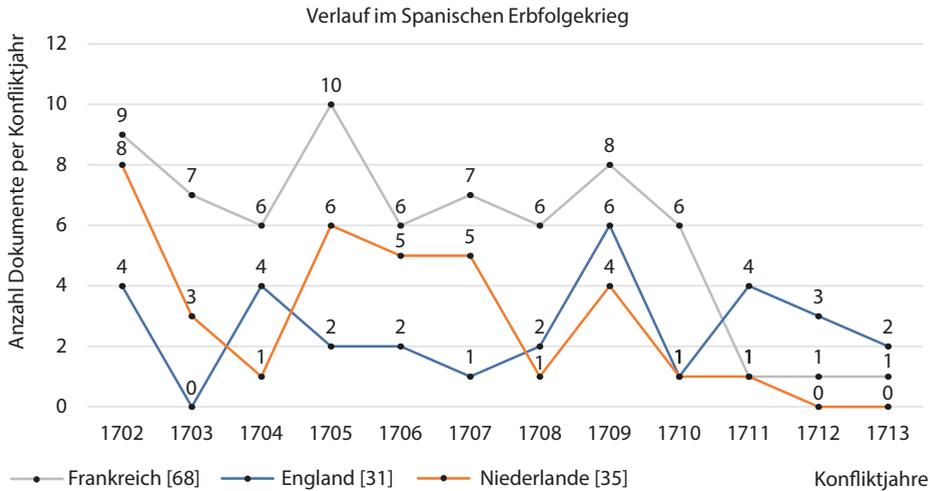


Abbildung 49: Der jährliche Verlauf der Veröffentlichungen im Spanischen Erbfolgekrieg

Nach dieser allgemeinen Übersicht zu der Veröffentlichung der Dokumente in den beiden Kriegen richtet sich der Fokus der beiden nächsten Unterkapiteln auf die Frage, welche Erkenntnisse sich aus der Anwendung der beiden Vergleichsansätze ergeben bei der Untersuchung der Kategorien und Domänen.

### 3.4.1 Die prisenrechtlichen Kategorien

Von den 270 Dokumenten der beiden Konflikte entfallen auf die drei Institute insgesamt 107 Schriftstücke, für die beiden ergänzenden Kategorien sind 163 Dokumente verzeichnet. Die nachstehende Grafik (Abbildung 50) zeigt die konfliktbezogene Verteilung der Veröffentlichungen zum Prisenwesen.

Ein Vergleich der Präsenz dieser Kenngröße und ihrer Komponenten in den während der beiden Kriege veröffentlichten Dokumenten zeigt ebenfalls eine gewisse Kongruenz im Verteilungsmuster. Es ist gleichwohl anzumerken, dass die Schwerpunkte der Kategorien in den zwei Datenbeständen ohne Anwendung einer nationalen Filterung als annähernd gleich angesehen werden können.

#### *Eine Gegenüberstellung der Kategorien in den Regelwerken*

Nachstehend erfolgt die komparative Untersuchung der quantitativen Präsenz der Kategorien des Prisenrechts in den Dokumenten der drei nationalen Regelwerke. Dabei liegt der Fokus ausschließlich auf den Instituten des Prisenrechts, da diese unmittelbar die Durchführung von Kaperunternehmungen in Konflikten betreffen. Die Grafik (Abbildung 51) präsentiert die Verteilung der während der beiden Kriege insgesamt veröffentlichten 107 Dokumente. Sie ermöglicht eine Identifizierung der nationalen Schwerpunkte innerhalb der drei Gruppierungen dieser Kenngröße.

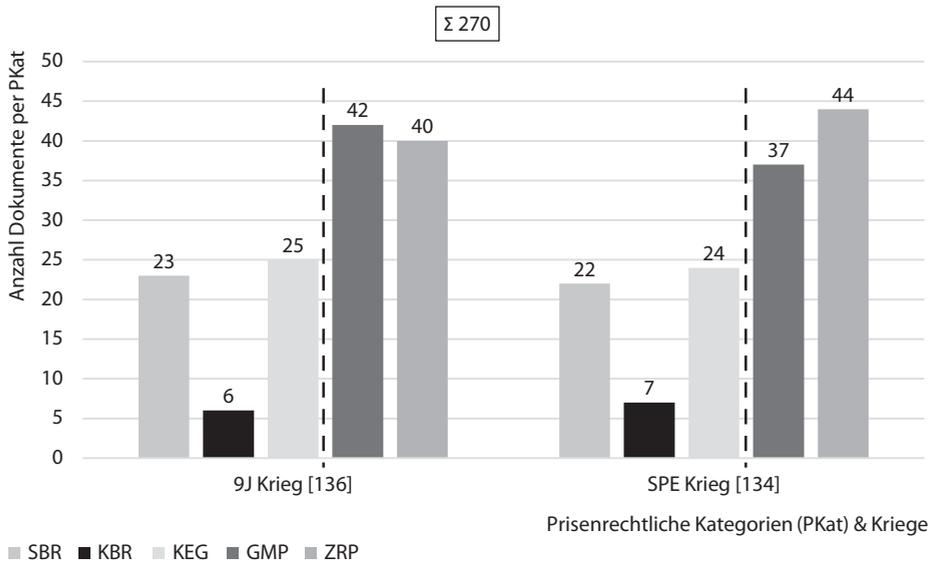


Abbildung 50: Die prisenrechtlichen Kategorien in den Kriegen 1689–1697 &amp; 1702–1713

**Legende:**

- SBR Seebeuterecht
- KBR Konterbanderecht
- KEG Kontrollrecht (Visitation, Einbringung, Prisengerichtliche Entscheidung)
- GMP Generelle Maßnahmen zur Durchführung des nationalen Prisenwesens
- ZRP Zusätzliche Richtlinien/Dokumente zur Praxis des Prisenrechts
- PKat Prisenrechtliche Kategorie

Beim Seebeuterecht liegt der Schwerpunkt der französischen Veröffentlichungen im Spanischen Erbfolgekrieg, während für England der Fokus im Neunjährigen Krieg zu verzeichnen ist. Im Vorgriff auf die Erörterungen in Kapitel Fünf ist dies mit der erneuten Gegnerschaft im Seehandelskrieg mit Frankreich zu erklären. Ein zusätzliches und gewichtiges Argument dafür ergibt sich aus der erforderlichen Abstimmung mit den Generalstaaten zur Policy dieser Kategorie. Für die Exekutive in Den Haag weist die Zahl der Veröffentlichungen zu diesem Institut auf keinen besonderen Klärungsbedarf hin.

Zum Konterbanderecht ist kein einziges Papier im französischen Bestand für den Zeitraum beider Kriege verzeichnet, für die beiden Seemächte der Allianz bewegen sich die entsprechenden Dokumente auf niedrigem Niveau ohne erkennbare bedeutsame nationale Schwerpunktsetzung.

Beim Kontrollrecht überwiegt der französische Anteil an relevanten Dokumenten im Neunjährigen Krieg, während im Erbfolgekrieg der niederländische Bestand eindeutig die Mehrzahl an Dokumenten aufweist. Die Gesamtheit an Veröffentlichungen seitens der Allianz im Verlauf des ersten Krieges ist gegenüber Frankreich bis auf ein Papier gleich. Das Bündnis verzeichnet im zweiten Krieg dagegen einen deutlich höheren Output an Vorgängen, der auch als Indikator für die verstärkten Anstrengungen im Handelskrieg zu werten ist.

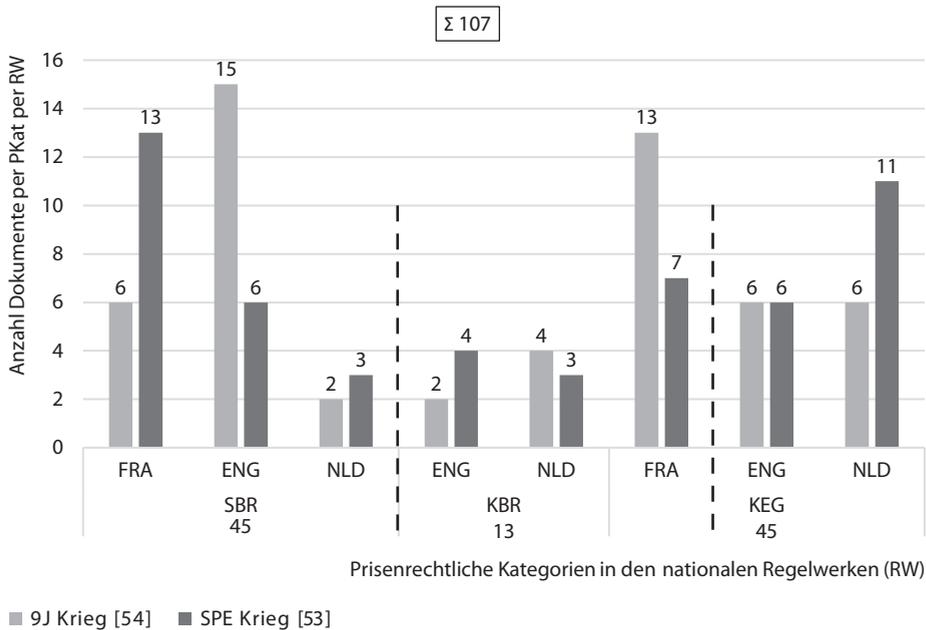


Abbildung 51: Die nationale Verteilung der Institute in den Kriegen 1689–1697 &amp; 1702–1713

**Legende:**

9J Krieg Neunjährige Krieg (1688–1697)

SPE Krieg Spanische Erbfolgekrieg (1702–1713)

FRA Frankreich

ENG England

NLD Niederlande

SBR Seebeuterecht

KBR Konterbanderecht

KEG Kontrollrecht (Visitation, Einbringung, Prisengerichtliche Entscheidung)

PKat Prisenrechtliche Kategorie

***Eine Zeitreihenanalyse der Kategorien in den nationalen Regelwerken***

In einem weiteren Schritt liegt der Fokus auf der zeitlichen Abfolge der Veröffentlichungen zu den einzelnen Kategorien. Die beiden folgenden Diagramme veranschaulichen die nationalen Zeitreihen, wobei die Daten aller drei Institutionen kombiniert dargestellt werden – jeweils separat für den Neunjährigen Krieg und den Erbfolgekrieg.

Über die Jahre des Neunjährigen Kriegs wurden zu den Instituten des Prisenswesens insgesamt 54 Papiere seitens der drei Seemächte veröffentlicht; die Grafik in Abbildung 52 zeigt die entsprechende nationale Verteilung.

Die Diagramme für Frankreich und England zeigen einen relativ hohen Wert zu Kriegsbeginn, der im zweiten Kriegsjahr signifikant abnimmt. Bemerkenswerterweise ist für Frankreich in diesem und im folgenden Jahr kein einziges Dokument zu einem der drei Institute verzeichnet. Nach diesem Einbruch folgt ein zyklischer Verlauf, der einer Sinuskurve ähnelt, mit Spitzenwerten von vier Dokumenten im Jahr 1692 und fünf im

Jahr 1696. Es ist besonders auffällig, dass in den Jahren 1694 und 1695 keine Dokumente veröffentlicht wurden. Könnte dies auf veränderte Aktivitäten der französischen Kaperfahrer hindeuten, oder deutet das Jahr 1696 auf einen erneuten Klärungsbedarf hin?

Für den Spanischen Erbfolgekrieg sind 53 Dokumente zu den Instituten im Gesamtbestand verzeichnet. Die korrespondierende Zeitreihe ist dem Diagramm in Abbildung 53 zu entnehmen.

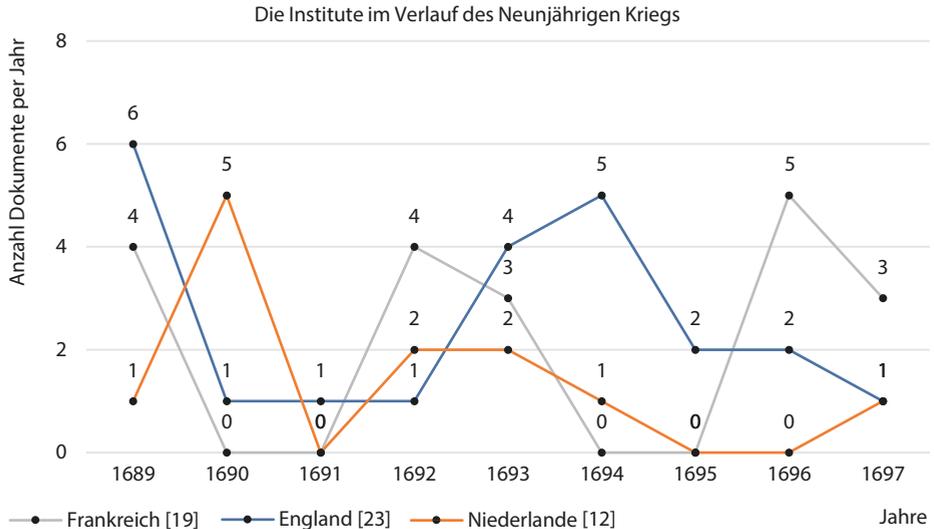


Abbildung 52: Der jährliche Verlauf der Veröffentlichungen zu den Instituten im Neunjährigen Krieg

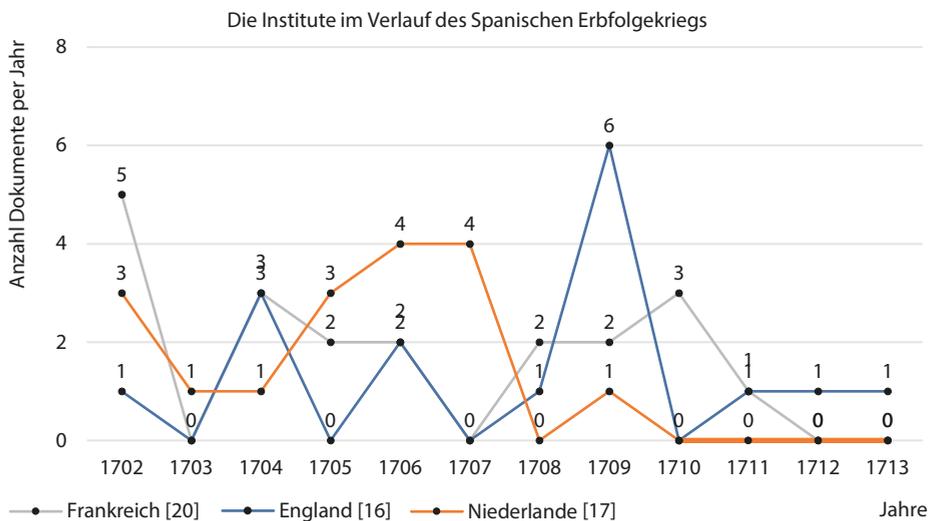


Abbildung 53: Der jährliche Verlauf der Veröffentlichungen zu den Instituten im Erbfolgekrieg

Die drei Diagramm-Kurven, die diesen zwölfjährigen Konflikt darstellen, offenbaren zwei bemerkenswerte Muster. Die erste Besonderheit bezieht sich auf den Verlauf der englischen Veröffentlichungen. Von einem allgemein niedrigen Niveau, das zwischen null und einem Dokument schwankt – mit der Ausnahme von drei Papieren im Jahr 1704 – verzeichnet die Kurve einen signifikanten Anstieg auf sechs Dokumente im Jahr 1709. Dies könnte als eindeutiger Indikator für eine Intensivierung der Aktivitäten in einem der drei prisenrechtlichen Institute gedeutet werden, möglicherweise sogar als Hinweis auf Englands Bestreben, Frankreich zur Beendigung des Krieges zu drängen. Im Kontext dazu ist der niederländische Kurvenverlauf interessant, da für dieses Jahr nur ein einziges Dokument veröffentlicht wurde, was darauf hindeutet, dass es keine koordinierten gemeinsamen Anstrengungen gab, wie sie noch zu Beginn dieses Krieges nach 1689 vereinbart wurden.

Die zweite Besonderheit betrifft die niederländische Kurve, die relative Maxima von jeweils vier Dokumenten in den Jahren 1706 und 1707 aufweist. Danach bis zum Ende des Konflikts ist kein Papier mehr veröffentlicht worden, das eines der Institute thematisiert – abgesehen von einem einzelnen Dokument im Jahr 1709. Die französische Kurve deutet auf keine signifikanten quantitativen Maßnahmen in Bezug auf die Handhabung einer dieser drei rechtlichen Kategorien hin.

Insgesamt lässt sich für die letzten zwei Jahre ab 1711 eine bemerkenswerte Entwicklung bei den Veröffentlichungen feststellen. Nimmt man die numerischen Werte der Institute als Gradmesser, könnten sie auf eine Abnahme der Intensität des Kaperkriegs zwischen den Kriegsparteien hinweisen. Lediglich England fühlte sich in diesen Jahren dazu veranlasst, jeweils ein Dokument zu veröffentlichen.

Ein Vergleich der zwei Diagramme zu den beiden Kriegen offenbart, dass der englische Bestand sowohl insgesamt als auch jeweils in der zweiten Hälfte der Konflikte einen Höchststand an Veröffentlichungen zu den drei Instituten aufweist. Dies ist umso bemerkenswerter, als der Gesamtanteil Englands an Dokumenten in beiden Kriegszeiträumen deutlich unter dem von Frankreich liegt, wie die Grafik zu den einzelnen Dokumentenbeständen in Abbildung 46 zeigt.

### 3.4.2 Die Domänen des Prisenwesens

Jedem der 270 zu den beiden Kriegen veröffentlichten Dokumente ist eine der sechs Domänen zugeordnet. Die nachfolgende Übersicht (Abbildung 54) zeigt deren Präsenz im Bestand für diese zwei Konflikte.

Die Verteilung der Domänen weist im Vergleich zu den prisenrechtlichen Kategorien kein übereinstimmendes Muster in den zugeordneten Veröffentlichungen auf und zeigt – selbst ohne Anwendung eines nationalen Filters – variierende Schwerpunkte in beiden Kriegen. Während Dokumente zu Policy-Aspekten (POL) im Erbfolgekrieg doppelt so häufig im Vergleich zum Neunjährigen Krieg vorkommen, überwiegen Papiere, die sich mit den verschiedenen Aspekten bei der Führung des Kaperkriegs beschäftigen,

im ersten dieser beiden Konflikte um 46%. Bei den innenwirksamen Domänen ist der jeweilige Anteil in etwa gleich, wohingegen bei den Regelungen für die Anwendung des Prisenrechts (RIV) und den Rechtlichen Aspekten des Prisenwesens (RPW) der Bestand für den Neunjährigen Krieg einen verhältnismäßig größeren Anteil aufweist.

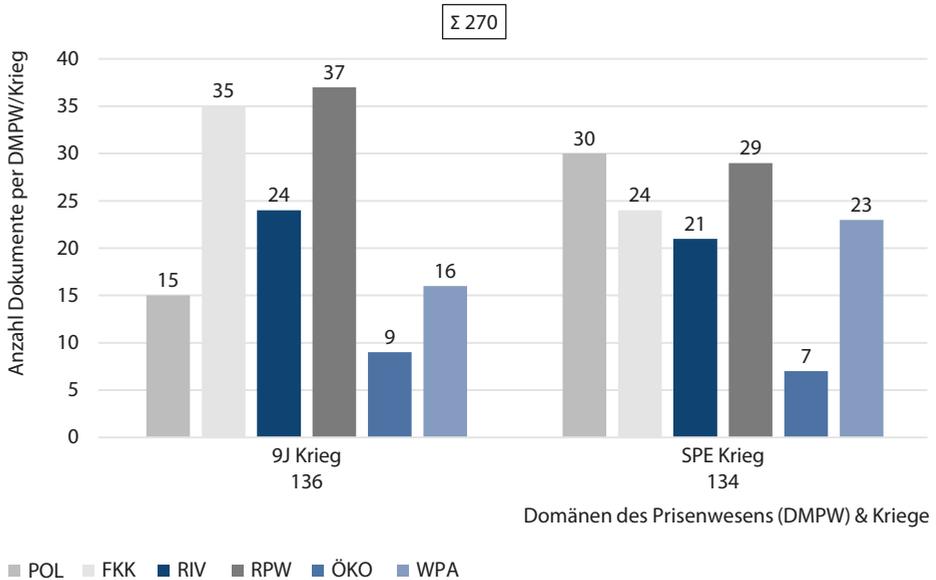


Abbildung 54: Die Verteilung der Domänen in den Kriegen 1689–1697 & 1702–1713

**Legende:**

9J Krieg Neunjähriger Krieg (1688–1697)

SPE Krieg Spanischer Erbfolgekrieg (1702–1713)

POL Policy-Aspekte für den Kaperkrieg

FKK Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs

RIV Regelungen und interne Verordnungen für die Handhabung des Prisenrechts

RPW Rechtliche Sachverhalte zum Prisenwesens

ÖKO Ökonomische Implikationen in Verbindung mit der Handhabung des Prisenrechts

WPA Weitere Aspekte im Kontext des Prisenwesens

***Eine Gegenüberstellung der Domänen in den Regelwerken***

Die nachfolgende Darstellung vergleicht die Domänen in den nationalen Regelwerken. Analog zu dem für die Kategorien gewählten Ansatz stehen hier die thematischen Bereiche, die die Durchführung der Kaperunternehmungen im Verlauf der beiden Kriege betreffen, im Fokus. Die nachfolgende Grafik in Abbildung 55 illustriert die Verteilung der beiden Domänen bezüglich der Außenwirkung und erleichtert so die Identifikation der nationalen Schwerpunkte innerhalb dieser Kenngröße.

Auf den Neunjährigen Krieg entfielen insgesamt 50 und auf den Spanischen Erbfolgekrieg 54 Schriftstücke. Unter der Rubrik der Policy-Aspekte (POL) dominiert in beiden Kriegen der korrespondierende Bestand der Niederlande mit 12 bzw. 13 Dokumenten. Im Konflikt um die Erbfolge unterscheidet sich das französische Regelwerk lediglich um eine einzige Veröffentlichung. Für die Domäne zu den grundsätzlichen

Erfordernissen des Kaperkriegs (FKK) weisen die Inventare Frankreichs und Englands zusammen den gleichen Umfang an Papieren auf; der französische Bestand bleibt für beide Konflikte gleich hoch, während die Exekutive Englands im Neunjährigen Krieg offensichtlich einen höheren Klärungsbedarf hatte. Dies wird durch den bemerkenswerten niederländischen Beitrag gestützt, obgleich auf niedrigerem Niveau; im Spanischen Erbfolgekrieg war die Thematik dieser Domäne ohne Bedeutung. Diese Analyse des Domänendiagramms betont zwei wesentliche Aspekte: Erstens zeigt sich die Signifikanz der FKK-Domäne mit ihren Referenzthemen in beiden Konflikten deutlich. Zweitens legen Frankreich und England offensichtlich einen höheren Stellenwert auf die Durchführung des Kaperkriegs im Vergleich zu den Generalstaaten, für die die Regelung von Policy-Aspekten anscheinend von größerer Bedeutung ist.

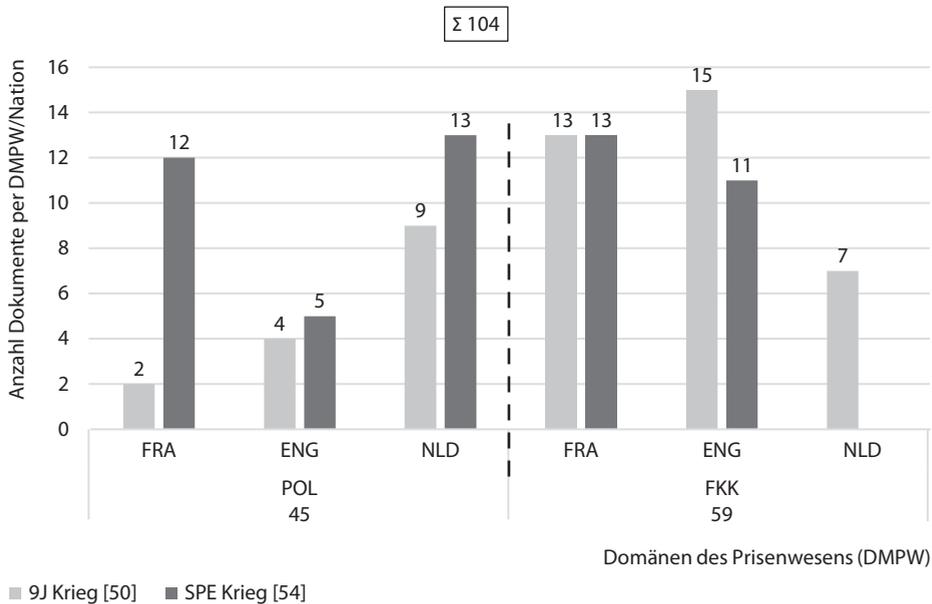


Abbildung 55: Die Verteilung der Domänen in den nationalen Regelwerken für die beiden Kriege

**Legende:**

- 9J Krieg Neunjähriger Krieg (1688–1697)
- SPE Krieg Spanischer Erbfolgekrieg (1702–1713)
- FRA Frankreich
- ENG England
- NLD Niederlande
- POL Policy-Aspekte für den Kaperkrieg
- FKK Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs

**Eine Zeitreihenanalyse der Domänen**

Der Gesamtbestand für die beiden Kriege verzeichnet jeweils 50 und 54 Veröffentlichungen zu den beiden Domänen der Außenwirkung. Abbildung 56 illustriert die Zeitreihe für die im Verlauf des Neunjährigen Kriegs publizierten 50 Dokumente.

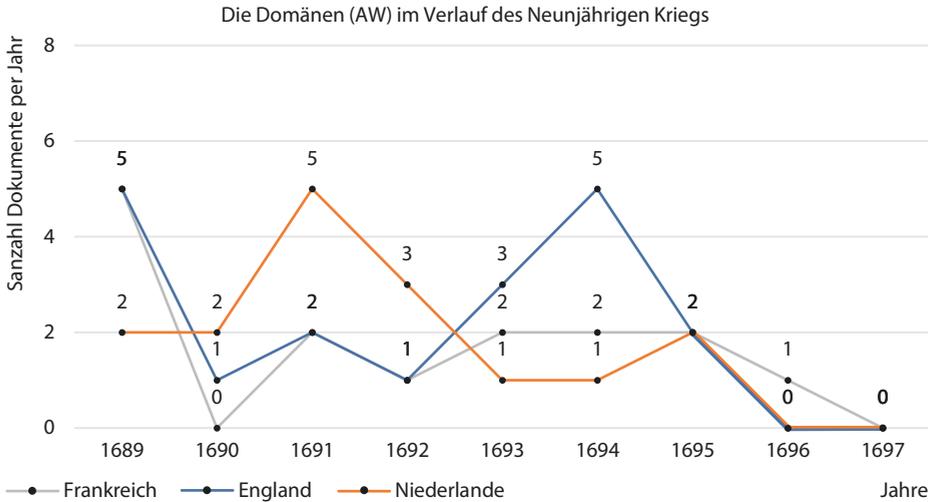


Abbildung 56: Der Verlauf der Veröffentlichungen zu den Domänen (AW) im Neunjährigen Krieg

**Legende:**

AW Außenwirkung

Die Verlaufskurven für den französischen und englischen Bestand weisen einen relativ hohen Beitrag von jeweils fünf Dokumenten zu diesen beiden Domänen auf, im Gegensatz zu nur zwei im niederländischen Inventar. Der Anteil des französischen Regelwerks bleibt dabei auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau von nicht mehr als zwei Papieren pro Jahr. In den neun Monaten des letzten Kriegsjahres zeigte sich offensichtlich kein Bedarf an Verordnungen zur Außenwirkung des Prisenwesens. Im Gegensatz dazu verlaufen die Verlaufskurven für das niederländische und englische Regelwerk weniger gleichförmig, aber ähnlich mit einem um drei Jahre zeitversetzten Höchstwert von jeweils fünf Dokumenten. In den letzten beiden Jahren bestand für die beiden Allianzpartner ebenfalls kein Bedarf, Verordnungen zu diesem Thema zu erlassen. Das niederländische Maximum liegt im Jahr 1691, wobei der Höchstwert für die Institute des Prisenrechts jedoch für 1690 verzeichnet ist. Das Maximum an Dokumenten im englischen Regelwerk ist hingegen für 1694 dokumentiert, für das gleiche Jahr ist auch die Präsenz der drei prisenrechtlichen Kategorien registriert.

Der jährliche Verlauf der 54 Veröffentlichungen über die Thematiken der beiden Domänen zur Außenwirkung während des Spanischen Erbfolgekriegs ist dem Diagramm in Abbildung 57 zu entnehmen.

Die Kurven der drei Regelwerke unterscheiden sich in ihren deutlichen Schwankungen von denen des Neunjährigen Kriegs. Die Verläufe für den französischen und den niederländischen Bestand zeigen jeweils zwei Maxima, während das englische Inventar lediglich einen Höchstwert von vier Papieren im Jahre 1707 aufweist.

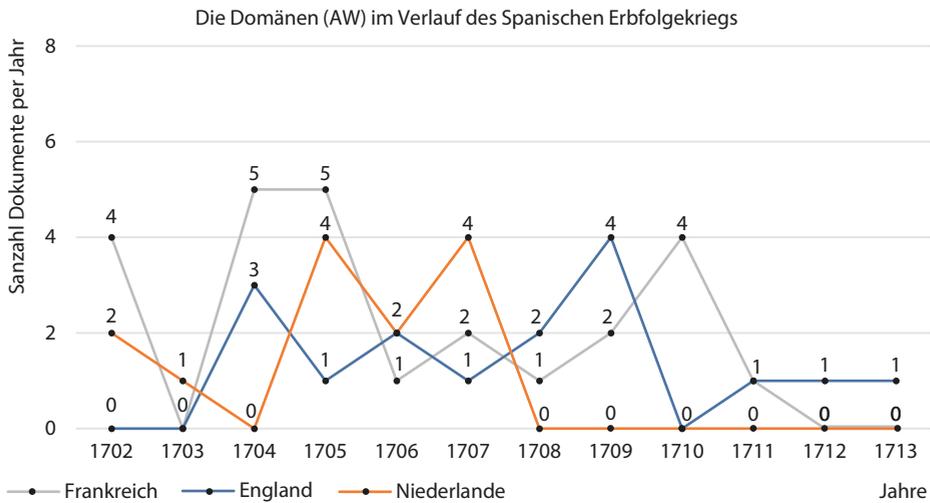


Abbildung 57: Der Verlauf der Veröffentlichungen zu den Domänen (AW) im Erbfolgekrieg

**Legende:**

AW Außenwirkung

Die Verlaufskurve des französischen Inventars beginnt mit vier Dokumenten im ersten Kriegsjahr, um dann 1703 kein einziges Schriftstück zur Außenwirkung zu publizieren. Für die nächsten beiden Jahre ist jeweils ein Maximum von fünf Papieren verzeichnet, offensichtlich ein Indikator für erforderliche Direktiven in dieser Phase des Kaperkriegs. Anschließend fällt die Anzahl der Dokumente erneut auf ein niedriges Niveau, bevor sie im Jahr 1710 wieder auf vier Veröffentlichungen ansteigt, um dann ab 1712 auf dem Null-Niveau zu verbleiben.

Die Kurve für das Regelwerk Englands zeigt bis auf den genannten Höchstwert keine besonderen Fluktuationen. Sie bewegen sich zwischen drei Papieren im Jahr 1704 und einem Niveau zwischen zwei und einem Dokument über die Dauer des Konflikts.

Der Verlauf des niederländischen Bestands zeigt zwei Höchstwerte von je vier Papieren für die Jahre 1705 und 1707. Dieser ist vergleichbar mit dem vorher aufgezeigten zeitlichen Ablauf für die prisenrechtlichen Kategorien in diesem Krieg. Im Vergleich zur englischen Kurve zu den beiden Domänen zeigt er jedoch keine zeitliche Parallelität, was erneut auf unterschiedliche Zielsetzungen in der Kaperkriegsführung der Generalstaaten im Fortgang dieses Konflikts hinweist. Von 1708 bis zur Beendigung des Krieges im Jahre 1713 sind keine Verordnungen zur Außenwirkung verzeichnet.

Mit dem Abschluss dieser vergleichenden Analyse der Kennzahlen der beiden großen Kriege endet die quantitative Untersuchung des gesamten Dokumentenbestands. Damit ist der Weg geebnet für das finale Fazit und die daraus resultierenden Erkenntnisse.

## 3.5 Fazit

Das seitens der Völkerrechtler Hecker und Tomson verfasste Werk über die Wechselbeziehungen zwischen Völkerrecht und nationalem Prisenrecht diente als grundlegende Orientierungshilfe für die Recherche zum Prisenwesen der drei Seemächte im Zeitraum 1672–1713. Sie bildete die Grundlage für den Aufbau eines repräsentativen Bestands an relevanten Veröffentlichungen. Dieser elektronisch erfasste Fundus umfasst 361 Schriftstücke verschiedenster Art; er ist verteilt auf 171 Dokumente für Frankreich, 94 Veröffentlichungen Englands und weiteren 96 seitens der Generalstaaten der Niederlande. Auf der Basis des für diese Dissertation erstellten Datenmodells nach Transformation der Dokumente in äquivalente Datensätze wurde die quantitative Analyse relevanter Veröffentlichungen Prisenwesen im Zeitraum 1672–1713 vorgenommen. Dieses Vorgehen – aus quantitativer Sicht die nationalen Schwerpunkte zum Prisenwesen in den Regelwerken der drei Seemächte aufzuzeigen und gegeneinander vergleichend herauszustellen – hat seine Validität hier unter Beweis gestellt.

Für die Strukturierung der Untersuchung wurden drei dokumentbezogene Kenngrößen als Zuordnungskriterien für die Datensätze identifiziert. Als erste sind hier die prisenrechtlichen Kategorien (PKat) zu nennen; sie umfassen die vier klassischen Institute des Prisenrechts sowie zwei weitere ergänzende Kategorien. Letztere erlauben eine feinere Einordnung. Sechs Domänen des Prisenwesens (DMPW) dienen der Erfassung der Zielsetzung jedes Dokuments. Sie unterscheiden sich inhaltlich in ihrer Außen- oder Innenwirkung in Hinsicht auf die Handhabung des Prisenrechts als dem elementaren Rechtsinstitut der Kaperkriegsführung. Zusammen mit einem Katalog von 19 verschiedenen definierten Referenzthemen zum Prisenwesen (RTPW) wurde eine weitere thematische Abstufung erzielt.

In ihrer Gesamtheit ermöglichten diese drei Kenngrößen eine konkrete Einordnung eines jedes Dokumentes hinsichtlich seiner Bedeutung und Relevanz für das nationale Prisenwesen. Während die extern-gerichtete Veröffentlichung eines Schriftstücks den Gegner und die Neutralen betraf, war ein intern-orientiertes Papier überwiegend an Organisationselemente und Angehörige der Marine sowie an die privaten Kaperfahrer gerichtet, um verordnete Verhaltensweisen einzufordern oder rechtliche und administrative Regelungen festzulegen und durchzusetzen.

Bezüglich der fünf prisenrechtlichen Kategorien (PKat), der ersten Kenngröße, ergaben sich einige bemerkenswerte Erkenntnisse. Aufgrund ihrer besonderen Relevanz werden diese im Folgenden herausgestellt:

- Verordnungen und Richtlinien zur Handhabung des Seebeuterechts wie auch des Kontrollrechts – die primären Institute für die Führung des Seehandelskriegs – sind im Gesamtbestand mit anteilig 37,1% vertreten.
- Eine Anpassung oder auch Klarstellung zur Durchführung des Konterbanderechts als die legalisierende Grundlage für die Prisennahmen war lediglich in insgesamt 17 Dokumenten seitens der drei Exekutiven erfolgt.

- Die Anwendung des Blockaderechts ist mit Ausnahme eines bilateralen Abkommens zwischen England und den Generalstaaten der Niederlande in keinem der drei nationalen Regelwerke thematisiert worden.
- Mehr als die Hälfte der Veröffentlichungen nach Einordnung zu den PKat betrafen die beiden ergänzenden Kategorien des Prisenrechts. Dieser Überhang zugunsten der für diese Dissertation eingeführten zusätzlichen Gruppierungen erklärt sich aus der Vielzahl von Facetten, die die Handhabung des Prisenwesens bestimmen respektive beeinflusst und deren Inhalte nicht eindeutig einem der vier Instituten zugeordnet werden konnten.

Zu den Domänen des Prisenwesens (DMPW), der zweiten Kenngröße, ist aus quantitativer Sicht festzustellen:

- Als genereller Indikator für die Signifikanz der einzelnen Domänen zur Außen- und Innenwirkung dienten die quantitativen Anteile der zu diesen thematischen Gruppierungen veröffentlichten Dokumente.
- Die Domänen mit Veröffentlichungen zur Außenwirkung sind anteilig mit 39 gegenüber 61% für die Innenwirkung vertreten.
- Unter den beiden Themenbereichen mit externem Fokus überwiegt der Anteil an Veröffentlichungen zu den Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs (FKK) gegenüber den Policy-Aspekten für diese Option der Seekriegsführung (POL).
- Während für die Niederlande die Thematik der Policy-Aspekte von primärer Bedeutung waren, dominierten die von England veröffentlichten Dokumente zu den diversen Facetten des Kaperkriegs die FKK-Domäne.
- Als alles in allem dominant zeigte sich Domäne zu rechtlichen Aspekten im Prisenwesen (RPW) mit ihren beiden Themen in insgesamt 96 Dokumenten im Gesamtbestand.

In Bezug auf die Referenzthemen zum Prisenwesen (RTPW), der dritte Kenngröße, ergibt sich die Signifikanz der einzelnen Themen vorrangig aus der Bedeutung ihrer übergeordneten Domänen. Besonders hervorzuheben sind in diesem Kontext:

- Das Neutralitätsgebot im Kontext der Handhabung des Prisenrechts (NEU) wurde von allen Exekutiven beachtet, jedoch auf einem vergleichsweise niedrigeren Niveau. Insgesamt wurden 13 Dokumente zu diesem Thema veröffentlicht, wobei jeweils fünf in den Regelwerken Frankreichs und der Niederlande zu finden sind.
- Die Anweisungen zur Durchführung des Prisenrechts (EXE) dominierten mit ihren diesbezüglichen Veröffentlichungen das englische und niederländische Inventar zur FKK-Domäne. Es gab dazu kein einziges französisches Dokument.

- Frankreich legte einen besonderen Fokus auf Regelungen bezüglich der Vercharterung von Schiffen der *Marine Royale* an private Unternehmer für Kaperunternehmungen (CHA).
- Die prisenrechtliche Jurisdiktion und anderen rechtlichen Angelegenheiten (JUR) dominierte quantitativ die Veröffentlichungen in der Gesamtheit aller Domänen. Ihre Signifikanz zeigt sich zu gleichen Teilen auf hohem Niveau im französischen und englischen Regelwerk; im niederländischen Inventar machen sie lediglich ein Drittel dieser Papiere aus.
- Dokumente, die Angelegenheiten der sozialen Fürsorge (FÜR) für nationale Kaperfahrer thematisierten, unterstrichen die gegenseitige Verantwortlichkeit, die zwischen den Seemächten und ihren Kaperfahrern bestand.

Von einer Zusammenfassung des Vergleichsdiskurses an dieser Stelle wird abgesehen, da eine umfassende Darstellung bereits in Kapitel 3.4 erfolgte. Die in dieser quantitativen Analyse gewonnenen Erkenntnisse bilden die Grundlage für die detaillierte inhaltliche Auseinandersetzung mit den Veröffentlichungen der einzelnen nationalen Regelwerke, die in den beiden nachfolgenden Kapiteln 4 und 5 dieser Dissertation zur Außen- und Innenwirkung ausführlich behandelt werden.



## 4 Die Außenwirkung des Prisenwesens

Dieser zweite Hauptteil konzentriert sich auf die qualitativ ausgerichtete Analyse und Bewertung einzelner Dokumente aus den nationalen Regelwerken der Seemächte Frankreich, England und der Niederlande, die im Zeitraum von 1672 bis 1713 die Seekriege und damit das Prisenwesen beeinflusst haben. Zum Einstieg in die Analyse der Außenwirkung des Prisenwesens werden zunächst prägende Elemente der damaligen Prisenrechtspraxis erläutert. Anschließend folgt eine kurze Beschreibung der methodischen Vorgehensweise bei der Klassifizierung und Interpretation der Dokumente. Das Kapitel schließt mit einer Übersicht des dokumentarischen Korpus, geordnet nach verschiedenen Zeitabschnitten sowie mit einer konzisen Darstellung zur geografischen Einordnung des Kriegsgeschehens in der damaligen Zeit.

### *Prägende Aspekte zur Praxis des Prisenrechts in der damaligen Zeit*

Die Praxis des Prisenrechts bezieht sich auf maritime Operationen und Maßnahmen der Seemächte im Rahmen der Ausübung des Seekriegsrechts. Im Gegensatz zur illegalen Beutenahme, also der Piraterie, stellt das in einem Krieg parallel praktizierte Prisenrecht jedoch eine völkerrechtlich legitimierte Aktion dar. Diese Praxis fand vorläufig im Jahr 1713 nach den Utrechter Verträgen ihren Abschluss. Mit dem Ende des Seekriegs wandten sich eine Reihe der ehemaligen Kaperfahrer der lukrativen Betätigung der ungesetzlichen Inbesitznahme auf See zu, was nach Kapitän Charles Johnson alias Daniel Defoe zu einer bedeutenden Dekade der Piraterie in der modernen Geschichte<sup>194</sup> führte. Der Zeitraum von 1690 bis 1730 wird daher oft als das Goldene Zeitalter der Piraterie bezeichnet. Diese Dissertation konzentriert sich jedoch ausschließlich auf das legale Prisenwesen.

Die politisch-maritime Situation von 1672 bis 1713 war geprägt von unterschiedlichen Zielsetzungen und Prioritäten der wechselnden antagonistischen Konstellation in den drei Kriegen dieser Epoche. Im Holländischen Krieg sahen sich die Generalstaaten der Niederlande in einem Konflikt mit dem Bündnis der Königreiche Frankreich und England, bis Letzteres seinerseits den Krieg nach dem Friedensschluss in Westminster im Jahr 1674<sup>195</sup> aufkündigte. Der Krieg zwischen den beiden kontinentalen Mächten endete schließlich 1678 mit dem Abschluss des Friedensvertrags zu Nijmegen.<sup>196</sup>

Mit der 1689 offiziell etablierten Allianz Großbritanniens mit den Generalstaaten der Niederlande hatte sich der Bezugsrahmen für Frankreich in den beiden Konflikten um die europäischen Erbfolgen um die Jahrhundertwende des 17. und 18. Jahrhunderts

<sup>194</sup> Defoe, Daniel & Schonhorn, Manuel: A general history of the pyrates. New Edition. Mineola, NY 1999. S. xxi.

<sup>195</sup> Chalmers, George: A collection of treaties between Great Britain and other powers. Volume 1. London 1790. S. 172–177.

<sup>196</sup> Du Mont: Corps universel du droit des gens, Tome VII, Partie I, S. 350–355.

geändert. Zudem weiteten sich die parallel verlaufenden maritimen Auseinandersetzungen auch auf die Weltmeere aus und erhielten somit erstmals einen globalen Charakter. Diese Seekriege erwiesen sich für die Entwicklung des internationalen Seekriegsrechts als maßgebend; zudem prägten sie wegweisend die weitere Evolution des Prisenwesens.

### ***Vorgehensweise für die Untersuchung der Dokumente***

Gegenstand der nachfolgenden Untersuchung sind die 141 Veröffentlichungen, die im Rahmen ihrer thematischen Kategorisierung den beiden Domänen zur Außenwirkung des Prisenwesens – ‚Policy Aspekte bei der Führung des Kaperkriegs‘ (POL) sowie ‚Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs‘ (FKK) – zugeordnet worden sind. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf Absichten, Maßnahmen und Entscheidungen der drei Protagonisten zur Durchführung und Unterstützung der Seehandelskriege in der genannten Periode. Dabei werden die dem jeweiligen Kontext unterliegenden militärpolitischen und maritimen Situationen als besondere Einflussfaktoren des betreffenden Zeitabschnitts berücksichtigt. In Folge von politisch-strategischen Erfordernissen, die sich aus der maritimen Lage und den nationalen Kriegszielen ergaben, adaptierten die gegnerischen Seemächte ihre in Kraft befindlichen prisenrechtlichen Regelwerke. Durch weitere Verordnungen und Weisungen wurden diese einer situationsgerechten Führung von Kaperunternehmungen angepasst. Ein weiteres Hauptaugenmerk liegt auf möglichen Verbindungen, Rückkopplungen und Angleichungen der nationalen Prisenwesen untereinander.

Ein dritter gewichtiger Gesichtspunkt sind die Interaktionen der kriegführenden Akteure mit den nicht direkt am Krieg beteiligten Handelspartnern in den europäischen und überseeischen Gewässern. Potenzielle Verflechtungen ergeben sich infolge der unterschiedlichen wirtschaftlichen Interessen einerseits und der Durchsetzung der jeweiligen Prisenordnung seitens der Seemächte andererseits.

Die nachfolgenden Ausführungen orientieren sich an den drei Seekriegen und den beiden Zwischenkriegszeiten des Untersuchungszeitraums. Als jeweilige Einführung erfolgt eine konzise Darstellung der politisch-maritimen Situation in jedem Zeitabschnitt. Anschließend werden die einzelnen Dokumente zu den beiden Domänen chronologisch diskutiert. Dabei werden auch thematisch relevante Ereignisse und Faktoren einbezogen, die das politische und maritime Umfeld charakterisieren. Vereinbarungen und Festlegungen zur zukünftigen Praxis des Prisenwesens in Dokumenten wie völkerrechtlichen Verträgen über Frieden, Schifffahrt und Handels sowie in bilateralen Beistandsabkommen bilden den Abschluss der Darstellung einer möglichen prisenrechtlichen Entwicklung in jedem Zeitraum.

Für die Untersuchung der einzelnen Schriftstücke wird von der Verwendung von Ordnungskriterien wie ihre nationale Urheberschaft und die den Domänen zugeordneten Referenzthemen abgesehen. Zudem wird auf eine strukturelle Trennung nach Domänen für das Narrativ der fünf Zeitabschnitte verzichtet, um eine homogenere

Darstellung der engen thematischen Verknüpfungen und ihrer Außenwirkung zu ermöglichen. Durch ein chronologisch orientiertes Vorgehen können mögliche Entwicklungslinien in der Praxis des Prisenrechts und Synergieeffekte sowohl innerhalb der eigenen Seemacht als auch im Vergleich zu den beiden anderen Seemächten deutlich herausgearbeitet werden.

### *Übersicht des Dokumentenbestands zur Außenwirkung*

Im Bereich der Außenwirkung des Prisenwesens wurden insgesamt 141 Dokumente in der Datenbank erfasst. Davon beziehen sich 60 Dokumente auf die Referenzthemen der für den Kaperkrieg relevanten Policy-Aspekte (POL). Die Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs (FKK) als die zweite Domäne mit ihren Themen sind in 81 Dokumenten enthalten. Der französische Bestand umfasst insgesamt 56 Schriftstücke gegenüber 44 im englischen und 41 im Regelwerk der Generalstaaten der Niederlande.

Obwohl der erste Hauptteil bereits ausführlich die quantitativen Anteile der einzelnen Referenzthemen in den Dokumentenbeständen der drei Seemächte diskutiert hat, werden im Folgenden anfangs noch einmal die relevanten Verteilungsstatistiken für jeden der fünf Zeitabschnitte präsentiert. Dadurch wird eine bessere Einordnung der Referenzthemen in ihre jeweiligen Domänen im Hinblick auf die Zielsetzung dieses Kapitels ermöglicht. Das Diagramm in Abbildung 58 zeigt die Verteilung der Gesamtheit an thematischen Dokumenten, die von den drei Akteuren über einen Zeitraum von vierzig Jahren zur Außenwirkung des Prisenwesens veröffentlicht wurden.

Im Bereich der POL-Domäne ist das Thema der nationalen politischen Weisungen für den Kaperkrieg (NWK) mit 23 Dokumenten vertreten, wobei allein 18 Schriftstücke im niederländischen Bestand enthalten sind. Bilaterale Angelegenheiten (BLV) sind jeweils mit fünf Dokumenten lediglich im englischen und niederländischen Bestand zu finden, was auf eine Allianz gegen Frankreich hindeutet. Aspekte der Neutralität im Kontext der Praxis des Prisenwesens (NEU) sind gleichermaßen für die Exekutiven Frankreichs und der Niederlande von Bedeutung, wobei die englische Exekutive nur in drei Schriftstücken dazu Stellung bezieht. Die mit der Gewährung von Seebriefen (PPT) verbundenen Problematiken sind besonders relevant für die französische Admiralität.

Unter den 81 Veröffentlichungen zu den Themen der FKK-Domäne dominieren die Anweisungen zur Durchführung des Prisenrechts (EXE) mit nahezu gleichen Anteilen im französischen und englischen Bestand, während im niederländischen Bestand kein Beitrag dazu vorliegt. Maritime Angelegenheiten (MAR) sowie die Problematik der Aushändigung und anschließenden Verwendung von Kommissionen (KOM) sind in den drei Regelwerken mit unterschiedlichen nationalen Schwerpunkten vertreten. Das Chartern von Kriegsschiffen (CHA) ist lediglich im französischen Bestand als Thema vertreten.

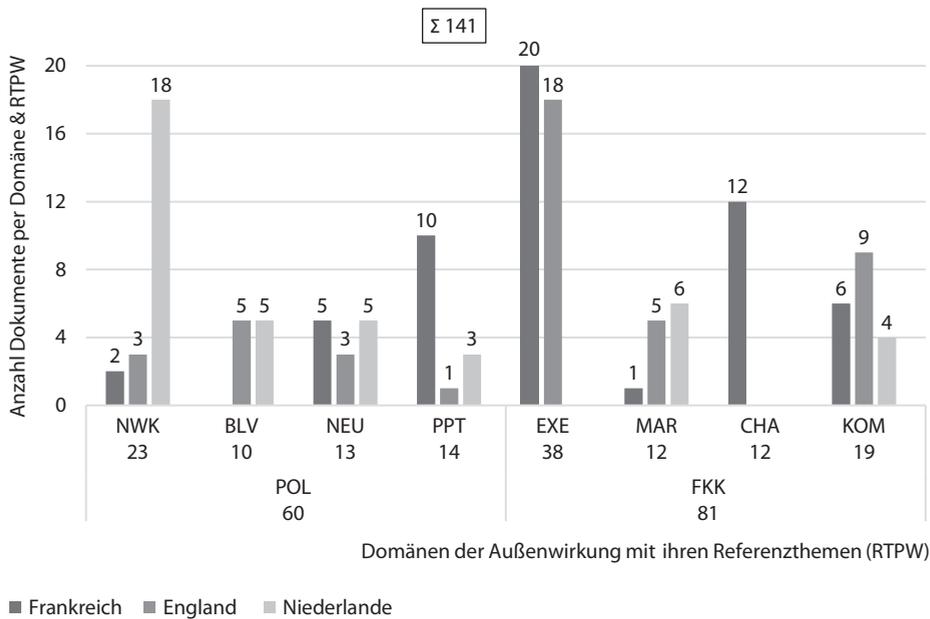


Abbildung 58: Die Verteilung der Referenzthemen zu den Domänen der Außenwirkung per Seemacht

**Legende:**

- POL Policy-Aspekte für den Kaperkrieg  
 NWK Nationale politische Weisungen für den Kaperkrieg  
 BLV Bilaterale Vereinbarungen (Friedens-, Handels- und Schifffahrtsverträge, Beistandsabkommen)  
 NEU Neutralitätsgebot und Handhabung des Prisenrechts  
 PPT Angelegenheiten zu Seebriefen (Passports, Passeports, Paspoorten)  
 FKK Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs  
 EXE Anweisungen zur Durchführung des Prisenrechts/PKat 1–4 (Prisenverfahren, Prisennahme)  
 MAR Maritime Aspekte im Kontext des Prisenrechts  
 CHA Vercharterung von Kriegsschiffen an private Syndikate/Kapitäne  
 KOM Angelegenheiten zu Kommissionen (Kaperbriefe und Repressalienbriefe)

### Geografische Einordnung des Kriegsgeschehens

Im Vorgriff auf die Analyse der Außenwirkung des Prisenwesens in den fünf untersuchten Zeitabschnitten sollen die beiden nachfolgenden Karten als geografische Orientierungshilfe dienen. Die erste Karte<sup>197</sup> (Abbildung 59) visualisiert das primäre Operationsgebiet der drei Seestreitkräfte sowie der Kaperer und umfasst den nordöstlichen Teil des ‚Englischen Kanals‘ und die angrenzenden Gebiete der südwestlichen Nordsee.

Dies Seegebiet war insbesondere Schauplatz der großen Seeschlachten im Holländischen Krieg, als die Flotte der Generalstaaten der *Royal Navy* in den Jahren 1672 und 1673 gegenüberstand. Ebenso handelte es sich um das primäre Operationsgebiet französischer Kaperer aus Dünkirchen gegen die Handelsfahrer aus dem baltischen Raum.

<sup>197</sup> Renard, Louis: *Mare Germanicum ab Amelandia ad Promontoria Caleti et Doverae. Pascaert van de Noort-Zee van Ameland tot de Hoofden*. Signatur J 8567–16, Blatt 34. Universitätsbibliothek Freiburg im Breisgau.

Charakteristisch für das Gebiet nördlich der Linie Dover-Calais sowie der flandrischen, niederländischen und südöstlichen englischen Küsten sind zahlreiche Sandbänke. Sie bildeten einerseits eine Beschränkung für die eigene operative Bewegungsfreiheit und für ein offensives Vorgehen, andererseits boten sie für die niederländische Seite auch eine Art maritimen Schutzwalls gegen gegnerische Vorstöße oder auch Landungsversuche. Diese Bänke zusammen mit dem nordostwärts setzenden Golf-Strom, den wechselnden Tiden sowie den zumeist nordwestlichen Winden stellten für die Seefahrt zusätzliche Herausforderungen, die bei größeren Flotten- und bei Kaperunternehmungen in die operativen Überlegungen einzubeziehen waren. Die nummerierten Bezeichnungen in dieser Karte weisen auf einige der Orte hin, die aus maritimer Sicht damals von besonderer Bedeutung waren.<sup>198</sup>



Abbildung 59: Der nordöstliche Englische Kanal und die südliche Nordsee

198 Sie betreffen im Einzelnen: 1: Dünkirchen; 2: Vlissingen; 3: Walcheren; 4: Kijkduin; 5: Amsterdam; 6: Texel; 7: Dover; 8: The Downs (Ankerplatz); 9: Sole Bay.

Die zweite Karte in der nachfolgenden Abbildung 60 zeigt den Englischen Kanal<sup>199</sup> von der französischen Küste bei Calais bis Brest sowie das Gebiet von der Themsemündung bis zu den Scilly-Inseln. Dieser westliche Teil stellte einen wichtigen navigatorischen Knotenpunkt für Routen in die Karibik, nach Nordamerika, ins Mittelmeer und nach Südamerika dar. Dieses Seegebiet war zugleich Schauplatz für einige Seeschlachten der *Royal Navy* gegen die *Marine Royale* sowie für die französischen Kaperunternehmungen, insbesondere aus St. Malo und den kleineren Städten wie Granville gegen die englischen und niederländischen Kauffahrer. Darunter waren auch solche, die reich beladen aus der Levante und Ostindien zurückkehrten.<sup>200</sup>

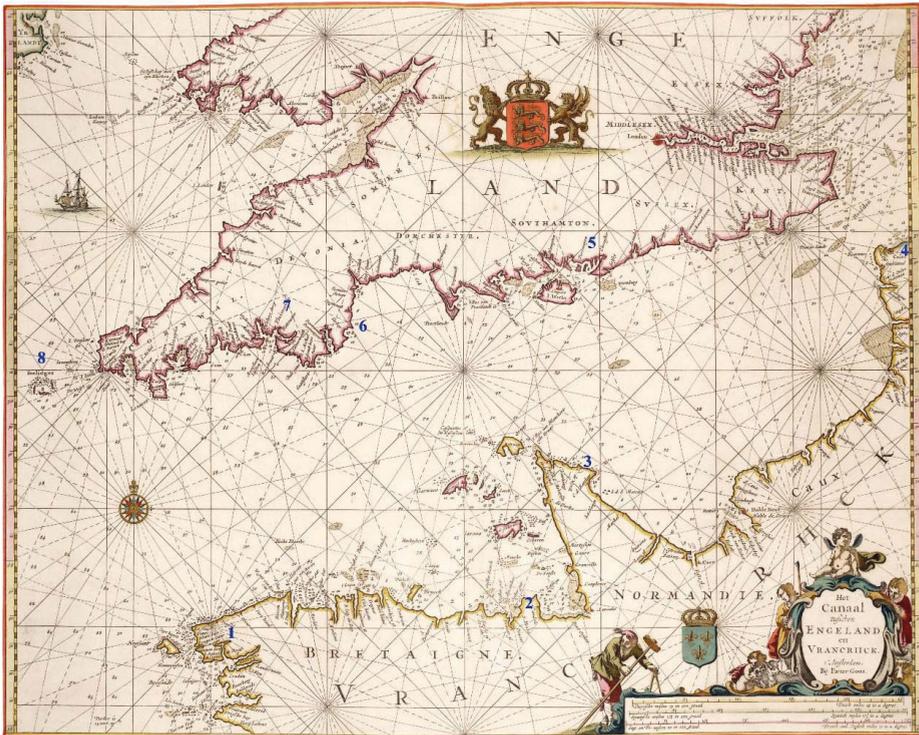


Abbildung 60: Der südwestliche Englische Kanal

Im Gegensatz zum nördlichen Teil des Kanals waren hier die navigatorischen Herausforderungen weniger durch Sandbänke als durch starke nordöstliche Strömungen und die Auswirkungen der überwiegend westlichen bis nordwestlichen Winde bestimmt.

199 Goos, Pieter: Het Canaal tusschen Engeland en Vrancrick. S.1034\_(17) kaart 015 (zeekaart, gravure, papier), Atlassen uit het Scheepvaartmuseum, Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam. Amsterdam 1676.

200 Von einer weiteren, jedoch sehr interessanten Diskussion dieser Gegebenheiten wird im Sinne der Thematik der Dissertation hier abgesehen. Dazu liegt auch eine umfangreiche Fachliteratur vor.

Die nummerierten Bezeichnungen in dieser Karte weisen ebenfalls auf einige der Orte hin, die aus maritimer Sicht damals von besonderer Bedeutung waren.<sup>201</sup>

Die nachfolgende Karte (Abbildung 61) aus dem Jahre 1702 zeigt die britannische Insel mit den Küsten Frankreichs, der Niederlande und Dänemarks.<sup>202</sup> Ihre Besonderheit liegt in der Darstellung der alliierten Handelsrouten auf der Rückreise aus der ostasiatischen Region rund Großbritannien, um die Bedrohung der *Corsaires* möglichst zu vermeiden.



Abbildung 61: Die britannischen Inseln mit den Küsten der Anrainer

<sup>201</sup> Sie betreffen im Einzelnen: 1: Brest; 2: St. Malo; 3: Barfleur; 4: Calais; 5: Portsmouth; 6: Torbay (Bucht); 7: Portsmouth; 8: Scilly-Inseln.

<sup>202</sup> Nolin, J. B.: Carte generale des Isles Britanniques avec les Costes de France des Pays Bas et de Danemark . . . Digital collections. Paris 1702. <http://www5.kb.dk/maps/kortsa/2012/jul/kortatlas/object61938/en/>. Stand: 05.11.2023.

Die primären Wirtschaftsräume und Handelsplätze in der Region sind Edinburgh, London, die niederländischen Häfen im Ijsselmeer sowie Hamburg. Der Zugang zum Skagerrak und zur Ostsee mit ihren Anrainerstaaten ist eine weitere wichtige Wirtschaftsregion.

Damit ist die Einführung für die nachfolgende Erörterung der fünf Zeitabschnitte abgeschlossen, in deren Fokus die jeweiligen nationalen Dokumente zur Außenwirkung stehen.

## 4.1 Der Holländische Krieg 1672–1678

Die erste Phase der maritimen Auseinandersetzungen in diesen Krieg umfasste den Zeitraum von 1672 bis 1674. Am 23. März 1672 führte die *Royal Navy* einen Überfall auf einen aus Smyrna<sup>203</sup> zurückkehrenden niederländischen Konvoi im westlichen Teil des Englischen Kanals durch, der jedoch von den Seestreitkräften der Generalstaaten erfolgreich abgewehrt wurde. Diesen Vorfall nutzte der englische König Karl II. am 6. April als willkommenen Anlass, um den Vereinigten Provinzen der Niederlande den Krieg zu erklären. Einen Tag später, gemäß den Vereinbarungen im englisch-französischen Vertrag von Dover,<sup>204</sup> trat auch König Ludwig XIV. offiziell in den Krieg gegen die Generalstaaten ein.<sup>205</sup> In der Historiografie wird dieser Konflikt jedoch als 3. Englisch-Niederländischer Krieg bezeichnet, da er hauptsächlich auf Rivalitäten zwischen den beiden Handelsstaaten und damit auf die maritime Dominanz abzielte. Frankreich agierte lediglich als maritimer Juniorpartner, wobei sein kontinental orientierter Fokus auf den Spanischen Niederlanden lag. In Reaktion auf diese erwartete Kriegserklärung erließen die Generalstaaten am 14. April eine Reihe von Verordnungen und Anweisungen, um ihre eigene Handelskriegsführung in diesem Konflikt zu steuern. Die beiden gegnerischen Seemächte verfolgten dabei einen ähnlichen Ansatz.

Nach der einseitigen Auflösung der englisch-französischen Allianz durch England und dem Friedensvertrag von Westminster mit den Generalstaaten am 19. Februar 1674 endete der Seekrieg. Die politischen und wirtschaftlichen Auseinandersetzungen zwischen Frankreich und den Niederlanden setzten sich jedoch noch weitere vier Jahre fort, bis der Frieden von Nijmegen am 10. August 1678 geschlossen wurde. Für

<sup>203</sup> Das heutige Izmir, seit Alters her ein bedeutender Handelsplatz und Umschlagplatz für Waren aus dem vorderasiatischen Raum.

<sup>204</sup> Für eine eingehende Darstellung und Bewertung dieses Vertrages wird verwiesen auf Marie-Luise Recker: Der Vertrag von Dover 1670 zur englischen Außenpolitik der Restaurationszeit. In: Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte, S. 271–294. In Ergänzung zu den Koalitions-Vereinbarungen beinhaltet er zwei Geheim-Artikel, die besondere seestrategische Aspekte und Interessen der beiden Partner wie Einzelheiten für die Führung des Krieges betreffen, diese sind im Zusammenhang mit der Dissertation von mindermem Interesse.

<sup>205</sup> Zugleich hatte Frankreich mit seinen Landstreitkräften die Invasion Limburg, der südöstlichen Provinz der Niederlande, begonnen. Grundlage für diese Allianz ist der zwischen den Königen Karl II. und Ludwig XIV. am 1. Juni 1670 unterzeichnete Vertrag von Dover gewesen (vgl. dazu A. u.a.W. Ward (Hg.): The Cambridge modern history. The Age of Louis XIV. Volume V. Cambridge 1934., S. 40). Eines der gemeinsamen Kriegsziele richtete sich gegen die niederländische Dominanz im Welthandel.

die vorliegende Untersuchung wurde keine Differenzierung dieser beiden Phasen im Gesamtverlauf des Holländischen Kriegs vorgenommen, da die maritime Gegnerschaft zwischen Frankreich und den Niederlanden bestehen blieb.

Für den sechsjährigen Verlauf dieses Konflikts listet die Grafik (Abbildung 62) insgesamt 23 Dokumente auf, die sich den beiden Domänen der Außenwirkung zugeordnet sind.

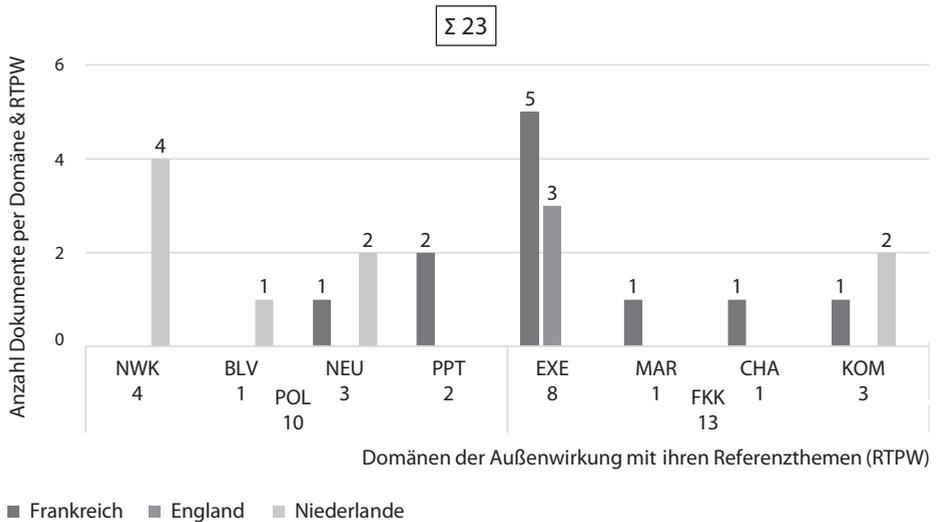


Abbildung 62: Die Verteilung der Referenzthemen zur Außenwirkung im Krieg 1672–1678

**Legende:**

- POL Policy-Aspekte für den Kaperkrieg
- NWK Nationale politische Weisungen für den Kaperkrieg
- BLV Bilaterale Vereinbarungen (Friedens-, Handels- und Schifffahrtsverträge, Beistandsabkommen)
- NEU Neutralitätsgebot und Handhabung des Prisenrechts
- PPT Angelegenheiten zu Seebriefen (Passports, Passeports, Paspoorten)
- FKK Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs
- EXE Anweisungen zur Durchführung der vier Institute des Prisenrechts
- MAR Maritime Aspekte im Kontext des Prisenrechts
- CHA Vercharterung von Kriegsschiffen an private Syndikate/Kapitäne
- KOM Angelegenheiten zu Kommissionen (Kaperbriefe und Repressalienbriefe)

Für den Policy-Bereich entfallen drei Veröffentlichungen auf den Bestand Frankreichs und sieben auf den der Generalstaaten. Der englische Korpus enthält kein Dokument zu dieser Thematik. Im französischen Inventar befindet sich ein Papier zum Neutralitätsgebot im Kontext mit dem Prisenrecht (NEU), zwei weitere thematisieren Angelegenheiten zu Seebriefen (PPT). Der niederländische Bestand umfasst in vier Dokumenten Politische Weisungen für den Kaperkrieg (NWK). Aspekte bilateraler Vereinbarungen (BLV) sind in einem Schriftstück bearbeitet, während die Gegensätzlichkeit von Neutralität und Beutenahme in einem Krieg (NEU) in zwei Papieren behandelt sind.

Die Perspektive eines Kaperkriegs ist in 13 Dokumenten thematisiert. Für die französische Exekutive erweisen sich in diesem Konflikt die Thematiken über die Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs (FKK) von größerer Wichtigkeit als für die beiden gegnerischen Akteure. In Hinsicht auf Anweisungen zur Durchführung der Prisenverfahren (EXE) sind fünf Dokumente gelistet, die anderen drei Themen sind mit jeweils einem Schriftstück vertreten. Im Bestand Englands sind lediglich drei Dokumente zu dem EXE-Referenzthema angeführt, wohingegen im niederländischen Inventar nur zwei Papiere zu Angelegenheiten im Zusammenhang mit Kommissionen (KOM) für die eigenen Kaperfahrer verzeichnet sind.

Die nachfolgende Analyse und Bewertung konzentriert sich auf die nationalen Dokumente, die während des Holländischen Kriegs zur Außenwirkung des Prisenwesens veröffentlicht wurden. Diese Dokumente sind ihren acht Referenzthemen zugeordnet, wie der Überblickgrafik zu entnehmen ist.

#### 4.1.1 Policy und Führung des Kaperkriegs

In Anbetracht der zunehmenden politischen Spannungen im westlichen Europa vor dem Ausbruch der Feindseligkeiten erließ die Regierung der Hohen Herren in Den Haag am 17. Februar 1672 ein *Placaat* zum temporären Verbot des Walfangs für die laufende Fangsaison.<sup>206</sup> Mit dieser Vorsichtsmaßnahme sollte verhindert werden, dass niederländische Walfangschiffe gekapert und ihre wertvollen Ladungen dem Feind zufließen, was erhebliche Auswirkungen auf die heimische Wirtschaft, insbesondere in den Häfen des nördlichen Hollands an den Gestaden der *Zuider Zee* gehabt hätte.

Der Kontext für diese Entscheidung wird von Philippe Henrat in seinem Essay *French Naval Operations in Spitsbergen* beleuchtet. Die Inselgruppe Spitzbergen hatte sich seit ihrer Entdeckung im Jahr 1608 als ein strategisch wichtiges Gebiet etabliert. Die lukrativen Walfangmöglichkeiten machten die Region zu einem wiederkehrenden Streitpunkt unter den fischfangenden Nationen. Nach dem Scheitern der ursprünglich erfolgreichen französischen *Compagnie du Nord* im Jahr 1671 übernahmen die Niederländer die Kontrolle über Spitzbergen und dessen Walfanggebiete. In der Folge erlangte die Region nicht nur aus kommerziellen, sondern zunehmend auch aus militärischen Gründen Bedeutung und wurde in die Kaperkriegsführung gegen die Vereinigten Provinzen der Niederlande integriert.<sup>207</sup> Darüber hinaus sollte diese Anordnung sicherstellen, dass erfahrene Besatzungen für die Flotten der Generalstaaten<sup>208</sup> zur Verfügung standen. Das Verbot wurde mehrmals erneuert: zunächst für 1673 am

<sup>206</sup> GPB, Bd. 3, S. 302f.: *Placaten van de Staten Generael der Vereenigghde Nederlanden, houdende verbodt van de Walvish-vangst ende Vaert op Groenlandt voor het Jaer 1672.*

<sup>207</sup> Philippe Henrat: *French Naval Operations in Spitsbergen during Louis XIV's Reign*. In: *Arctic* 37 (1984), S. 544–551, hier: 544–551.

<sup>208</sup> Teil der Exekutive jeder seewärtigen Provinz ist die eigene Admiralität und Flotte; die Einheiten ihrer Flotte werden in einem Krieg einem gemeinsamen Oberbefehl unterstellt.

10. März und 28. Juni, für das Folgejahr schon am 23. Dezember sowie am 31. März 1674 für das laufende Jahr.<sup>209</sup>

Mit einem Placaat vom 14. April 1672 wurde eine Anweisung der Generalstaaten der Niederlande wieder in Kraft gesetzt, die bereits während des Zweiten Englisch-Niederländischen Krieges (1665–1667) am 19. März 1665 erlassen worden war.<sup>210</sup> Diese Anweisung betraf das Verbot der Schifffahrt und des Handelsgeschäfts der Neutralen mit England und wurde nun um Frankreich als weiteren Gegner ergänzt. Der aktualisierte Verordnungstext enthielt zusätzliche Bestimmungen und klärte speziell die Materialien und Güter, die vom Handel ausgeschlossen waren. In 13 Artikeln wurden verschiedene Aspekte des maritimen Warenverkehrs spezifiziert, die sich auf die beiden feindlichen Parteien bezogen. Dabei ging es insbesondere um die Zufuhr von Konterbande und richtete sich sowohl an die eigenen Landsleute als auch an die neutralen Kaufleute. In Artikel II wurden die einzelnen Güter, die als Konterbande klassifiziert waren, detailliert aufgelistet.<sup>211</sup> Darüber hinaus wurde festgelegt, dass keine Assekuranzen für Güter und Schiffe im Besitz der Untertanen der beiden Königreiche gewährt werden sollten. Der Erlass behandelte auch Maßnahmen, die im Falle von Nichtbeachtung ergriffen werden sollten.

Am 30. April, weniger als ein Monat nach Kriegsbeginn, beschlossen die Generalstaaten, dass die Admiralitäten vorerst keine Kommissionen für private Kaperfahrer ausstellen durften.<sup>212</sup> Mit dieser Maßnahme sollte zumindest teilweise der Mangel an erfahrenem Personal für die Flotte ausgeglichen werden. Die personelle Einsatzbereitschaft der Linienschiffe<sup>213</sup> für die erwarteten maritimen Auseinandersetzungen mit englischen und französischen Einheiten wurde als vorrangig betrachtet, infolgedessen wurde die Durchführung von Kaperunternehmungen zurückgestellt. Im Gegensatz zu England und Frankreich gab es in den Provinzen der Generalstaaten keine Zwangsrekrutierungen von Mannschaften für ihre provinzialen Marinen.

Am 11. Mai wurde die zeitliche Befristung für die Nichtgewährung von Kommissionen für die verbleibenden Monate des Jahres 1672 verordnet.<sup>214</sup> Als Begründung wurde angeführt, dass einige Seeleute in der Vergangenheit den Dienst auf Kaperschiffen dem Dienst auf Kriegsschiffen vorgezogen hatten. Um diesem Verhalten entgegenzuwirken,

209 Diese Daten sind im Titel des Dokuments vom 17. Februar 1672 angegeben.

210 GPB, Band 3, S. 252–256, [NLD #4].

211 *Vuyrwercken, ende ,t gene daert behoort, als allerhande Kanon, soo groot als kleyn, Musquetten, Pistolen ende der selver Loopen, Bussen, Mortieren, Petarden, Bomben, Granaden, Sausysen, Peckkranssen, Affuyten, Forquetten, Bandeliers, Kruyt, Lont, Salpeter, Kogels, soo wel Ysere als Looode, Degens, Lancen, Piecken, Hellebaerden, gewapende Dorsvlegels, Stormhoeden, Casquetten, Cuirassen, Schilden, Paerden, Salen, Halfers, Pistoolloopen, Rapierhenghsels, ende alle anderen toerustingen, ten gebruycke van den Oorlogh gefatsoeneert ende gemaect.*

212 Ebd., S. 231f., [NLD #5].

213 Schiffe des 1. bis 3. Rangs, die aufgrund ihrer Bewaffnung für das Seegefecht gegen einen größeren Verband des Gegners verwendet wurden. Sie segelten und kämpften in einer Formation einer Linie. Auch der Gegner nahm eine derartige Formation ein, die parallel in Reichweite der Kanonen verlief.

214 Ebd., S. 232, [NLD #6].

wurde die Gewährung von Kommissionen vorübergehend ausgesetzt. Dieses Phänomen war auch in den anderen beiden Marinen bekannt: Obgleich der Einsatz auf einem Kaperschiff mit Risiken verbunden war, versprach er doch auch höhere Erfolgsprämien im Vergleich zum Einsatz auf einem Kriegsschiff.

Die englische Exekutive währenddessen veröffentlichte am 22. Mai dieses Jahres ein elf Artikel umfassendes Dokument mit dem Titel *Instructions against Holland and France*,<sup>215</sup> die seitens der Privateers in diesem Krieg zu beachten waren. Diese Instruktionen stützten sich auf ein vorausgegangenes, ähnliches Dokument, das am 11. Mai 1666,<sup>216</sup> während des Zweiten Englisch-Niederländischen Krieges herausgegeben wurde. Ein Schriftstück vom 2. November 1625,<sup>217</sup> veröffentlicht während des Englisch-Spanischen Krieges von 1625 bis 1630, diente dafür als Bezugsdokument. In jedem dieser drei Dokumente wurden eine Reihe administrativer, rechtlicher und maritim-organisatorischer Einzelheiten behandelt. Sie betrafen die Voraussetzungen für die Gewährung einer Kommission, das Verhalten vor und nach der Kaperung eines Schiffes, die Einbringung des gekaperten Schiffes in einen englischen Hafen, die Inspektion der Fracht, die angemessene Behandlung der Besatzung des gekaperten Schiffes sowie die strikte Einhaltung des Kaperbriefes gegen Feinde des Königreichs. In einem separaten Artikel wurden die *Privateers* aufgefordert, sich an die vereinbarten Regelungen in bilateralen Verträgen zu halten und die Seebriefe respektive *Passports* der angehaltenen Kauffahrer zu respektieren. Dies war mit der impliziten Forderung verbunden, die geltenden Prinzipien des Prisenrechts strikt zu beachten. Bei Nichteinhaltung würde die Kommission entzogen und finanzielle Sanktionen verhängt.

In einem weiteren Dokument mit dem Datum 22. Mai 1672 wurde eine vom König unterzeichnete Einsatzanweisung für Sir William Reeves, den Kommandeur einer Flotte der *Royal Navy* im Mittelmeer, verfügt. Mit dieser Anweisung wurden er und seine Kommandanten dazu verpflichtet, durch geeignete Maßnahmen den Schutz und die Sicherheit der englischen Kauffahrer zu gewährleisten.<sup>218</sup> Ein zweiter Auftrag dieser Direktive betraf die Unterdrückung bzw. Bekämpfung der Piraterie der Generalstaaten. Zwei Aspekte waren in dieser Weisung besonders bemerkenswert: zum einen das politische Konzept der Verflechtung von Schutz des eigenen Handelsgeschäfts mit der Bekämpfung feindlicher Kaperer. Während der erste Auftrag defensiver Natur war,<sup>219</sup> erforderte der zweite Auftrag offensive Maßnahmen zur Erreichung des Ziels und

215 Marsden: *Law and Custom* (II), S. 411f., [ENG #2]. Der Fehler in diesem Titel ist bei der Drucklegung der Marsden-Zusammenstellung offensichtlich übersehen worden, da Frankreich in diesem Krieg nicht als Kontrahent, sondern als Allianz-Partner operierte.

216 Ebd., S. 408–410. Nicht im englischen Bestand aufgenommen.

217 Marsden: *Law and Custom* (I), S. 410–413. Nicht im englischen Bestand verzeichnet.

218 Marsden: *Law and Custom* (II), S. 78, [ENG #3].

219 Diese Maßnahmen konnten die Gestellung von Geleitschutz und/oder die seeseitige Überwachung der ausländischen Handelshäfen durch Präsenz umfassen.

trug damit auch zum Schutz ihrer Kauffahrer bei.<sup>220</sup> Diese Vorgehensweise unterstrich zudem die hohe Bedeutung des Schutzes des Handels in der englischen Politik und legte den Schwerpunkt der Kaperkriegsführung darauf. Bemerkenswert war zudem, dass in dieser Weisung der Terminus *piracies* für die Aktivitäten der niederländischen Kaperfahrer verwendet wurde. Obwohl dieser Begriff völkerrechtlich eigentlich der rechtswidrigen Kaperung durch Piraten zugeordnet war. Da sich England und die Niederlande jedoch offiziell im Kriegszustand befanden, war dessen Verwendung in diesem Kontext unzutreffend.

Der *Conseil d'État au Roi*<sup>221</sup> sah sich erst am 6. Juni 1672, zwei Monate nach der offiziellen Kriegserklärung veranlasst, in 16 Artikeln ein *Réglement sur le fait de la procédure des prises qui se font en mer* als Vorgaben für die Prisennahme auf See zu erlassen.<sup>222</sup> Gemäß Artikel 1 waren nur die Kommandanten der *Marine Royale* sowie die Kapitäne von nicht staatlichen Schiffen mit einer entsprechenden Kommission autorisiert, feindliche und verdächtig erscheinende Kauffahrteischiffe zu kapern und diese auf Reede, in Stützpunkte der Marine oder in Häfen einzubringen. Der Admiral von Frankreich hatte die Befugnis, diese Kommissionen zu gewähren.<sup>223</sup>

Die Anweisungen legten unter anderem fest, dass alle relevanten Informationen über die Kaperung wie Ort und Zeitpunkt, das gekaperte Schiff und seine Fracht registriert werden mussten. Nach einer positiven prisengerichtlichen Entscheidung<sup>224</sup> wurden die Erlöse aus dem Verkauf der Prisenwaren und ihre Verteilung veranlagt. Der zehnte Anteil des Admirals war als Erstes abzuziehen, danach waren die Unkosten des prisengerichtlichen Verfahrens festzulegen und zu erstatten. Der Rest wurde zu einem Drittel dem Reeder des Kaperschiffs, den Gesellschaftern des Schiffs und der Besatzung zugeteilt. Im Falle einer Kaperung durch die *Marine Royale* fielen die Reinerlöse vollständig an den König. Die französischen Instruktionen waren inhaltlich detaillierter als die englischen und enthielten auch spezifische Bestimmungen zur Verteilung der Prisenerelöse. Der verbleibende Rest war letztendlich zu je einem Drittel dem Reeder des Kaperschiffes, den Gesellschaftern, die das Schiff unter Nutzungsvertrag hatten, und schließlich der Besatzung zugeteilt. War die Kaperung durch eine Einheit der *Marine Royale* erfolgt, entfiel der gesamte Erlös an den König.

220 Marsden: *Law and Custom* (II), S. 78. In einem Kommentar dazu fügte Marsden an: *These instructions are in substance similar to those of the period which were issued to privateers. It will be noticed that they are addressed only to the commander of a king's ship, and not to privateers.*

221 Staatsrat des Königs.

222 Sylvain Lebeau: *Nouveau code des prises, ou, Recueil des édits, déclarations lettres patentes, arrêts, ordonnances, réglemens & décisions sur la course & l'administration des prises, depuis 1400 jusqu'au mois de mai 1789* (v.st.); suivi de toutes les lois, arrêts, messages, et autres actes qui ont paru depuis cette dernière époque jusqu'à présent: Volume 1. Volume 1. 1799, S. 51–430.

223 Ebd., S.53: Die Position des ‚Admiral von Frankreich‘ wurde per *Réglement Concernant les pouvoirs, fonctions, autorité et droits de la charge d'amiral de France* vom 12. November 1669 wieder institutionalisiert. Die Richtlinie bestätigte in Artikel 5 dessen zehnten Anteil an allen auf See gemachten Prisen und Eroberungen.

224 *si la prise est déclarée bonne.*

Die administrativen Regelungen in den seitens der Allianzpartner ausgestellten Kommissionen wiesen eine Reihe von Gemeinsamkeiten auf. In zwei Punkten zeigten sie signifikante inhaltliche Unterschiede. Für die *Privateers* wie auch für die *Royal Navy* galt der prisenrechtliche Grundsatz *Unfree ships-Unfree goods*, der im aktuellen Krieg zu beachten war. Eine entsprechende nationale Richtlinie für die *Corsaires* oder die *Marine Royale* fehlte demgegenüber in den französischen Weisungen. Die französischen Anweisungen beinhalteten jedoch Regelungen zur Verteilung der Prisenerlöse, ein Aspekt, der wiederum in den englischen Dokumenten nicht behandelt wurde. Im niederländischen Bestand gab es kein mit den englischen oder französischen Instruktionen vergleichbares Dokument, das unmittelbar nach Ausbruch des Konflikts veröffentlicht wurde.

In dem am 16. September 1672 veröffentlichten *Articul-Brief* erließen die Generalstaaten einen Verhaltenskodex für den Dienst und die Disziplin an Bord ihrer Kriegsschiffe in den Einsätzen dieses Kriegs.<sup>225</sup> Dieser Brief als Handlungsanweisung Brief richtete sich gleichermaßen an Admiräle, Offiziere, Edelleute, Schiffer und gemeine Matrosen. Obgleich die *Commissievaarders* nicht verbatim angesprochen waren, galt dieser Kodex auch für sie, da sie mit einer staatlichen Kommission unter der Flagge der Generalstaaten operierten. Dieses Dokument war vergleichbar einem umfangreichen Katalog an detaillierten Instruktionen, deren strikte Befolgung und Einhaltung in insgesamt 66 Artikeln eingefordert wurde. Bei Verstößen und in Abhängigkeit der Schwere von Disziplinlosigkeiten konnten Bestrafungen wie Reduzierung der Verpflegung auf Wasser und Brot über Kielholen bis hin zur Verhängung einer Todesstrafe ausgesprochen werden.<sup>226</sup> Ein vergleichbares Schriftstück fand sich weder in den Beständen Englands noch Frankreichs.

Drei Passagen als Auszug der wahrscheinlich 1673 aktualisierten Instruktionen für den Einsatz der Flotte Seiner Majestät<sup>227</sup> betrafen Angelegenheiten im Kontext der Handhabung des englischen Prisenwesens.<sup>228</sup> Artikel 22 bezog sich auf den erforderlichen Flaggengruß fremder Schiffe, Kriegs- und Kauffahrteischiffe, gegenüber Einheiten der *Royal Navy* auf See; eine Zuwiderhandlung würde einen kriegerischen Akt bzw. die Konfiszierung des Frachtschiffs bedeuten. Artikel 26 betraf englische Seeleute, die entgegen der königlichen Proklamation ihren Dienst auf ausländischen Schiffen versahen. Sie waren von Bord zu nehmen und der englischen Gerichtsbarkeit zu überstellen. Die

225 GPB Band 3, S. 209–214: *Articulbrief en Instructie, roerende den Oorloge ter Zee, waer naer allen ende enen yegelijck, t zy Admirael Vice-Admirael, Capiteynen, Lieutenanten, Edel-luyden, Schippers, Officiers, Soldaten ende gemeene Matrosen ter Zee dienende, hente reguleren hebben, op de straffe, poenen, boeten ende correctien daer inne begrepen.*

226 In Ergänzung zu diesen teilweise drakonischen Auflagen für das Verhalten an Bord gab es auch eine offizielle Veröffentlichung für Zahlungen an Besatzungsangehörige, die im Gefecht schwer und schwerstens verwundet waren (siehe GPB, Band 3, S. 226).

227 James, Duke of York and Albany, Lord High Admiral: *Instructions for the better ordering of his majesties fleet in sayling.* 1662, <http://name.umdl.umich.edu/Bo3860.0001.001>, Zugriff 09 Juni 2022.

228 Marsden: *Law and Custom* (II), S. 86–88, [ENG #7].

Vorgaben bei der Visitation von privaten bewaffneten Schiffen unter englischer oder ausländischer Flagge und deren strikte Einhaltung war inhaltlicher Gegenstand von Artikel 27. Es ging dabei um die Feststellung der Nationalität der Besatzungsangehörigen, aber auch um deren mögliche Beladung mit englischen Gütern, Waffen, sonstigen Kriegsvorräten sowie von Viktualien. Sofern kein eindeutiger Herkunftshinweis gegeben werden konnte oder ein Verdacht eines unrechtmäßigen Besitzes bestand, waren diese Schiffe zu konfiszieren und in einen Stützpunkt oder Hafen einzubringen. Diese an die Einheiten der *Royal Navy* gerichteten Instruktionen galten implizit auch für die englischen *Privateers* in den zu erwartenden Begegnungen auf See im Verlauf dieses Konflikts.

In Erwartung größerer Flotten-Operationen ab Frühjahr<sup>229</sup> verordneten die Generalstaaten am 10. März 1673 ein Auslaufverbot für Kaperschiffe wie auch für andere Schiffe, die im Krieg verwendet werden konnten. Zudem hatten alle Schiffe, die außerhalb des Landes in See standen, in die niederländischen Häfen zurückzukehren.<sup>230</sup> Diese Anordnung war in Übereinstimmung mit der öffentlich ergangenen Bekanntmachung vom 11. Mai 1672 ergangen. Danach nahm der abzusehende Einsatz der Flotte und das damit verbundene Erfordernis an ausreichenden personellen Ressourcen Priorität gegenüber Kaperunternehmungen ein.<sup>231</sup>

Einen Monat später, am 11. April 1673, erließen die Generalstaaten eine erneute Verlautbarung in Hinblick auf die allgemeine Schifffahrt und den Handel der Neutralen mit den Häfen in Frankreich und England. Diese Bekanntmachung ergänzte das zuvor genannte *Placaat* vom 14. April des Vorjahres durch sechs weitere Weisungen.<sup>232</sup> Die Auflagen für die Schifffahrt in den Küstengewässern rund um Großbritannien und Irland sowie die Regelungen zur Konterbande blieben unverändert bestehen. Zusätzlich wurden spezifische Bestimmungen über den Transportversicherungen festgelegt.

Auf französischer Seite waren inzwischen Zweifel bzw. Unklarheiten aufgekommen, wie gegenüber Kauffahrteischiffen zu verfahren wäre, die nicht unter der Flagge Frankreichs segelten. Mit der am 19. Dezember 1673 an die Kommandanten der *Marine Royale* sowie Kapitäne der Kaperschiffe aus Dünkirchen und anderen Häfen gerichteten Anordnung erging infolgedessen die *Ordonnance sur la navigation des alliés et des nations neutres*.<sup>233</sup> Darin wurde die Vorgehensweise für das *Kontrollrecht* gegenüber

229 Grundsätzlich berücksichtigten bei der Durchführung ihrer Flotten-Operationen die drei Seemächte der damaligen Zeit die übliche vorherrschende Wetter-Situation mit starken Winden und resultierendem Seegang im Seegebiet des Englischen Kanals und seiner Zu- bzw. Ausgänge. Aus diesem Grunde gab es keine größeren Einsätze der Flotten in der Winter-Zeit. Diese wurde u.a. auch dazu genutzt, erforderliche Instandhaltungs- und Instandsetzungs-Maßnahmen durchzuführen.

230 GPB, Band 3, S. 235–236, [NLD #12].

231 Ebd., S. 232, [NLD #6]. Dieses Dokument wird in Kapitel 4.1.2 erörtert.

232 Ebd., S. 252–256, [NLD #13].

233 Lebeau, Nouveau code des prises, ou, Recueil des édits, déclarations lettres patentes, arrêts, ordonnances, réglemens & décisions sur la course & l'administration des prises, depuis 1400 jusqu'au mois de mai 1789 (v.st.); suivi de toutes les lois, arrêtés, messages, et autres actes qui ont paru depuis cette dernière époque jusqu'à présent: Volume 1, S. 51–430.S. 65f., [FRA #4].

englischen, schwedischen und dänischen Kauffahrern festgelegt. In Übereinstimmung mit jeweiligen bilateralen Verträgen hatten deren Schiffsführer im Rahmen der Visitation an Bord Schiffspapiere und Frachtbriefe vorzuweisen. Sofern dabei keine Beanstandungen festgestellt wurden, sollte auf weitere Kontrollen verzichtet werden. Die Schiffe durften ihre Reisen fortsetzen, selbst wenn die Ladung Frachtgüter umfasste, die für die Feinde Frankreichs bestimmt waren.

Die Schiffe anderer neutraler Handelspartner mit Ausnahme der in der obigen Ordonnanz genannten Staaten waren jedoch aufzubringen, sofern ihre Fracht einen feindlichen Bestimmungsort hätte, unabhängig davon, ob diese für den Staat oder dessen Kaufleute bestimmt waren. Sofern diese Schiffe einen seitens Frankreichs autorisierten Seepass für die Ladung vorweisen könnten, wäre ihnen nach Zahlung eines Zolls von 30 Sous pro Frachttone die Weiterfahrt zu gestatten.

Aus politischen Gründen differenzierte Frankreich die Konfiszierung feindlichen Ladungsgutes: Für England und die skandinavischen Handelspartner kam der Leitsatz *le pavillon couvre la marchandise* zur Anwendung. Dagegen galt für die anderen Neutralen bei Nichtvorliegen des Seebriefs der Grundsatz ‚Frei Schiff-Unfrei Gut‘ mit der Konsequenz, dass feindliche Waren – geladen auf neutralen Schiffen – der Beschlagnahme unterlagen. Die Veröffentlichung dieser beiden prisenrechtlichen Maximen zu diesem Zeitpunkt verdeutlichte auch die politische Brisanz dieses Dokuments. Man wollte vermeiden, dass die Handlungen der eigenen Kaperfahrer die bestehenden politischen und maritimen Spannungen mit England verschärften oder die wirtschaftlichen Beziehungen mit den Ostsee-Staaten gefährdeten.

Der sich deutlich abzeichnende Bruch der englisch-französischen Allianz manifestierte sich in einer Bekanntmachung der Bevollmächtigten der Generalstaaten vom 23. Dezember 1673. Mit der Anweisung an die in See stehenden *Commissievaarders*, nicht länger als bis Februar 1674 gegen feindliche Handelsfahrer zu operieren,<sup>234</sup> unterstrich die niederländische Seite ihr Bemühen, auch auf dem maritimen Operationsfeld flankierend die Friedensverhandlungen zu unterstützen. Die Implementierung dieses Moratorium für Kaperunternehmungen stellte zu damaliger Zeit eine Herausforderung für die Informationsweiterleitung zur Beachtung und Befolgung seitens der im Einsatz befindlichen Schiffe dar: man etablierte dazu eine Art Stafetten-System von Einheiten auf See oder beauftragte damit spezielle und schnelle Kurier-Schiffe. Von dieser Weisung ausgenommen waren weiterhin die Kaperaktivitäten gegen den englischen Handel. Die maritimen Auseinandersetzungen mit Einheiten der *Marine Royale* setzten sich, wenn auch im verminderten Maße, fort.

In den zwei Jahren dieses Kriegs war es zu insgesamt vier großen Seeschlachten bzw. Gefechten zwischen der *Royal Navy* und der *Marine Royale* einerseits und der

<sup>234</sup> GPB, Band 3, S. 237f., [NLD #17]: *Geen Commissievaarders tot afbreuck van den Vyandt, langer in Zee te continueren als tot February 1674.*

Flotte der Generalstaaten andererseits gekommen.<sup>235</sup> Für die Allianz aus England und Frankreich verliefen diese Auseinandersetzungen auf See weniger erfolgreich mit der Konsequenz, dass das englische Parlament seinem König Charles II. die politische und finanzielle Unterstützung entzog. Gleichzeitig ließ sich eine deutliche Annäherung zwischen London und Den Haag erkennen.

Angesichts der gegebenen Umstände sah sich der englische König veranlasst, die kurzlebige Allianz mit Ludwig XIV. einseitig zu beenden. Demzufolge kam es zum Abschluss des am 19. Februar 1674 in Westminster unterzeichneten Friedensvertrags<sup>236</sup> zwischen England und den sieben Provinzen der Niederlande. Der Dritte Englisch-Niederländische Krieg<sup>237</sup> war damit beendet. In seinen zwölf Artikeln enthielt der Vertrag keine Einzelheiten über prisenrechtliche Aspekte, die von den beiden Staaten in Zukunft einvernehmlich beachtet werden sollten. Jedoch legte Artikel VIII fest, dass innerhalb von neun Monaten ein verbindlicher Handels- und Schifffahrtsvertrag vereinbart werden müsse.<sup>238</sup> England nahm fortan offiziell eine politisch und militärisch unbeteiligte Position im weiteren Verlauf des Holländischen Kriegs ein, die jedoch nicht wirklich als neutral bezeichnet werden konnte. Zu sehr hatten die zurückliegenden Ereignisse und die Widerstände im englischen Parlament zu einer kritischen Haltung Englands gegenüber Frankreich unter Ludwig XIV. beigetragen. Sie sollten fortan die politische Situation zwischen den beiden Königreichen prägen.<sup>239</sup>

235 Helmut Pemsel: Weltgeschichte der Seefahrt. Seeherrschaft II, Seekriege und Seepolitik von 1650 bis 1914. Wien und Graz 2005 (= , Bd. 6), S. 530–532. 7. Juni 1672-Seeschlacht in der Solebay, im Seegebiet vor der englischen Ostküste mit erfolgreichem Ausgang für die Niederlande; 7. Juni 1673-Erste Seeschlacht bei Schooneveldt vor der nordflandrischen Küste zur Unterstützung einer geplanten Landung an der niederländischen Provinz, die abgewehrt werden konnte; 14. Juni 1673-Zweite Seeschlacht bei Schooneveldt, auch hier konnte der Landungsversuch vereitelt werden; 21. August 1673-Seeschlacht nördlich der Küste bei Kijkduin mit unentschiedenem Ausgang, jedoch erneute Abwehr einer alliierten Landung. England war über die Zurückhaltung der französischen Flotte verärgert und leitete infolgedessen den Meinungsumschwung in London ein.

236 Chalmers, George: A collection of treaties between Great Britain and other powers. Volume 1. London 1790. S. 172–177.

237 Du Mont, J: Recueil des traites, Tome VII, Partie II, S. 206f.: Der Vertrag wurde am 2. Februar durch Großbritannien und 05.03.1674 durch die Generalstaaten ratifiziert. Die wesentlichen Vereinbarungen betreffen in Artikel IV die Verpflichtung zum Flaggenruß für alle niederländischen Schiffe gegenüber den Kriegsschiffen des Königs von Großbritannien und damit die Anerkennung des von ihm beanspruchten *Dominion of the Seas*. Mit Artikel VI wurden die territorialen Einigungen aus dem Friedensschluss zu Breda im Jahre 1667 nach dem 2. Englisch-Niederländischen Krieg erneut bekräftigt. So ging die nordamerikanische Provinz Neu-Niederlande und damit das spätere New York endgültig in den Besitz des Königreichs England über, während die südamerikanische Provinz Surinam bei den Generalstaaten verblieb und die karibischen Inseln Tobago, St. Eustacius und Tortola an die Vereinigten Niederlande restituiert wurden. England verzichtete auf seine Forderungen an die Generalstaaten, die in einem vorläufigen Entwurf für einen Friedensvertrag vom Juli 1672 festgehalten wurden, wie eine jährliche Zahlung in Höhe von £ 10.000 für Fischereirechte vor der englischen, schottischen und irischen Küste (Artikel IV) sowie die Übergabe von Sluys und einigen anderen Städten in Seeland (Artikel VIII).

238 Chalmers: Collection of treaties (Volume I), S. 175.

239 Mit dem 1674 erfolgten Kriegsaustritt des Königreiches zeichnete sich eine bedeutsame Allianz mit den Generalstaaten der Niederlande ab, die die nächsten 40 Jahre bestimmen sollte. Die Handelsbeziehungen und damit auch die Führung des maritimen Handelskrieges waren überdies von dieser Entwicklung im westeuropäischen Raum entscheidend geprägt.

Ein *Articulus secretus praecedentis Tractatus Pacis*<sup>240</sup> – ein Geheim-Artikel separat zu diesem offiziell veröffentlichten Friedensvertrag – besagte, dass keine der beiden Vertragsparteien dem Feind der anderen Partei in einer Auseinandersetzung Nachschub an kriegswichtigen Gütern liefern dürfte.<sup>241</sup> Damit war die Konterbande-Problematik angesprochen; zusätzlich waren Schiffe, Seeleute und Soldaten sowie Geld angeführt, die einem potenziellen Feind ebenfalls nicht zur Verfügung zu stellen waren. Keine der beiden Vertragsparteien durfte in einer Auseinandersetzung dem Feind der anderen Partei Nachschub an kriegswichtigen Gütern liefern. Es ist anzunehmen, dass diese Vereinbarung auf eine Initiative der Generalstaaten zurückzuführen war, da der Bruch der Allianz in England, insbesondere aus wirtschaftlichen Gründen, kontrovers diskutiert wurde. Man wollte verhindern, dass gewisse Interessengruppen die französische Seite weiterhin unterstützten.

Der französische Staatsrat bekräftigte mit einem *Arrêt du Conseil* vom 27. Januar 1674 die am 6. Juni 1672 erlassenen Richtlinien für die Durchführung zukünftiger Prisenverfahren.<sup>242</sup> Dies deutete auf die unverminderte Fortführung des Kaperkriegs nach Beendigung des gemeinsamen Kriegs Englands und Frankreichs gegen die Niederlande hin. Jeder der drei Konfliktparteien hatte in der frühen Phase dieses Konflikts seine eigenen Regeln für den Kaperkrieg formuliert, sowohl als Verhaltensregeln für ihre Kaperer als auch als Festlegungen gegenüber den neutralen Handelspartnern. Diese Aspekte behielten ihre grundlegende Relevanz bis zum Frieden von 1713, wenn auch mit unterschiedlichen nationalen Festlegungen.

Nur wenige Tage nach Abschluss des Vertrages in Westminster unterstrich die französische Exekutive am 23. Februar 1674 ihre Entschlossenheit, den Kaperkrieg gegen die Generalstaaten unverändert fortzusetzen. Diese Verordnung bezog sich auf Kauttionen und Zertifikate, die die Schiffseigner vor Beginn der Kaperfahrt bei der lokalen Admiralität deponieren mussten, um für mögliche Strafen nach der Rückkehr vom Einsatz aufkommen zu können.<sup>243</sup> Es wurde zudem darauf hingewiesen, dass es nicht erlaubt ist, zur Täuschung vor einer Kaperung unter einer anderen Flagge als der französischen zu segeln. Bei Zuwiderhandlungen würden die Kapitäne öffentlich und mit aller Strenge als Piraten behandelt. Hintergrund für diese drastische Anordnung waren Kaperfahrer aus der Provence, die im Einsatz gegen Bestimmungen des *Code des Prises* verstoßen bzw. missachtet hatten. Die Exekutive forderte mit dieser Anordnung die Beachtung des Regelwerks ein und etablierte damit zugleich ein Maß an Rechtssicherheit. Es ging darum, möglichen Beschwerden seitens der in französischen Häfen akkreditierten Konsuln keinen Vorschub zu leisten.

240 Du Mont, J: Recueil des traitez, Tome VII, Partie II, S. 255.

241 Harris, William: A complete collection of all the marine treaties. subsisting between Great-Britain and France, Spain, Portugal, Austria, Russia, ... &c. commencing in the year 1546, and including the definitive treaty of 1763. With an introductory discourse. London 1779. Wortlaut des Artikels: S. 94–95.

242 Lebeau: Code des Prises (I), S. 67, [FRA #5].

243 Ebd., S. 68f., [FRA #6].

In einer kurz gefassten Ordonnanz vom 6. Juni 1674<sup>244</sup> wurden die Kommandanten der *Marine Royale* strengstens angewiesen, ihre Prisen keinesfalls in englische oder fremde Häfen, die geografisch näher lagen, zu entsenden, um dann ihre Kaperfahrt fortsetzen zu können. Im Gegensatz zu vorherigen Anordnungen wurde hier keine inhaltliche Begründung für diese Direktive gegeben. Offensichtlich hatten zurückliegende Erfahrungen gezeigt, dass mit einer Entsendung der Prise in einen fremden Hafen eine prisengerichtliche Klärung und Bewertung mit den daraus resultierenden Konsequenzen sich als sehr schwierig, wenn nicht sogar als unmöglich umzusetzen darstellte.

Aus der Sicht des Kommandanten kam ein anderer Aspekt hinzu, der zu einem möglichen Dilemma bei der Aufbringung eines gekaperten Schiffes führen konnte: Die unabdingbare Einbringung in Verbindung mit dessen Begleitung in einen französischen Hafen war mit der Abstellung eines kleineren Prisenkommandos, Bereitstellung einer Überführungsmannschaft zulasten der eigenen Besatzung oder aber auch mit dem Abbruch von weiteren potenziellen Prisennahmen verbunden. Ein zusätzlicher Aspekt, der sich aus der erforderlichen Eskortierung ergab, war aus operativer Sicht die potenzielle Unterbrechung des ursprünglichen Auftrags des Kommandanten, der darin bestand, ein Seegebiet zu überwachen und zu patrouillieren,<sup>245</sup> um feindliche Kriegsschiffe und Kaperfahrer aufzuspüren und je nach Situation zu bekämpfen. Die Konsequenzen des Dilemmas dieser Anweisungen hatte der Kommandant in seiner Entscheidung abzuwägen. Obgleich die Ordonnanz primär an die Offiziere der Marine gerichtet war, hatte sie implizit auch für private Kaperfahrer Bedeutung, insbesondere weil das Einbringen der Prise in einen nationalen Hafen grundsätzlich inhaltlicher Bestandteil ihrer Kommission war.

Englands Entscheidung, sich aus der Koalition mit Frankreich zu lösen, beeinflusste maßgeblich die politische und maritime Lage in den europäischen Gewässern. Dies führte zu einer volatilen Situation besonders im Englischen Kanal mit seinen westlichen und nördlichen Zugängen. Frankreich sah sich nun mit erhöhten Risiken im Kampf gegen die Generalstaaten konfrontiert. Ganz besonders für Dünkirchen wurde die Gefahr für den eigenen Seehandel durch seeländische Kaperfahrer deutlich. Obendrein galt es, den umfangreichen Handelsaktivitäten des Nachbarn im Norden durch eigene Kaperunternehmungen zu begegnen, um die wirtschaftliche Dominanz der niederländischen Provinzen zu schwächen und damit die französische Position zu stärken.

Angesichts dieser Beurteilung der Gesamtlage im Englischen Kanal traten im Jahr 1674 einige Unternehmer und Reeder an König Ludwig XIV. in Versailles heran. Sie präsentierten ihm ihre Einschätzung der Situation und unterbreiteten ihre Vorschläge für eine zusätzliche, zielführende Option zur Führung des Kaperkrieges. Am 5. Oktober 1674 wurde in Reaktion darauf ein Reglement mit insgesamt sieben Artikeln veröffentlicht, die die Bedingungen und Details bestimmten, unter denen Kriegsschiffe

244 Ebd., S. 71f., [FRA #8].

245 Der international gebräuchliche Begriff dafür lautet *search and patrol*.

der *Marine Royale* auf entsprechenden Antrag hin privaten Reedern für Kapereinsätze überlassen werden könnten.<sup>246</sup> Darin wurden eine Reihe von unterschiedlichen Aspekten festgelegt, um staatliche und private Interessen in der komplexen Welt der Kaperunternehmungen zu vereinen und potenzielle Konflikte zwischen den Beteiligten zu minimieren. Im Einzelnen sah dieses Reglement vor:

- Im Grundsatz waren lediglich Kriegsschiffe, die im primären Stützpunkt der Atlantik-Flotte in Brest stationiert waren, von dieser Regelung betroffen. Schiffe der ersten vier Rang-Kategorien<sup>247</sup> standen nicht zur Verfügung, da sie für Einsätze in Bereitschaft zu halten waren. Schiffe des fünften Rangs, leichte Fregatten, Brander und Korvetten<sup>248</sup> konnten dagegen auf Antrag temporär bereitgestellt werden.
- Diese Einheiten waren im aktuellen Zustand<sup>249</sup> mit der üblichen Ausrüstung, Waffen, Eisenkanonen, Pulver, Munition, Geräten und notwendigen Utensilien an die *Armateurs* übergeben. Bei Bedarf waren die Reeder verpflichtet, die Kosten für Reparaturen und Ersatzausrüstung zu tragen.
- Die Reeder stellten die Besatzung nach eigenem Ermessen zusammen. Angehörige der *Marine Royale* durften nicht ohne Genehmigung angeheuert werden.
- Die erforderliche Bereitstellung von Schiffsversorgungsgütern wie auch von Viktualien für Offiziere und Mannschaften oblag den Reedern.
- Die Reeder mussten garantieren, dass das Schiff mit seinen Prisen in den gleichen Hafen zurückkehren, wo sie ausgerüstet wurden. Eventuell erforderliche Instandsetzungen waren vor allen anderen Erstattungen und Zuwendungen wie Gerichtskosten und der zehnte Teil des Admirals von Frankreich von den Prisenerlösen zu begleichen.
- Der verbleibende Gewinn aus den Prisen wurde zu gleichen Teilen Seiner Majestät für die Bereitstellung des Schiffs, den Reedern für ihre Unkosten und schließlich der Besatzung zuerkannt.

<sup>246</sup> Ebd., S. 73–75, [FRA #10]: *Règlement sur les conditions auxquelles les vaisseaux de l'État pourront être donnés à armer en course aux armateurs particuliers.*

<sup>247</sup> Mit dieser Festlegung bezog sich dieser Artikel auf das Reglement vom 4. Juli 1670 unter dem Titel *Que le Roi veut & ordonne être observé dans la construction des vaisseaux de Sa Majesté.* In dieser Richtlinie für den Bau von Kriegsschiffen wurde die Bewaffnung in Bezug auf minimale bzw. maximale Anzahl von Kanonen an Bord wie auch Vorgaben für die Zahl der Batteriedecks bestimmt. Diese Kategorisierung von Kriegsschiffen galt auch für die *Royal Navy* und die Flotten der Generalstaaten. Die Schiffe der Kategorien 1–4 wurden auch als Linienschiffe bezeichnet, da damals zumeist die Gefechte und Schlachten in Linienformationen durchgeführt wurden.

<sup>248</sup> Kriegsschiff 5. Rang: 18–28 Kanonen, Fregatten: 8–16 Kanonen, Korvetten 4–8 Kanonen. Brander führten keine Geschütze an Bord. Die bewaffneten Kriegsschiffe zeichneten sich durch ihre Größe durch relative Schnelligkeit gegenüber den größeren Einheiten und bessere Manöviereigenschaften aus, beides vorteilhafte Eigenschaften bei der Kaperung von feindlichen, auch größeren Schiffen.

<sup>249</sup> Es war damals üblich, dass die Schiffe der Marinen, sofern abzusehen war oder nach Einsätzen im Frühjahr und Sommer, abgetakelt und entwaffnet wurden. Mit Beginn der Einsatzperiode im folgenden Jahr wurden sie reaktiviert. Diese Maßnahme diente dazu, die jeweilige Bewaffnung und Takelage im Herbst und Winter zu schonen.

- Die Intendanten und Kommissare in Brest waren für die Durchführung des Reglements verantwortlich.

Diese Richtlinien können einem heutigen Charter- oder Lease-Kontrakt<sup>250</sup> mit einer *Win-win-Situation* gleichgesetzt werden. Durch die Bereitstellung von Flotten-Einheiten, die andernfalls ungenutzt ohne Auftrag im Hafen lägen und dabei weiterhin Kosten verursachen würden (für Material, Besatzung, Instandhaltung) konnten die Staatskassen entlastet werden. Den Reedern als die Leasingnehmer standen ohne größere finanzielle und zeitliche Investitionen infolge eines gleichwertigen Neubaus oder auch nur Ankaufs Schiffe in einem relativ guten Zustand befindliche Schiffe kurzfristig zur Verfügung. Dank deren Eigenschaften und Größen, insbesondere der Fregatten, waren Kapereinsätze nicht mehr alleinig auf das Küstenvorfeld beschränkt. Durch den Einsatz auch jenseits dieser geografisch limitierten Region waren größere Beuten und entsprechende Gewinne zu erwarten, mit denen die Leasing-Kosten kompensiert werden konnten. In den Bestimmungen fand sich kein Hinweis, wie nach einer erfolglosen Rückkehr oder gar bei Verlust der zur Verfügung gestellten Schiffe zu verfahren war. Diese Einheiten segelten unter der Flagge und mit Billigung des Königreiches, demzufolge galt für sie und ihre Einsätze das nationale Prisenrecht. Die Besatzungen hatten damit nicht den Status von *Mercenaries* oder Söldnern.

Dieses im Oktober 1674 erlassene Reglement markiert den ersten formalisierten Ansatz einer Reihe regulatorischer Maßnahmen, die die Nutzung staatlicher Kriegsschiffe für private Unternehmungen regelten. In einer Studie über Brest als Hauptarsenal und primären Marinestützpunkt im Atlantik<sup>251</sup> führte Jean-Yves Nerzic den Terminus *armements mixtes* für die Bereitstellung von Schiffen für *Armateurs* bzw. zivile Unternehmer oder Reeder ein. Da dieser Begriff in der Übersetzung wenig aussagekräftig erscheint, verwende ich in dieser Dissertation eine präzisere, wenn auch längere Bezeichnung: ‚Doktrin der staatlichen Freistellung von Schiffen der *Marine Royale* für privat finanzierte Kapereinsätze‘. Diese Doktrin fand nach ihrer Promulgation im weiteren Verlauf des Konflikts mit den Niederlanden Anwendung.

Mit der Umsetzung der Doktrin wird verdeutlicht, dass der Staat nicht direkt an derartigen Einsätzen beteiligt war, jedoch maritime Plattformen zur Verfügung stellte. Der Privatsektor trug demzufolge die alleinige operative und finanzielle Zuständigkeit für Erfolg und Misserfolg. Meine Recherchen zu den damaligen Beständen haben ergeben, dass in England oder den Niederlanden zu dieser Zeit keine vergleichbaren Vereinbarungen zwischen den Exekutiven und nicht staatlichen Akteuren oder Gruppierungen in der Form von Syndikaten bestanden.

250 Aus heutigem wirtschaftlichem Verständnis ist diese gegenseitig vertraglich abgeschlossene Nutzungsüberlassung in Auswirkung und Form dem Begriff des Leasings gleichzusetzen.

251 Nerzic, *La place des armements mixtes*.

Am 1./11. Dezember 1674 unterzeichneten die ehemaligen Kriegsgegner den Schiffahrtsvertrag, der bereits mit Artikel 8 des Friedensvertrags in Aussicht gestellt war.<sup>252</sup> Dieser umfangreiche Vertrag mit 16 Artikeln trug den Titel *Marine-Treaty between Great Britain and the United Provinces* und galt sowohl an Land als auch auf See für alle Länder und Regionen dieser Welt.<sup>253</sup> Der erste Artikel attestierte einige grundlegende Punkte des geheimen Zusatzes zum Friedensvertrag und bestätigte öffentlich, dass Schifffahrt und Handel mit Partnern der einen Vertragsseite nicht durch die andere Vertragsseite behindert werden sollten. Artikel 2 bekräftigte erneut die Freiheit des Handels über See in Kriegszeiten mit Ausnahme des Transports von Konterbande. Um zukünftige Missverständnisse zu vermeiden, wurden in Artikel 3 die einzelnen Güter aufgeführt, die als Konterbande gelten sollten. Diese Festlegungen entsprachen den bisherigen Standards im maritimen Europa seit Beginn des 17. Jahrhunderts. Artikel 4 betonte die Notwendigkeit einer klaren Definition der Güter, die von der Kategorisierung als Konterbande ausgenommen waren, darunter fielen unter anderem Wolle, Baumwolle, Tabak,<sup>254</sup> Lebensmittel wie Weizen und Korn sowie Materialien für den Bau und die Instandhaltung von Schiffen. Wie sich in den folgenden Jahren zeigen wird, erwies sich die Realität des Kriegs teilweise als im Widerspruch zu den festgelegten Vereinbarungen stehend. Aus politischen oder auch ökonomischen Gründen kam es vor, dass einige dieser Güter unilateral von einer Kriegspartei als Konterbande erklärt wurden, trotz diplomatischer Proteste der Neutralen. Dies betraf insbesondere Schiffbau-Materialien sowie Getreide und Korn.

Zur Sicherstellung des Handels unter den Vorgaben der beiden vorigen Artikel wurde im nächstfolgenden Artikel 5 bestimmt, dass die zivilen Schiffsführer beider Staaten auf ihren Handelsschiffen einen persönlichen Seebrief mitführen müssen, der im Rahmen einer Kontrolle dem Prisenkommando vorgelegt werden muss. Es wurde erneut betont, dass das angehaltene und kontrollierte Handelsschiff seine Reise ungehindert fortsetzen kann, sofern keine Beanstandungen vorliegen. Der Vertrag enthielt auch Muster für die zukünftige Verwendung von englischen und niederländischen Seebriefen.<sup>255</sup> Ihre Struktur ist in einem Brief im Anhang C zu entnehmen. Die Ausführungen der beiden Artikel 6 und 7 legten die erforderlichen Verfahrensweisen und Maßnahmen für die Durchführung der Visitation auf See, die erforderliche Inspektion der Fracht im Hafen, in den das aufgebrachte Schiff eingebracht wurde, sowie die gerichtliche Würdigung der vorgenommenen Überprüfung.

Im Artikel 8 wurden die verschiedenen Optionen in Bezug auf das Eigentum der Ladung behandelt und die entsprechenden Festlegungen für die Konfiszierung der

252 Chalmers, George: *Collection of treaties* (Volume 1), S. 177–189.

253 Diese weltweite Gültigkeit ergab sich aus den beiderseitigen Interessen für ihre jeweiligen west- und ostindischen Handelskompanien, denen hiermit mit Artikel XVI Rechnung getragen wurde, nachdem im Friedensvertrag von Westminster auch eine Regelung für diese Kompanien vereinbart wurde.

254 Erstmals in einem Vertrag als Nicht-Konterbande Ware aufgeführt.

255 Chalmers: *Collection of Treaties* (I), S. 187–189.

Fracht als *Prise* formuliert. Darüber hinaus wurden die zeitlichen und geografischen Auflagen für das Inkrafttreten des Abkommens hinsichtlich *Prisennahmen* festgelegt. Weitere sieben Artikel enthielten weitere Maßnahmen, Voraussetzungen und Verhaltensregeln für die Praxis des *Prisenrechts* auf See und an Land.<sup>256</sup> Diese Artikel adressierten unter anderem die Handhabung der erbeuteten Schiffe und Fracht, die Rechte der Besatzung, die Rolle der Gerichte bei der Beurteilung der *Prisen* und die Verantwortlichkeiten der Vertragsparteien bei der Durchsetzung des *Prisenrechts*. Abschließend legte Artikel 16 fest, dass die Vereinbarungen innerhalb von 2 Monaten ratifiziert, bestätigt und umgesetzt werden sollen. Zudem sollten diese Bestimmungen ebenfalls für die vier nationalen Handelskompanien, für deren Schiffe und Besatzungen sowie für die weltweiten Niederlassungen gelten.<sup>257</sup>

Dieses bilaterale Abkommen illustrierte die Komplexität anhand seiner detaillierten Regelungen, die für die Schifffahrt beider Parteien sowohl in Friedens- als auch in Kriegszeiten galten. Zugleich war es ein erster Leuchtturm für zukünftige Regelungen dieser Art. Zum einen war es ein Meilenstein für die weitere Stabilisierung des maritimen Gewohnheitsrechts<sup>258</sup> mit seinen Auswirkungen auf die Praxis des *Prisenrechts* mit seinen Instituten der europäischen Staaten. Zum anderen legte der Vertrag den Grundstein für eine spätere Allianz zwischen zwei Staaten, die in den letzten 20 Jahren seit 1652 bereits drei Seekriege gegeneinander geführt hatten. Trotz weiterhin bestehender Handelsdifferenzen wurde durch diese beiden Westminster-Abkommen eine Basis für die zukünftige politische und maritime Kooperation geschaffen.

Nach dem Abschluss des Friedensvertrags von Westminster zwischen England und den Niederlanden befanden sich Frankreich und die Generalstaaten noch weitere vier

256 Art IX: Verpflichtung, dass Marinen, Kaperer und Handelsgesellschaften sich gegenseitig richtig behandeln, ansonsten erfolgt Bestrafung. Art X: Auflagen zur Ermächtigung der privaten Schiffsführer einschließlich Hinterlegung einer festgelegten Kautions, einwandfreier, guter Leumund; gemeinsame Regeln einschließlich der Rücknahme von Kommissionen bei Fehlverhalten. Art XI & XII: Gleiche, faire und rechtskonforme Behandlung und Rechtsprechung gegenüber den Bürgern beider Länder. Einsprüche ausländischer Botschafter und Konsuln sind anzuhören. Art XIII: Vergleichbare Verfahrensweisen vor den *Prisengerichten*. Art XIV: Bestrafung der *Prisennnehmer* bei Grausamkeiten gegenüber der gekaperten Besatzung. Art XV: Verbot der Annahme einer Kommission des Feindes.

257 Am 8. März 1675 wurde ein Zusatzabkommen in London von Großbritannien und den Generalstaaten unterzeichnet, mit dem deren beiden Ostindischen Handelskompanien aufgefordert wurden, die Vereinbarungen des Friedens- und Handelsvertrages vom Februar und Dezember 1674 zu respektieren und Meinungsverschiedenheiten beizulegen. In Du Mont: *Corps du droit des gens*. Tome VII (I), S. 288–289.

258 In den Folgemonaten nach Unterzeichnung des umfangreichen Abkommens über das Schifffahrtsabkommen zwischen England und den Generalstaaten am 11. Dezember 1674 ergab sich zusätzlicher Klärungsbedarf bei der Durchführung des eigenen Seehandels bei dem Warenaustausch mit Drittstaaten. Aus diesem Grunde wurde am 30. Dezember 1675 ergänzend vereinbart, nach der es beiden Unterzeichnerstaaten in Zukunft erlaubt ist, jeweils eigene Warentransporte zu und von Häfen des Feindes der anderen Vertragspartei durchzuführen, vgl. dazu Chalmers, *A collection of treaties between Great Britain and other powers*, S. 189–191. Diese Vereinbarung galt auch für den Transport innerhalb des feindlichen Handelsnetzwerkes. Diese zusätzliche Vereinbarung in Form einer völkerrechtlich bindenden Erklärung unterstrich die besondere Bedeutung des Seepasses für die Praxis des *Prisenrechts* im Kontext des Warenverkehrs auf See durch Neutrale wie auch unter den Kriegsparteien selbst.

Jahre bis August 1678 in einer konfliktgezeichneten Gegnerschaft zueinander. Parallel zu den Auseinandersetzungen der Flotten wurde der Kaperkrieg fortgesetzt, wenn auch mit unterschiedlicher Intensität.<sup>259</sup> Im weiteren Verlauf des auch als Französisch-Niederländischer Krieg bezeichneten Holländischen Kriegs erwiesen sich das westliche Mittelmeer bis Sizilien, die Küstengewässer der eigenen und feindlichen Kolonien in der Karibik sowie der Zugang zur Ostsee als weitere beiderseitige *areas of interest* für maritime Operationen und Kaperunternehmungen.

In Erwartung einer weiteren Verstärkung der *Marine Royale* in Vorbereitung auf die Saison für aktive Flotten-Einsätze verfügten die Hohen Herren der Generalstaaten am 31. März 1674 mit einem *Placaat* die Erneuerung von Anordnungen über die Einstellung diverser maritimer Aktivitäten.<sup>260</sup> Im Einzelnen betrafen sie – unter Bezugnahme auf eine frühere Anordnung vom 19. März 1672<sup>261</sup> – Verbote von Handelsfahrten, von großer und kleiner Fischerei, Grönland-Fahrten<sup>262</sup> sowie den Rückruf der in See befindlichen *Commissievaarders*. Hinzu kam das Verbot an die eigenen Seeleute, auf fremden Schiffen anzuheuern. Die Gründe für diese weitreichende Verordnung waren vielschichtig: Zum einen war der erwartete Verlust eigener Schiffe ausschlaggebend, zum anderen spielte die Verfügbarkeit von Besatzungen für die Kriegsschiffe der Admiralitäten eine wesentliche Rolle.

Am 14. Februar 1675 erfolgt eine Anordnung aus Versailles,<sup>263</sup> nach der die Schiffsführer der französischen Kaperschiffe vor Auslaufen die jeweilige Besatzungsrolle und ihre vom Admiral ausgestellte Kommission vorweisen mussten. Die Häfen blieben für Schiffe über 20 Tonnen Wasserverdrängung weiterhin geschlossen; nur kleineren Schiffen für den Küstenverkehr und Fischern war es gestattet auszulaufen. Diese kurz gehaltene Ordonnanz verdeutlichte zwei interessante Aspekte dieses Krieges: Zum einen die strikte Einhaltung der administrativen Vorgaben für private Kaperunternehmungen, um deren Rechtmäßigkeit sicherzustellen. Zum anderen wurde damit auch die implizite Anerkennung der Bedrohung durch die seeländischen *Commissievaarders* deutlich, während die eigenen Kaperaktivitäten unvermindert fortgeführt wurden.

Nach der Kriegserklärung des spanischen Königreichs an Frankreich im Oktober 1673 hatten sich die Aktivitäten der *Marine Royale* vermehrt ins Mittelmeer verlagert. Auch die niederländische Marine hatte im Dezember 1675 Flotteneinheiten unter Admiral de Ruyter zur Unterstützung ihres Bündnispartners Spanien ins westliche Mittelmeer

259 Eine sehr umfassende Darstellung der Aktivitäten der niederländischen *Commissievaarders* aus den seeländischen Städten wie Vlissingen und Middleburg hat der Historiker Jaap R. Bruijn 1975 veröffentlicht in: *Kaapvaart in de tweede en derde Engelse oorlog*. In: *BMGN-LCHR* 90 (3), S. 408–429. Zugriff: <http://dspace.library.uu.nl/handle/1874/246163> am 18.11.2021.

260 GPB, Bd. 3, S. 304f. [NLD #19].

261 GPB, Bd. 3, S. 298f. (nicht im Bestand angeführt).

262 Die Grönlandfahrten betrafen den Walfang in den Gewässern dieser Region. Das Verbot dazu wurde erstmals im Februar 1672 verkündet und jedes Jahr für die neue Saison in Kraft gesetzt.

263 Lebeau, Code des Prises (I), S. 76, [FRA #11].

verlegt.<sup>264</sup> Dort war es im Verlauf des Jahres 1676 zu drei Seeschlachten in den Gewässern um Sizilien gekommen.<sup>265</sup> Im Verlauf der Auseinandersetzung mit der französischen Flotte unter Führung des Admirals Duquesne vor Augusta am 22. April wurde Admiral de Ruyter schwer verwundet. Wenige Tage später verstarb er am 29. April.

Obleich nur indirekt mit dem Prisenwesen stehend, verdienen in Verbindung mit diesen beiden Befehlshabern zwei Punkte besondere Beachtung: Am 19. Januar 1676 vermerkte Ludwig XIV. in seinem Tagebuch zu der Schlacht bei der Insel Stromboli, dass Admiral de Ruyter „*est généralement considéré comme le plus grand homme de mer de ce tems.*“<sup>266</sup> Am 11. Mai, nachdem die Nachricht vom Tod Admiral de Ruyters eingetroffen war, schrieb er: „*Honneur au courage malheureux. Ce rude ennemi étoit un grand marin et un honnête homme.*“<sup>267</sup> Ein weiterer bemerkenswerter Punkt ist ein Tagebucheintrag des französischen Königs vom 2. Mai, kurz nach der Seeschlacht bei Augusta, in dem er zu den beiden französischen Flottenführern vermerkte:

*Nous apprîmes que M. Duquesne, lieutenant général, et le chevalier de Valbelle, chef d'escadre, l'emportèrent sur l'amiral Ruyter près d'Agosta, province de Syracuse. Si Duquesne se décidoit & abjurer les erreurs de Calvin, il mériteroit assurément d'être fait vice-amiral.*<sup>268</sup>

Die Besonderheit dieses Vermerks lag darin, dass Duquesne trotz seiner Religionszugehörigkeit zu den Calvinisten in der *Marine Royale* die Position des Flottenchefs übertragen bekam. Er, der König, würde Duquesne zur Beförderung zum Vizeadmiral vorschlagen, wenn er konvertieren würde.

Obleich nicht unmittelbar mit dem Prisenwesen in Bezug stehend, sei an dieser Stelle auf eine seitens Ludwig XIV. erlassene Ordonnanz vom 17. August 1675 über ein Fischereiabkommen hingewiesen.<sup>269</sup> Mit diesem Fischereivertrag zwischen Frankreich und Generalstaaten der Niederlande wurde ein altes Gewohnheitsrecht zwischen kriegsführenden Staaten, deren Küsteneinwohner der Fischerei nachgingen, bestätigt. Französische und niederländische Fischer konnten ihrem Handwerk ohne Übergriffe oder auch Kaperungen der Gegenseite nachkommen. Diese Direktive für die beider-

<sup>264</sup> Pemsel, Weltgeschichte der Seefahrt, S. 530–532.

<sup>265</sup> Bei der Insel Stromboli am 8. Januar 1676, bei Augusta am 22. April und bei Palermo am 2. Juni 1676.

<sup>266</sup> Bluche, *Le Journal secret de Louis XIV.*, S. 102. Admiral de Ruyter „wird allgemein als der größte Seemann dieser Zeit angesehen.“

<sup>267</sup> Ebd., S. 104. „Ehre dem unglücklichen Mut. Dieser harte Feind war ein großer Seemann und ein ehrlicher Mann.“

<sup>268</sup> Ebd., S. 105: „Wir erfuhren, dass Herr Duquesne, Generalleutnant, und der Chevalier de Valbelle, Geschwaderchef, bei Agosta in der Provinz Syrakus den Sieg über Admiral Ruyter errungen hatten. Wenn Duquesne sich entschließen würde, den Irrtümern Calvins abzuschwören, würde er es sicher verdienen, zum Vizeadmiral gemacht zu werden.“

<sup>269</sup> *Liberté de la pêche accordée par le Roi Très Chrétien, aux pêcheurs hollandais, en réciprocité de la même liberté accordée par les États-Généraux aux pêcheurs français* in Pierre Louis Auguste Bruno Blanc de LaNautte d' Hauterive: *Recueil des Traités de Commerce et de Navigation de la France avec les Puissances Etrangères.* Paris 1836 (= Teil 1-Band 2), 278f.

seitige Küstenfischerei sollte jedoch nur bis zum Ausbruch des Neunjährigen Krieges Bestand haben.<sup>270</sup> Für die Hochseefischerei, insbesondere vor Neufundland, galt ein derartiges Übereinkommen nicht; die Fischereifahrzeuge waren dem Risiko der gegnerischen Kaperung weiterhin ausgesetzt.<sup>271</sup>

Mit einer weiteren Verordnung vom 5. August 1676 wurde den französischen Kaperfahrern untersagt, ein ausländisches Handelsschiff zu aufzubringen,<sup>272</sup> wenn dessen Kapitän im Verlauf der Kontrolle bei der Visitation an Bord ihres Schiffs einen seitens der Exekutive des Flaggenstaats unterzeichneten Seepass<sup>273</sup> vorweisen konnte und auch die sonstigen Schiffspapiere und die Ladung nicht zu beanstanden waren. Dieses Dokument unterstrich gemäß dem Grundsatz ‚Frei Schiff-Frei Gut‘ die Berechtigung des Schiffes, Handelsgüter zu befördern, unter der Voraussetzung, dass ein Transport von Konterbande als Fracht in diesem Fall nicht vorlag.

Die öffentliche Meinung unter den englischen Kaufleuten und ganz besonders im englischen Parlament hatte sich seit Dezember 1673 gegen Frankreich und insbesondere die französischen *Corsaires* gewandelt. Im Verlauf der Sitzungsperiode 1676 wurde seitens der *Lords of the Committee of Trade* ein Bericht über *Injustice and Insolence of their Privateers* erstattet, auf den der englische Historiker Laurence Echard (c. 1670–1730) in seinem Werk über die Geschichte Englands verwies.<sup>274</sup> Auch John Entick erwähnte in seiner Darstellung der englischen Historie die Klagen im Parlament. Er schrieb, dass 1676 ein Jahr erneuten Krieges mit Frankreich sein könnte, wenn der König und seine Minister nicht so eng mit Ludwig XIV. verbunden wären. Die französischen Kaperfahrer missachteten die Neutralität der englischen Kauffahrer und nahmen sie als Prisen, als ob sich beide Länder im Krieg befänden. Die Bemühungen des Botschafters am Hof in Versailles waren fruchtlos geblieben, und die Erregung der Nation wünschte sich einen Krieg mit Frankreich herbei.<sup>275</sup> Diese Ereignisse veranschaulichten die Auswirkungen des Kaperwesens auf die zwischenstaatliche Politik, wobei festzuhalten ist, dass die hier geschilderten Prisennahmen der *Corsaires* nach Seekriegsrecht mit seinem Prisenrecht den objektiven Tatbestand der Piraterie erfüllten. Die Frage stellt sich,

270 Fischer wurden teilweise ebenso für die Aufklärung gegen feindliche Seestreitkräfte und Kaperer eingesetzt oder auch um diesbezügliche Informationen nach Rückkehr befragt.

271 Vgl. dazu: Renaud Morieux: *Une mer pour deux royaumes. La Manche, frontière franco-anglaise (XVIIe–XVIIIe siècles)*. Rennes 2008, S. 213–239.

272 Ebd., S. 84–85, [FRA #16].

273 Wird auch als Seebrief bezeichnet. Vgl. dazu: Die Bedeutung des Seepasses in <http://www.die-maus-bremen.info/index.php?id=130> (aufgerufen 18.02.2020).

274 Laurence Echard: *The History of England, from the First Entrance of Julius Caesar and the Romans, to the Conclusion of the Reign of King James the Second, and the Establishment of King William and Queen Mary Upon the Throne, in the Year 1688: With a Compleat Index*. 1720, S. 924.

275 John Entick: *A new naval history*. London 1757, S. 503: „*The Year 1676 had certainly begun a new War with France, had not the King and his Ministry been too closely connected with Louis the XIVth. For the French Privateers infested the English Channel in such a Manner, that without any Regard to the Neutrality, they seized our ships, and made Prizes of them, as if we had been in actual War with them. It was proved upon them, that they had taken 53, since the Peace with the Dutch. This provoked the Nation so far, that the King's Ambassador at Paris not having been able to obtain Satisfaction, a War with France was ardently desired.*“

warum diese Aktivitäten lediglich in Paris zur Kenntnis genommen wurden oder ob die regionalen Admiralitäten an der französischen Kanalküste nicht in der Lage waren, das Recht gegenüber den eigenen Kaperfahrern durchzusetzen. Gleichwohl zeigt sich hier das besondere Dilemma der Abgrenzung der Prisennahme von der illegalen Piraterie in Zeiten nach Beendigung von Konflikten.

Als ein Indiz für eine sich abzeichnende politisch-maritime Entspannung zwischen den beiden Königreichen mag eine Ordonnanz Frankreichs vom 6. November 1676 dienen.<sup>276</sup> Danach war die Aufbringung jedes englischen, schottischen oder irischen Schiffes verboten, das auf See angetroffen wurde und einen Seepass vorweisen konnte. Dieser musste vom König von Großbritannien oder den Kommissaren der Admiralität mit Sitz in London unterzeichnet sein. Zulässig waren ebenfalls *Passports*, die von den Bürgermeistern und Ratsherren sowie den Zollkommissaren der Seestädte Englands, Schottlands und Irlands ausgestellt waren.

Auch die Generalstaaten der Niederlande sahen eine sich abzeichnende Entspannung der politischen und militärischen Situation. Sie erließen am 8. Februar 1677 eine Anweisung an die Bewohner der Provinzen, nach der es ihnen untersagt war, durch ihr Auftreten und Verhalten die Handelsbeziehungen mit dem Königreich Schweden zu gefährden. Es war ihnen verboten, unter fremder Kommission anzuheuern oder selbst mit eigener Kommission Schiffe und Fracht schwedischer Kaufleute zu kapern oder zu behindern.<sup>277</sup>

Anfang 1677, nach den beschriebenen Irritationen des Jahres 1676, waren die beiden royalen Exekutiven dies- und jenseits des Englischen Kanals bestrebt, ihre bilateralen Handelsbeziehungen wieder zu intensivieren. Die großen maritimen Auseinandersetzungen zwischen Frankreich und den Generalstaaten waren inzwischen fast zum Erliegen gekommen. In diesem Kontext wurde am 24. Februar 1677 in St. Germain-en-Laye zwischen Frankreich und Großbritannien ein Schiffahrts- und Handelsvertrag unterzeichnet. Dieser Vertrag, bestehend aus insgesamt 16 Artikeln, befasste sich überwiegend mit prisennrechtlichen Aspekten. Die Inhalte dieser Artikel des wurden teilweise oder wörtlich aus dem entsprechenden Abkommen zwischen Großbritannien und den Generalstaaten sowie der ergänzenden Deklaration vom 30. Dezember 1675 adaptiert.<sup>278</sup>

Das galt insbesondere für den Umfang und die Art der Konterbande gemäß Artikel 3, in dem die Definition der kriegswichtigen Güter formuliert wurde. Sie sollten ausschließlich Waffen, Kriegsmunition und Pferde mit ihrem Geschirr umfassen.<sup>279</sup> Artikel 4 führte die Waren und Materialien auf, die nicht als Konterbande betrachtet

276 Nerzic, Jean-Yves: *La Place des Armenents Mixtes*, Volume II, S. 1140, [FRA #19]. Diese Anordnung ist nicht im *Code des Prises* enthalten.

277 GPB, Bd. 3, S. 240, [NLD #23].

278 Chalmers, *A collection of treaties* (I), S. 189–191.

279 Pratt: *The Law of Contraband*, S. 230: *Article III.* – *The good prohibited and contraband are cannon and their furniture, fire-arms, powder, match, bullets, pikes, swords, lances, halberts, partisans, bombs, mortars, petards, granadoes, musket-stocks, bandoliers, saltpetre, ball, head-pieces, shields, cuirasses, and the like armour; under the same name also, the transporting of soldiers, horses, harnesses, pistol-stocks, belts, and other things appertaining to and used in war, is prohibited.*

wurden und daher ohne Einschränkung transportiert und gehandelt werden konnten. Darüber hinaus ermöglichten die Ausführungen dieses Artikels einen uneingeschränkten Handelsverkehr zwischen neutralen Häfen sowie mit neutralen Handelsplätzen in Übersee. Zudem erlaubte er den Warenaustausch von und zu den Häfen des Feindes des Königs von Großbritannien, einschließlich externer Besitzungen und temporärer Besetzungen. Gleiches galt für die englischen Kaufleute. Allerdings war es gemäß dem Vertrag nicht gestattet, während eines Krieges von einem der Vertragspartner belagerte oder blockierte Städte und Plätze anzulaufen und zu versorgen.

Im Artikel 5 wurden detaillierte Informationen zur Bedeutung und Verwendung von Seepässen für einen reibungslosen Handelsverkehr sowie zum Kontrollrecht auf See erläutert. Der Vertrag enthielt auch eine Musterform für einen englischen Seepass, während ein französisches Äquivalent nicht beigefügt war. Die gewohnheitsrechtlichen, inzwischen international üblichen Vereinbarungen zur korrekten Durchführung der Überprüfung eines angehaltenen Schiffes wurden bestätigt, dazu gehörte auch die Einsichtnahme relevanter Dokumente über Schiff, Fracht, Verzollung sowie zur bisherigen und geplanten Reiseroute.

Die erneute Betonung des Handels mit Neutralen unterstreicht nicht nur dessen wirtschaftliche Bedeutung, sondern auch die Relevanz für die Praxis des Prisenrechts. Es ist anzunehmen, dass diese Details Ergebnis diplomatischer Eingaben der nicht am Krieg beteiligten Staaten reflektierten. In diesem Zusammenhang mag die englische Navigationsakte 1673,<sup>280</sup> unter anderem auch über den Handel mit Dänemark und Schweden, von Relevanz gewesen sein.

Im Juli 1677 erbeuteten oder zerstörten drei Corsaires aus St. Malo ein Dutzend niederländische Walfangschiffe in den Gewässern um Spitzbergen. Dies führte zu erheblichen finanziellen Verlusten für Unternehmer aus der Provinz Holland sowie aus Hamburg.<sup>281</sup> Philippe Henrat verweist in seinem Essay über französische Kaperunternehmungen in der Region Spitzbergen auf eine ähnliche Operation, die bereits drei Jahre zuvor durchgeführt wurde. Bei dieser Aktion wurden ebenfalls zwölf niederländische Walfangschiffe gekapert; sieben davon wurden vernichtet. Die Kaperer kehrten mit zwei Schiffen zurück, die mit Walknochen und -öl beladen waren, einer damals äußerst wertvollen Handelsware.<sup>282</sup> Der Walfang hatte sich inzwischen als ein wichtiger Wirtschaftszweig für die Niederlande und auch für die Hansestadt erwiesen.

In der Kanal-Region kam es im weiteren Verlauf des Krieges bis 1678 zu keinen größeren Auseinandersetzungen mit der niederländischen Flotte. Infolge des jedoch fortwährenden Kaperkriegs erließ die französische Exekutive am 22. Juli 1676 eine

<sup>280</sup> Raithby, John: The Statutes Relating to the Admiralty, Navy, Shipping, and Navigation of the United Kingdom –. From 9 Hen. III to 3 Geo IV. inclusive. London 1823: An Act for the Encouragement of the Greenland and Eastland Trades, and for the better securing the Plantation Trade (25 CHA II c.7), Article V, S. 63f.

<sup>281</sup> Ronciere, Histoire de la marine française (V), S. 670.

<sup>282</sup> Henrat, French Naval Operations in Spitsbergen during Louis XIV's Reign. Die Information in der von Henrat erwähnte Quelle bei Doublet: Journal du corsaire Jean Doublet, S. 37f. konnte nicht bestätigt werden.

Ergänzung<sup>283</sup> zur umfassenden Richtlinie vom 6. Juni 1672 zu den Prisenverfahren. Diese Regelung betraf die erforderliche Abklärung des Sachverhalts der Prisennahme durch eine sorgfältige Begutachtung des Konnossements, der Schiffspapiere und der Besatzungsrolle des gekaperten Schiffs.<sup>284</sup> Zusätzlich wurde eine Niederschrift über die Befragung des Schiffsführungspersonals seitens der Offiziere der Admiralität des Hafens verlangt, in den die Prise eingebracht wurde. Offensichtlich waren in den vergangenen Jahren wiederholt Überprüfungen unzureichend durchgeführt worden, was zu Beschwerden im Verlauf der prisengerichtlichen Klärung führte.

Schon fünf Tage später, am 27. Juli, erfuhr die überarbeitete Richtlinie durch einen *Arrêt du Conseil*<sup>285</sup> eine zusätzliche Schärfung, mit der die Offiziere aller Admiralitäten des Königreichs strengstens zur Befolgung verpflichtet wurden. Diese letzten zwei Dokumente unterstrichen die Bedeutung flankierender administrativer Maßnahmen, die die Exekutive als notwendig erachtete, um den Kaperkrieg im Sinne ihrer aufgestellten Normen zu lenken und einzugrenzen, ohne dabei den finanziellen Nutzen bei der strikten Befolgung aus den Augen zu lassen. Diese zwei Verordnungen brachten nicht nur die Relevanz für das französische Prisenwesen zum Ausdruck, sie existierten in vergleichbarer Form bei den anderen Staaten und Stadtstaaten, die Kaperkrieg führten.

Die politische Annäherung zwischen England und den Generalstaaten<sup>286</sup> zeigte sich auch in der Regelung, dass einige Kriegsschiffe der niederländischen Flotte nach Rückkehr von ihrem Einsatz im Mittelmeer ihr Winterquartier 1677/78 im Hafen von Portsmouth zur Instandhaltung und Logistik bezogen. Damit wollte man der winterlichen schweren Vereisung ihrer Reeden und Häfen im Ijsselmeer und dem angrenzenden Wattenmeer entgehen. Inzwischen waren Informationen eingegangen, dass zum Zeitpunkt der Ankunft der niederländischen Einheiten französische Schiffe vor Portsmouth kreuzten. Aufgrund dieser Sachlage empfahl Anfang 1678 der für Süd-England zuständige *Secretary of State for the Southern Department* den weiter westlich gelegenen und damit sicheren Hafen von Plymouth für das Winterquartier der niederländischen Einheiten. Der Kronrat schloss sich dieser Bewertung an und erließ einen dahin gehenden Beschluss.<sup>287</sup>

283 Lebeau, *Nouveau code des prises, ou, Recueil des édits, déclarations lettres patentes, arrêts, ordonnances, réglemens & décisions sur la course & l'administration des prises, depuis 1400 jusqu'au mois de mai 1789* (v.st.); suivi de toutes les lois, arrêtés, messages, et autres actes qui ont paru depuis cette dernière époque jusqu'à présent: Volume 1, S. 51–430.678–80, [FRA #13].

284 Frachtbrief mit Einzelheiten zur Ladung (Art, Umfang, Herkunft, Nationalität des Auftraggebers und des -nehmers); Schiffspapiere mit den Daten des Schiffes wie Größe, Herkunft, Besitzer; Besatzungsrolle als offizielles, von der Admiralität abgezeichnetes Dokument über die Zusammensetzung der Besatzung einschließlich Nationalität.

285 Ebd., S. S. 80–81, [FRA #14].

286 Ein bedeutsames Ereignis dazu ist die Hochzeit Wilhelms von Oranien mit Prinzessin Maria, der Tochter seines Onkels Jakob, zu der Zeit Lord High Admiral der *Royal Navy* und zudem Bruders des englischen Königs Karl II., am 4./14. November 1677. Diese Heirat führte einerseits zu einer weiteren Annäherung zwischen den beiden Staaten, andererseits manifestierte sie eine Verschärfung der politischen Lage in der europäischen Herrschaftspolitik. Die Nachwirkungen bilden eine der bestimmenden Determinanten in der Politik für die folgenden Jahrzehnte; Frankreich muss fortan mit einer Allianz England-Niederlande rechnen.

287 Marsden: *Law and Custom* (II), S. 101f.

### 4.1.2 Das Prisenrecht im Frieden von Nijmegen 1678

Vor dem Hintergrund der Verlagerung der strategischen Interessen Frankreichs auf den westlichen Mittelmeerraum und der dortigen Niederlage der Generalstaaten, parallel mit einer Verringerung großer maritimer Operationen entlang der ostatlantischen Küste, zeichnete sich die politische Bereitschaft beider Seiten für die Beendigung des Krieges und den Abschluss eines Friedensvertrags ab. Doch die politischen Spannungen hielten an, sie führten zu einer verstärkten Annäherung zwischen England und den Niederlanden. Als Reaktion und gleichzeitig als diplomatischer Vorlauf zum erwarteten Friedensvertrag schlossen die beiden Staaten am 3./13. März 1678 in Westminster einen Vertrag über eine Verteidigungsallianz.<sup>288</sup>

In drei separaten Artikeln wurde eine Vereinbarung über die militärische Unterstützung seitens der britischen Majestät für den Fall eines französischen Angriffs auf die Niederlande unterzeichnet.<sup>289</sup> Dabei ging es um 20 Kriegsschiffe der *Royal Navy* und gegenseitige Truppengestellung zu Land. Man kann diesen Vertrag durchaus als Vorläufer zu dem gut ein Jahr später, am 29. April 1689 abgeschlossenen bilateralen Flottenabkommen bezeichnen. Am 26. Juli, zwei Wochen vor Unterzeichnung des Friedensabkommens zwischen Frankreich und den Niederlanden in Nijmegen am 10. August 1678, schlossen Großbritannien und die Hohen Herren der Vereinigten Provinzen in Den Haag einen weiteren Allianz-Vertrag ab.<sup>290</sup> Beabsichtigten die beiden Staaten mit diesem Abschluss Frankreichs Zustimmung zu den verschiedenen Artikeln des abzuschließenden Friedensvertrags zu erreichen?

Mit ihrem Friedensvertrag beendeten Frankreich und die Niederlande den von ihnen sechs Jahre lang geführten Konflikt.<sup>291</sup> Unter gleichem Datum vereinbarten beide Staaten zusätzlich einen Handelsvertrag mit einer Laufzeit von 25 Jahren.<sup>292</sup> Dieser beinhaltete insgesamt 38 Artikel, von denen 21 prisenrechtliche Aspekte betreffen; diesem Abkommen ist ebenfalls die Musterform für den jeweils zukünftig zu verwendenden Seepass beigelegt. Wie im Artikel 2 des Friedensvertrags vereinbart wurden, spezifizierte Artikel 3 die jeweilige zeitliche und regionale Inkraftsetzung der nachfolgenden Richtlinien für die Einstellung der Kaperaktivitäten mit Wirkung der beiderseitigen Unterzeichnung.

Die zeitlichen Auflagen wurden auf vier Wochen festgesetzt für die Baltische Region und die Nordsee sowie von den Gewässern der Neufundland-Region bis zu den *Western Approaches* des Englischen Kanals, auf sechs Wochen für das Gebiet vom Ausgang des Englischen Kanals bis zum Kap St. Vincent/Portugal, zehn Wochen für das

<sup>288</sup> *Treaty of Defensive Alliance between Charles II. King of England the States in Jenkinson: Treaties of peace*, S. 213f.

<sup>289</sup> Ebd., S. 214.

<sup>290</sup> Ebd., S. 214–215.

<sup>291</sup> Du Mont: *Corps universel du droit des gens*, Tome VII (I), S. 350–355.

<sup>292</sup> Ebd., S. 357–361.

Mittelmeer und das Seegebiet bis zum Nördlichen Wendekreis auf 23026' Breite und schließlich acht Monate für Schiffe, die *beyond the line*<sup>293</sup> in der Karibik operierten. Des Weiteren wurde vereinbart, die Kaper- und Repressalienbriefe für nichtig zu erklären. Kriegsschiffen beider Protagonisten wurde zugestanden, die von ihnen gemachten Prisen gemäß den nationalen Auflagen einzubringen. In eigenen Häfen durfte den Kaperern, die Prisen der Gegenseite genommen hatten, Zuflucht gewährt werden. Eine Besonderheit dieses umfangreichen französisch gefassten Vertragstextes zeigte sich mit seinen Artikeln 13 bis 29: Zur Info sie entsprachen in ihrer Abfolge und Inhalt dem zwischen dem Königreich Großbritannien und den Generalstaaten geschlossenen Schifffahrts- und Handelsvertrages vom 17. Februar 1668.<sup>294</sup> Diese insgesamt 15 Vertragsbestandteile legten die Einzelheiten über Konterbande-Waren und die verbrieften Ausnahmen, die Erfordernisse für die Mitführung eines Seebriefs sowie die Nachweispflichten des Schiffsführers über die mitgeführte Ladung. Dazu gehörte der Hinweis auf die strikte Respektierung des Kontrollrechts, das in seinen Maßnahmen beiderseitig zu befolgen ist. Sowohl Kommandanten als auch die zivilen Kapitäne waren verpflichtet, im Verlauf der Prisennahme körperliche Verletzungen bei den Besatzungsangehörigen des gekaperten Schiffes zu vermeiden oder zumindest zu minimieren. Zudem waren in ihrer jeweiligen Funktion angehalten, mögliche Konterbande an Bord bis zur offiziellen Inspektion im eigenen Hafen unangetastet zu lassen. Sollte dann ein Teil der Ladung unter die Bestimmungen für Konterbande, wäre dieser zu konfiszieren, während das gekaperte Handelsschiff freigelassen werden sollte.<sup>295</sup> Darüber hinaus wurden Details zur rechtlichen Beurteilung der Kaperung genannt.

Zwei weitere Vereinbarungen, die zwar nicht direkt mit dem Prisenrecht in Verbindung standen, umfassten das Verbot der Aufnahme von Piraten einschließlich Einzelheiten zur Bestrafung bei Nichteinhaltung. Hinzu kamen Regelungen über die Akkreditierung von beiderseitigen Konsuln in den jeweiligen primären Seehäfen, verbunden mit entsprechenden funktionalen Privilegien. Die im Artikel 7 des Friedensvertrags festgelegte bilaterale Vereinbarung, die den Status der im vergangenen Krieg gemachten Prisen sowie die damit verbundenen Ansprüche in Europa und in weiteren betroffenen Gebieten regelte, fand in diesem Handelsvertrag keine erneute Erwähnung.

Der ebenfalls am 17. September 1678 zwischen Frankreich und Spanien<sup>296</sup> unterzeichnete Friedensvertrag bildete einen weiteren wesentlichen Bestandteil der völker-

293 Abgrenzung der Interessenssphären auf dem Globus zwischen Spanien, England und Frankreich. Diese Linie ist gleichbedeutend mit einem Längengrad, der etwa 1200 Seemeilen westlich der Kapverdischen Inseln verläuft. Per päpstlichem Dekret markierte der Vertrag von Tordesillas vom 7. Juni 1492 mit der Festlegung dieses Längengrads die Aufteilung der geografischen Interessenssphären Spaniens und Portugals der damaligen Welt.

294 Chalmers, George: A collection of treaties, S. 163–168.

295 Diese Bestimmung ist aus seemännischer und praktischer Sicht kaum realisierbar, da der Transport von Konterbande-Waren auf das Kaperschiff aufgrund der Sperrigkeit, Größe und Menge bei schwierigen Wetterverhältnissen kaum möglich war oder auch nicht angeraten erschien. Dann blieb nur die Einbringung des gekaperten Schiffes in einen Hafen und die Entladung der konfiszierten Waren mit anschließender Freigabe möglich.

296 Du Mont: Corps universel diplomatique du droit des gens. Tome VII (I). S. 365–369.

rechtlichen Abkommen in Nijmegen. Im Gegensatz zum Friedensvertrag Frankreichs mit den Generalstaaten enthielt dieses Abkommen keine direkten Hinweise auf prisenrechtliche Aspekte; indirekt waren sie jedoch im Artikel 26 angesprochen worden,<sup>297</sup> da dieser Vertrag in seinen Artikeln 12 bis 17 die Konterbande und die Ausübung der Prisennahme festgehalten hatte. Ebenso wenig waren die Interessenskonflikte in der Karibik um Hispaniola und insbesondere um die inzwischen französische Insel Tortuga<sup>298</sup> Gegenstand von Vereinbarungen. Der erste Artikel sprach lediglich von der Beendigung der Auseinandersetzungen in Europa, jedoch nicht in Übersee. Damit sollten die Konflikte durch Unternehmungen französischer *Corsaires* wie auch Piraten gegen spanische Silberschiffe *beyond the line* trotz Friedensvertrag politisch ausgeklammert sein. Wie sich zeigte, blieben sie weiterhin bestehen.

### 4.1.3 Zwischenfazit zum Prisenwesen im Holländischen Krieg

Diverse Verordnungen wurden während des Krieges herausgegeben, um das Prisenwesen zu reglementieren und die Einhaltung von Rechtsnormen zu gewährleisten. Trotz der begrenzten Anzahl öffentlich zugänglicher Dokumente zeigte sich ihr Einfluss und Wirkung auf den Kaperkrieg in diesem Konflikt. Die beteiligten Seemächte – Frankreich, England und die Generalstaaten – setzten private Kaperfahrer ein, um ihre Interessen zu verteidigen und den Handel ihrer Feinde zu stören. Drei herausragende Perspektiven zeichneten sich ab:

#### ***Leasing von Kriegsschiffen für privat geführte Kaperunternehmungen***

Besonders hervorzuheben ist das französische Reglement vom 5. Oktober 1674. Dieses erlaubte erstmals das Leasing leichterer Schiffe der französischen Kriegsmarine an private Unternehmer. Unter der ‚Doktrin der staatlichen Freistellung von Schiffen der *Marine Royale* für privat finanzierte Kapereinsätze‘ setzte dieses Reglement einen Präzedenzfall und wurde zu einem signifikanten Unterscheidungsmerkmal in der Praxis des Prisenwesens im Vergleich zu den beiden anderen maritimen Protagonisten. Diese Verordnung zeigte nicht nur die Innovationskraft und Anpassungsfähigkeit der französischen Exekutive, sondern erhöhte auch das Potenzial für die Effektivität des Handelskriegs bei gleichzeitiger Verringerung des Risikos für die *Marine Royale* durch Outsourcen von Kapereinsätzen an private Akteure.

#### ***Bilaterale Verträge mit Implikationen für die Praxis des Prisenrechts***

Zusätzlich zum Westminster Friedensvertrag im Februar 1674 gab es einen im Dezember des gleichen Jahres einen von Großbritannien und den Generalstaaten unter-

<sup>297</sup> Ebd., S. 369: „Il a été convenu, accordé, & déclaré qu'on n'entend rien révoquer du Traité des Pyrénées, à l'exception de ce qui regarde le Portugal avec lequel le Roi Catholique est à présent en Paix.“

<sup>298</sup> Tortuga ist eine kleine Insel nördlich des westlichen Teils von Hispaniola, dem heutigen Haiti. Sie diente in der damaligen Zeit als Stützpunkt für Kaperer und Piraten.

zeichneten Schifffahrtsvertrag. Seine Bedeutung lag in der Konsolidierung des internationalen Gewohnheitsrechts zur Kaperkriegsführung, aber auch in der Genesis der politischen und maritimen Kooperation für die nächsten 40 Jahre.

Trotz der fortlaufenden Auseinandersetzungen bestätigten Frankreich und den Vereinigten Provinzen der Niederlande im August 1675 ein anderes älteres Gewohnheitsrecht für ihre Jurisdiktion. Es betraf ein Abkommen für die beiderseitige Fischerei in der Nordsee, die fortan von Prisennahmen ausgenommen sein sollte. Die Hochseefischerei auf den Neufundlandbänken war jedoch darin nicht miteinbezogen.

In einem dritten Vertrag, dem Schifffahrts- und Handelsvertrag zwischen Großbritannien und Frankreich, ging es wie in dem oben genannten Abkommen Großbritanniens und der Niederlande auch um gegenseitige prisennrechtliche Regelungen. Sie betrafen ebenfalls Festlegungen zur Konterbande wie auch zur Praxis des Kontrollrechts bzw. der Visitation bei der Prisennahme gemäß den rechtlichen Rahmenbedingungen. In beiden Verträgen Großbritanniens wurde die Bedeutung der Seebriefe im internationalen Handelsverkehr in Kriegszeiten bestätigt. Damit fand indirekt darin auch das Neutralitätsgebot seinen Platz im Zusammenhang mit dem Prisennrecht.

### *Die Kaperkriegsführung zur Unterstützung eines Wirtschaftskriegs*

Erste Elemente eines Wirtschaftskriegs zeichneten sich ebenfalls ab: mit der Kaperung von Walfängern und der Inbesitznahme ihrer Fänge, um auch die gegnerische Zivilbevölkerung durch Mangel an Versorgungsgütern treffen zu können.

Der Neunjährige Krieg und der Spanische Erbfolgekrieg gelten als die großen maritimen Auseinandersetzungen zwischen Frankreich und der Allianz England mit den Generalstaaten der Niederlande um die Jahrhundertwende. Dennoch war es für die Erforschung der Auswirkungen der Handhabung des Prisennrechts auf den Handelskrieg angezeigt, den überwiegend in der Kanal-Region geführten Krieg 1672–1678 in die Untersuchung miteinzubeziehen, da – wie sich gezeigt hat – hier richtungweisende Verordnungen für die Handhabung des Prisennrechts verabschiedet wurden.

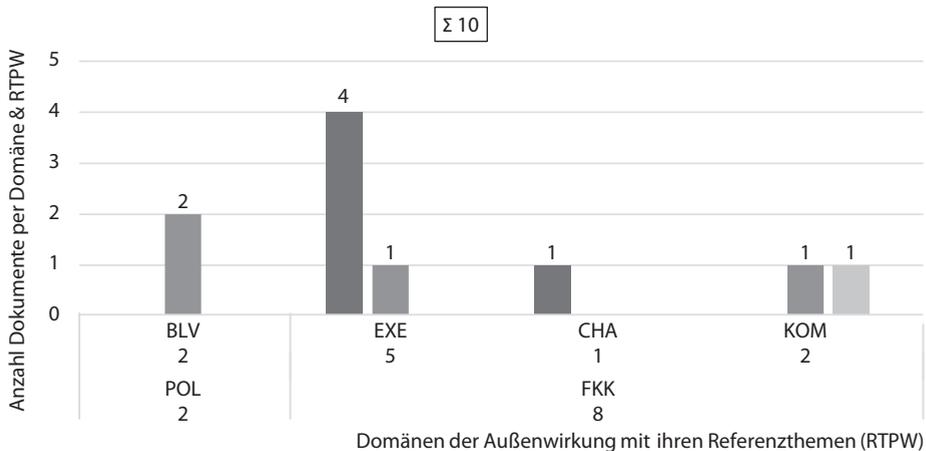
Insgesamt wurde in diesen sechs Jahren der Beweis erbracht, dass Regelungen zum Prisennwesen ein internationales, zumindest bilaterales Anliegen war und zugleich als Blaupause für andere zwischenstaatliche Abkommen dienten. Zum anderen konnte die Praxis des Prisennrechts im Holländischen Krieg ihr potenzielles Gewicht erkennen lassen, insbesondere auch als künftige strategische Option in der Seekriegsführung der drei Seemächte.

## 4.2 Die erste Zwischenkriegszeit 1678–1688

In diesem Zeitraum gab es keine nennenswerten Auseinandersetzungen zwischen den drei Seemächten. Das Mittelmeer und der karibische Raum erwiesen sich als Seegebiete, in denen handels- und wirtschaftspolitische Interessengegensätze aufeinandertrafen, die dort durch Übergriffe nicht ermächtiger Kaperfahrer und Piraten zu Spannungen führten.

Überdies war diese Periode jedoch besonders gekennzeichnet durch die politischen Entwicklungen in England. Die Invasion des niederländischen Statthalters Wilhelm III. von Oranien im November 1688 führte zur Absetzung des bisherigen Königs Jakob II. und zur Übernahme der gemeinsamen Königsherrschaft Wilhelms und seiner Gemahlin Maria im Februar 1689. Damit hatte die sogenannte *Glorious Revolution* 1688/1689 ihren überwiegend friedlichen Abschluss gefunden. Die Allianz Großbritannien und der Generalstaaten, erstmals dokumentiert in den bilateralen Verträgen der Jahre 1674 und jüngst 1678, sollte sich weiter verfestigen; zugleich wurde damit einer potenziellen Gegnerschaft gegenüber den Hegemonialansprüchen Frankreichs unter König Ludwig XIV. Rechnung getragen.

Für den Verlauf dieser zehn Jahre dauernden Periode gibt es lediglich zehn thematische Veröffentlichungen, davon zwei zu Angelegenheiten betreffend ‚Bilaterale Vereinbarungen‘ (BLV) auf Weisung des englischen Kronrats. Acht Dokumente befassen sich mit den grundlegenden Anforderungen für den Kaperkrieg. Vier davon stammen aus dem französischen Bestand und behandeln die Handhabung der prisenrechtlichen Institute (EXE). Ein weiteres Dokument betrifft die Vercharterung von Einheiten der *Marine Royale* (CHA). Die beiden englischen Schriftstücke adressieren Themen im Kontext der Praxis der prisenrechtlichen Institute (EXE) und Angelegenheiten zu Kommissionen (KOM). Im niederländischen Bestand gibt es nur ein Dokument zu diesem Thema. Das entsprechende Verteilungsdiagramm ist in Abbildung 63 dargestellt.



■ Frankreich ■ England ■ Niederlande

Abbildung 63: Die Verteilung der Referenzthemen zur Außenwirkung in der ZKZ 1678–1688

**Legende:**

- POL Policy-Aspekte für den Kaperkrieg
- BLV Bilaterale Vereinbarungen (Friedens-, Handel- und Schifffahrtsverträge, Beistandsabkommen)
- FKK Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs
- EXE Anweisungen zur Durchführung der vier Institute des Prisenrechts (Verfahren und Prisenahme)
- CHA Vercharterung von Kriegsschiffen an private Syndikate/Kapitäne
- KOM Angelegenheiten zu Kommissionen (Kaperbriefe und Repressalienbriefe)

Die nachfolgende Analyse und Bewertung konzentriert sich auf die nationalen Dokumente, die während dieser ersten Zwischenkriegszeit zur Außenwirkung des Prisenwesens veröffentlicht wurden. Diese Dokumente sind vier ihrer acht Referenzthemen zugeordnet, wie der Überblickgrafik zu entnehmen ist.

### 4.2.1 Policy und Führung des Kaperkriegs

Jean-Baptiste Antoine Colbert als *Secrétaire d'État de la Marine*<sup>299</sup> hatte die Bedeutung der See auch für Frankreich erkannt, besonders angesichts des Erwerbs von Kolonien und der daraus resultierenden Erweiterung des französischen Wirtschaftsraums in der Karibik-Region. Im Kontext von Ludwigs XIV. Streben nach *Gloire* bildete die französische maritime Souveränität einen entscheidenden Teil seiner Außen- und Sicherheitspolitik. In Anbetracht der angestrebten Position Frankreichs in Europa konnte sich die *Marine Royale* als einflussreiches Instrument dieser Politik erweisen. Sie sollte gegenüber der erstarkenden *Royal Navy* auf Augenhöhe operieren können. Eine Voraussetzung dafür war die Intensivierung des Kriegsschiffbaus. In Ergänzung dazu erkannte Colbert auch die Schaffung eines Fundaments an maßgeblichen Anordnungen und Direktiven für beinahe alle Aspekte, die für die maritimen Aktivitäten Frankreichs von Bedeutung waren oder sein sollten, als weiteres Element für diese ambitionöse Zielerreichung.

Unter Berücksichtigung der Bestimmungen des *Consolato del Mare* und basierend auf vergangenen Kriegserfahrungen sowie der Bedeutung des legitimen Kaperwesens für die Durchsetzung eigener Handelsinteressen erließ Ludwig XIV. unter der maßgeblichen Federführung Colberts am 31. Juli 1681 die *Ordonnance de la Marine d'août 1681*.<sup>300</sup> Dieses Dokument unter dem Kurztitel *Ordonnance 1681*<sup>301</sup> regelte in fünf Büchern alle relevanten Aspekte des Seerechts, die die französische Handelsschifffahrt direkt und indirekt betreffen. Dazu gehörten auch Richtlinien zu den Funktionen der französischen Konsuln in ausländischen Häfen,<sup>302</sup> eines Kaplans<sup>303</sup> und des Buchhalters.<sup>304</sup> Zum Kaplan hieß es in Artikel 2, dass die Anhänger der reformierten Glau-

299 Der Titel ‚Marineminister‘ wurde erst 1791 eingeführt. Colbert war dem König seit 1669 verantwortlich für alle Fragen der französischen Marine und der Kolonien des Reiches und in dieser Funktion auch mit der der politisch-administrativen Führung der *Marine Royale* beauftragt. Die operative Führung der Marine war weiterhin dem *Amiral de France* oder seinem Vertreter übertragen.

300 Louis XIV, roi de France: [ORD 1681] *Ordonnance de la marine, du mois d'août 1681* ([Reprod.]/[France], URL: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k95955s>. [letzter Zugriff am 6.2.2021].

301 Unter diesem Kurztitel hat die Ordonnanz ihre internationale Berühmtheit und Bedeutung erlangt.

302 Ebd., S. 66–81: Livre Premier, Titre IX: *Des Consuls de la Nation Française dans les Païs Étrangers*.

303 Ebd., S. 140f.: Livre Second, Titre II: *De l'Aumosnier*.

304 Ebd., S. 141–145: Livre Second, Titre III: *De l'Ecrivain*.

bensrichtung den Einsatz eines diesbezüglichen Seelsorgers nicht fordern können,<sup>305</sup> da diese Konfession derzeit in Frankreich nicht toleriert war.

Das dritte Buch „Des Contrats Maritimes“ behandelt im neunten Kapitel unter dem Titel *Des Prises* das gesamte Spektrum des Prisenwesens,<sup>306</sup> das von allen direkt und indirekt beteiligten Akteuren zu beachten war. In 34 Artikeln wurden Richtlinien und Bestimmungen festgelegt, darunter die Voraussetzungen für die Ausstellung einer Kommission, die Flaggenführung eines Handelsschiffs als Kriterium für die Erklärung ‚Gute Prise‘, Regelungen zum Kontrollrecht und zur Einbringung der Prise sowie verschiedene Aspekte der prisengerichtlichen Rechtsprechung. Darüber hinaus wurden logistische und finanzielle Aspekte behandelt wie Maßnahmen zur Konservierung und Erhaltung der Ladung bis zum Urteilsspruch, Anweisungen zum Verkauf der Prise nach dem Entscheid und schließlich die Festlegung der anteiligen Verkaufserlöse zugunsten des *Amiral de France* und anderer berechtigter Parteien.<sup>307</sup>

Mit diesem Kapitel *Des Prises* ging es insbesondere um die Anpassung und Erweiterung des am 6. Juni 1672 veröffentlichten *Réglement sur le fait de la procédure des prises qui se font en mer*.<sup>308</sup> Die Ausführungen in diesem Kapitel der Ordonnanz stellten die französischen Vorstellungen zur Praxis des Prisenrechts in maritimen Auseinandersetzungen als nunmehr verbindliche Rechtsordnung dar. Durch die umfangreiche Verschriftlichung der verschiedenen Facetten des Prisenwesens Frankreichs erwies sich dieses Dokument als wegweisend für die Kaperkriegsführung der europäischen Seemächte.

Diese ebenso umfassende Anordnung hatte sich inhaltlich dem katalanischen *Consolato del Mare* angelehnt; das als durchaus zu bezeichnende Buch enthielt, wie schon dargelegt, ebenso Einzelheiten und Festlegungen über das Prisenwesen. Entgegen dessen Regelungen unterschied sich diese französische Ordonnanz in der Behandlung der Fracht eines feindlichen und neutralen Kauffahrteischiffes. Nach dem katalanischen Seerecht unterlag eine für den Feind bestimmte Ladung auf einem neutralen Schiff der Beschlagnahme,<sup>309</sup> während neutrale Waren auf einem Schiff des Gegners nicht konfisziert werden durften.

Dagegen besagte der Text in Artikel 7 der *Ordonnance 1681*, dass alle Schiffe mit feindlichem Frachtgut ebenso wie Güter im Besitz eigener Untertanen oder auch Verbündeter und als Fracht auf einem Schiff des Feindes als ‚Gute Prise‘ zu beschlagnah-

305 Ebd., S. 141, Article II : ... *sans que ceux de la Religion Pretenduë Reformée puissent opiner au choix de l'Aumônier*. Anmerkung von Lebeau: *Ceux de la Religion Pretenduë Reformée. A present [1799] que cette Religion n'est plus tolérée en France, la disposition de cet Article est inutile.*

306 Louis XIV.: *Ordonnance 1681*, S. 309–327; Lebeau: *Code des Prises*: S. 91–122, [FRA #20].

307 Vgl. dazu Patrick Villiers: *Les corsaires du littoral Dunkerque, Calais, Boulogne de Philippe II à Louis XIV (1568–1713). De la guerre de 80 ans à la guerre de succession d'Espagne*. Villeneuve d'Ascq 2000, S. 175.

308 Vgl. dazu die Erörterung dieser Richtlinie in Abschnitt 4.1.1.

309 Das Schiff selbst unterlag nicht der Beschlagnahme.

men waren.<sup>310</sup> Unter Nutzung der oben verwendeten Maxime für die prisenerrechtlichen Grundsätze lautet die entsprechende Kurzfassung: ‚Unfrei Gut-Unfrei Schiff‘ bzw. ‚Unfrei Schiff-Unfrei Gut‘ bedeutete diese Verordnung, dass das Schiff durch die feindliche Fracht bzw. die Fracht durch das feindliche Schiff infiziert wurde. Dieser Sachverhalt fand Eingang im Seekriegsrecht unter *Robe d'ennemi confisque celle d'ami* und wurde auch als Doktrin der sogenannten *infection hostile* bezeichnet.<sup>311</sup>

Die nachfolgende Erörterung konzentriert sich auf weitere Artikel dieser maßgeblichen Ordonnanz. Im ersten Artikel erfolgt eine wichtige Klarstellung für das französische Prisenwesen: *Aucun ne pourra armer vaisseau en guerre sans commission de l'Amiral*. Dies bedeutete, dass das Ausrüsten eines Schiffes zur Kaperfahrt ohne eine Kommission des Admirals von Frankreich unzulässig war. Ergänzend wurde angemerkt, dass diese Regelung auch für Kapitäne auf Handelsreisen galt. Die Nichtbefolgung dieser Regelung wurde als Straftat gegen den Staat geahndet.<sup>312</sup>

Artikel 11 spezifiziert die Güter, die unabhängig von ihren Besitzverhältnissen unter diese Regelung fallen.<sup>313</sup> Die Auflistung dieser Güter basiert auf der Festlegung der Konterbande gemäß Artikel 12 des ebenfalls schon erwähnten Pyrenäen-Vertrags von November 1659, da sie als kriegswichtig erachtet werden.

Um einer illegalen Plünderung durch die Besetzung des Kaperschiffes entgegenzuwirken und Unterschlagungen zu verhindern, wurde in Artikel 17 festgelegt,<sup>314</sup> dass die erbeutete Prise mitsamt den Gefangenen in den Hafen eingebracht werden müssen, wo der Kapitän des Kaperers seine Kommission erhalten hatte. Bei Nichteinhaltung dieser Regelung drohte der Entzug des Kaperbriefes sowie eine empfindliche Geldstrafe. Nur bei widrigen Wetterbedingungen oder unmittelbarer Gefahr durch den Feind durfte eine erbeutete Prise in einen anderen Hafen gebracht werden, wobei die Behörden des zuständigen Hafens umgehend darüber informiert werden mussten.

Im Kapitel 10 des dritten Buchs der Ordonnanz, betitelt als *Des Lettres de Marque ou de Représailles*, wurden die Einzelheiten zur Ausstellung von Mark- oder Repressalien-Briefen geregelt.<sup>315</sup> Diese Briefe waren in ihrer Bedeutung und ihres Status den Kommissionsbriefen im Hinblick auf das Prisenrecht gleichgestellt. Nach einem Antrag von einer betroffenen Partei, die eine vermeintlich unrechtmäßige Beschlagnahme ihres

310 Louis XIV.: Ordonnance 1681, S. 307; Lebeau: Code des Prises: S. 96 : *Tous Navires qui se trouveront chargés de effets appartenans à nos ennemis, & les Marchandises de nos Sujets ou Alliez qui se trouveront dans un Navire ennemi, seront pareillement de bonne prise*. Dieser Text impliziert, dass ein solches Handelsschiff aufgefordert worden war, aufzustoppen, damit dort an Bord seitens des Prisenkommandos eine Visitation der Fracht durchgeführt werden konnte.

311 Kunz: Kriegsrecht und Neutralitätsrecht, S. 106, FN 8.

312 Louis XIV.: Ordonnance 1681, S. 303.

313 Louis XIV.: Ordonnance 1681, S. 310–312; Lebeau: Code des Prises: S. 98–99 : *Les armes et poudres, boulets et autres munitions de guerre, même les chevaux et équipage qui seront transportés pour le service de nos ennemis, seront confisqués en quelque vaisseau qu'ils soient trouvés et à quelque personne qu'ils appartiennent, soit de nos sujets ou alliés*.

314 ORD 1681: S. 316; Lebeau: Code des Prises (I), S. 101.

315 ORD 1681: S. 328–332; Lebeau: Code des Prises (I), S. 122–124, [FRA #21].

Schiffes und der dazugehörigen Ladung geltend machte, konnte ein solcher Brief vom König nach einer sorgfältigen Überprüfung durch die zuständige lokale Admiralität ausgestellt werden. Mit diesem Brief war der Kapitän des benannten Schiffes befugt, Repressalien gegen Handelsschiffe durchzuführen, die unter einer zuvor feindlichen Flagge segelten. Ziel war es, deren Ladung in Übereinstimmung mit den Regeln des Prisenrechts zu beschlagnahmen. Sollte sich im Nachhinein herausstellen, dass die im Antrag gemachten Angaben nicht zutrafen, war der Inhaber des Briefs verpflichtet, Schadenersatz für die konfiszierten Güter zu zahlen und den vierfachen Wert des aus der Prise erzielten Erlöses zurückzuerstatten. Mit diesen Bestimmungen betonte die Exekutive die Notwendigkeit einer gesetzeskonformen Verwendung dieser besonderen Ermächtigung für Repressalien-Maßnahmen auf See, insbesondere außerhalb von Kriegszeiten.

Die englische Exekutive veröffentlichte am 14. Dezember 1681 eine Anordnung, die auf den am 25. Mai 1672 erlassenen Instruktionen für Einsätze gegen feindliche Kaperer im Mittelmeer basierte.<sup>316</sup> Das Dokument richtete sich speziell an Kapitäne, die zum Kapereinsatz gegen Schiffe unter der Flagge Algiers autorisiert waren und enthielt Anweisungen zum Einbringen der Prisen in den Hafen von Tanger/Marokko oder andere Häfen, in denen ein Gerichtshof der englischen Admiralität etabliert war.<sup>317</sup> Falls englische Seeleute unter der gekaperten Besatzung waren, sollten sie dem Kommandanten des ersten Schiffs der *Royal Navy*, dem man auf See begegnete, übergeben werden. Zwei neu aufgenommene Artikel betrafen die Auflagen zur Flaggenführung der privaten Kaperschiffe sowie zur Gültigkeit der Kommission und der Markbriefe. Danach war den *Privateers* untersagt, den *Union flagg or jack*<sup>318</sup> zu führen, diese Flagge wäre einzig den Schiffen der *Royal Navy* vorbehalten. Bei einem eventuellen Friedensschluss mit der Regierung von Algier würden die ausgestellten Kaperbriefe ihre Gültigkeit verlieren; diese Klausel sollte in allen zukünftig auszustellenden Mark- und Kaperbriefen aufzunehmen.

Unter Bezugnahme auf einen vorherigen Briefwechsel des Gouverneurs von Jamaika mit Sir Leoline Jenkins<sup>319</sup> entschied der Kronrat im Jahre 1683, dass den französischen Plünderungen des englischen Handels in der Karibik-Region unbedingt Einhalt zu gebieten wäre.<sup>320</sup> In der jüngsten Vergangenheit waren acht oder zehn Kaufahrer gekapert und deren Seeleute misshandelt worden. Zudem hatte man feststellen müssen, dass einige Piraten vorgegeben hatten, mit einem vom französischen Gouverneur in Hispaniola ausgestellten Kommissionsbrief zu segeln. Diplomatische Eingaben

316 Diese Instruktionen waren anlässlich des 3. Englisch-Niederländischen Krieges erlassen worden (siehe Abschnitt 4.1.2).

317 Marsden: *Law and Custom* (II), S. 412f., [ENG #19].

318 Die Flagge der Union wird im Volksmund auch als *Union jack* bezeichnet.

319 Sir Leoline Jenkins bekleidete das Amt des *Secretary of State for the Southern Department* 1681 bis 1684. Als solcher war J. verantwortlich für die Außenpolitik mit den amerikanischen Kolonien und den Beziehungen zu den römisch-katholischen und muslimischen Staaten Europas. Zu letzteren zählten auch die Barbaresken-Staaten.

320 Marsden: *Law and Custom* (II), S. 104f. [ENG #20]. Es gibt keine Datumsangabe zu diesem Dokument.

beim Botschafter Frankreichs in London und am Hof in Versailles waren zu übergeben mit den Hinweisen, dass derartige Verhaltensweisen dem Handel abträglich und mit den gültigen Verträgen zwischen den beiden Königreichen unvereinbar waren. Ferner ermächtigte der Kronrat den Gouverneur gegen derartige Plünderungsaktionen in seinem Jurisdiktionsbereich mit allen Mitteln künftig vorzugehen und die Identität der Piraten zu ermitteln. Sir Jenkins erhielt den Auftrag, eine formale und scharfe Missbilligung an den Hof in Versailles zu senden, mit der Erwartung, dass sich die französischen Seeleute in der Karibik an die bestehenden bilateralen Vereinbarungen halten würden.

Am 26. März 1684 erging im Kronrat ein Beschluss zur Klarstellung bezüglich einer kürzlich veröffentlichten Bekanntmachung über die Besitzrechte von englischen Gütern und Waren, die nach der Aufbringung in englische Häfen gebracht wurden.<sup>321</sup> Diese betraf eine Klausel über die Restitution von derartigen Waren an die Eigentümer bei Vorlage eines Besitznachweises. Deren Auflage besagte, dass englische Waren, solange sie auf alliierten Handelsschiffen transportiert wurden und entsprechend als ‚frei‘ galten, diesen Status behielten.

Jedoch würden diese Güter als ‚unfrei‘ betrachtet und behandelt werden, sobald sie auf Schiffen geladen sind, deren Heimatstaaten sich im Krieg mit den Alliierten befinden. Gemäß vertraglichen Vereinbarungen könnten jedoch englische Frachtgüter, die auf einem feindlichen Schiff der Verbündeten angetroffen und aufgebracht werden, konfisziert werden. Mit anderen Worten, diese Waren verblieben in Verfügung und Besitz des Kaperers und waren nicht dem früheren Eigentümer zurückzugeben. Die restlichen Frachtgüter auf dem gekaperten Schiff sollten ebenfalls dem Kaperer zustehen.<sup>322</sup>

Ebenfalls im März 1684, drei Wochen früher am 4. des Monats, sprach die französische Exekutive diese Thematik an, wenn auch in einem entfernteren Kontext. Per Ordonnanz erging an die verantwortlichen Offiziere der regionalen Admiralitäten der *Marine Royale* erneut die Erinnerung, das am 23. Februar 1674 festgelegte Verfahren über die administrative und juristische Abwicklung der eingebrachten Prisen seitens der Marine-Einheiten und privaten Kaperern zu berücksichtigen.<sup>323</sup> Danach waren die Intendanten<sup>324</sup> und die Generalkommissare der Marine in den Stützpunkten<sup>325</sup> und Arsenalen weiterhin für die prisenerrechtliche Abwicklung der gekaperten Schiffe mit ihrer Fracht zuständig. In dem Dokument wurde hervorgehoben, dass diese Anordnung im Einklang mit der *Ordonnance 1681* steht. Zudem wurde klargestellt, dass die Umsetzung dieser Direktive den Bestimmungen dieser Ordonnanz zu entsprechen habe.

Mit dem großen Siegel der englischen Admiralität versehen, erhielt der Kommandant von HMS *The Orange Tree* am 6. September 1684 die persönliche Weisung des

321 Ebd., S.111f., [ENG #21].

322 Dies galt vorbehaltlich des Urteils des Prisengerichts.

323 Lebeau: Code des Prises (I), S. 126f., [FRA #22].

324 Dessert, Daniel: *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*. Paris 1996. Er bezeichnet sie darin (S. 40) als Prokonsuln der Marine.

325 Ein Kriegshafen der Marinen wird als Stützpunkt oder Basis bezeichnet.

Königs, gegen Piraten in der *area of interest* der königlichen afrikanischen Handelsgesellschaft vorzugehen,<sup>326</sup> um deren Handel und ihre Schifffahrt zu schützen.<sup>327</sup> Diese Fregatte der *Royal Navy* wurde auf Leihbasis der Handelskompanie direkt unterstellt. Weitere Auflagen im Kontext dieses Auftrags betrafen die unnachsichtige Bekämpfung des Piraten-Unwesens, die regelmäßige Berichterstattung an die Admiralität in Whitehall über erfolgte Aktivitäten sowie die strikte Beachtung von Verträgen mit befreundeten Staaten und Alliierten.<sup>328</sup>

Nach dem unerwarteten Tod von König Karl II. am 6. Februar 1685 und der nicht völlig unumstrittenen Thronbesteigung seines Bruders Jakob II.<sup>329</sup> zeichnete sich eine eindeutige Anpassung der Außenpolitik Englands ab. Sechs Monate später, am 17./27. August 1685 wurde in Westminster ein Abkommen zur Erneuerung und Bekräftigung der Allianz zwischen Großbritannien und den Generalstaaten unter Bezugnahme auf vorherige Verträge zwischen den beiden Staaten unterzeichnet.<sup>330</sup> Diese vertraglich festgelegte beiderseitige Zusicherung gegenseitiger Unterstützung war eine Reaktion auf die weiterhin als aggressiv empfundene Politik Ludwigs XIV. angesichts der zunehmend angespannten Lage auf dem europäischen Kontinent in diesem Jahrzehnt. Trotz

326 Ebd., S. 112–115 [ENG #22].

327 Vor den Küsten Westafrikas bot sich angesichts der Handelsaktivitäten der *Royal African Company* in diesem Gebiet ein besonderer Anreiz für Piraterien. Das Gebiet reichte gemäß *Royal Charter* von Salé (nördlich von Rabat/Marokko) bis zum Kap der Guten Hoffnung. Die geschäftlichen Ziele dieser Gesellschaft wurden von Karl II. und seinem Bruder Johann II. politisch sowie auch durch eigene Investitionen maßgeblich unterstützt. Die Hauptaktivitäten fokussierten sich auf den Sklavenhandel im Austausch gegen Güter und Waffen aus England

328 Eine fast inhaltlich ähnlich lautende Kommission hinsichtlich administrativer Vorgaben und der Beachtung von bestehenden völkerrechtlichen Verträgen, jedoch weniger prisenrechtliche Aktivitäten betreffend, war am 15. August 1683 an August an Sir Thomas Grantham, Kommandeur der Flotte der *British East India Company*, zur militärischen Unterstützung der Gesellschaft gegen den König von Bantam ergangen; das Sultanat von Bantam lag im nordwestlichen Teil Javas und kontrollierte zudem damals die Sunda-Strasse zwischen Java und Sumatra (siehe dazu Marsden: *Law and Custom* (II), S. 105–110, nicht Bestandteil des englischen Bestands).

329 Nach dem Tod Karls II brachen die innenpolitischen Spannungen erneut auf, wie ein Auszug des 1687 durch die Admiralität erfolgten Urteilspruches ebenfalls auf diesen erfolglosen Umsturzversuch zeigte (Marsden: *Law and Custom* (II), S. 119). Der Entscheid richtete sich gegen ein Schiff, das mit Waffen, Munition und weiteren Gütern beladen im Mai/Juni 1685 in den Gewässern der Torbay-Bucht aufgebracht wurde. Dieses Schiff segelte im Auftrag des Herzogs von Monmouth, der mit einer Rebellion den Thron seines Vaters Karl II. anstelle seines Onkels Johann II. beanspruchte. Die Rebellion wurde niedergeschlagen, Monmouth 1685 auf dem Tower-Gelände hingerichtet.

330 *Treaty for renewing the Alliance between Great-Britain and the States General* in: Harris, William: A complete collection of all the marine treaties, subsisting between Great-Britain and France, Spain, Portugal, Austria, Russia, ... &c. commencing in the year 1546, and including the definitive treaty of 1763. With an introductory discourse. London 1779, S. 113. Zur Bekräftigung dieses Vertrags wurden frühere Vereinbarungen über bisherige, ähnliche Abkommen bestätigt; sie betrafen: Friedensvertrag sowie der Schifffahrts- und Handelsvertrag, beide 1667 in Breda geschlossen; Friedensvertrag von Westminster wie auch der nachfolgende Marine Vertrag, beide aus dem Jahr 1674; zwei Zusatzabkommen aus 1675 zu den beiderseitigen Ostindien-Kompanien sowie zu Artikeln des Marine-Vertrags, und schließlich der Allianz-Vertrag vom März 1678.

des Regensburger Stillstands vom 15. August 1684<sup>331</sup> ging es darum, eine wehrhafte Position gegenüber Frankreich zu etablieren.

Sich entgegenstehende koloniale und kommerzielle Interessen, insbesondere zwischen Frankreich und Großbritannien, prägten die Situation sowohl in Nordamerika als auch in der Karibik. Um zu verhindern, dass ein Konflikt in Europa auch auf diese Regionen übergreift, unterzeichneten beide Staaten am 6./16. November 1686 in London einen für die damalige politische Gemengelage auf dem Kontinent bemerkenswerten Neutralitätsvertrag für die Amerika-Region.<sup>332</sup> Er umfasste 21 Artikel, zwei davon sind in diesem Kontext von besonderem Interesse. So besagte Artikel 15, dass kein britischer oder französischer Untertan eine Kommission oder einen Auftrag zur Bewaffnung und Ausrüstung von Schiffen für Kaperfahrten in Nord- oder Südamerika von einem Staat, der gegen einen der Könige Krieg führt, annehmen durfte. Sollte dies dennoch geschehen, wäre die betreffende Person als Pirat zu bestrafen.

Neben zahlreichen Einzelheiten wie beispielsweise reziproken Handels- und Fischereirechten in der Karibik formulierte Artikel 18 die eigentliche Zielsetzung des Abkommens im Hinblick auf Europa. Danach wurde vereinbart und erklärt, dass im Falle eines Konflikts zwischen den genannten Staaten auf dem europäischen Kontinent keine feindseitigen Handlungen, sei es zur See oder zu Lande, in irgendeiner ihrer Kolonien in Amerika begangen werden dürften. Stattdessen soll ein wahrer und fester Frieden sowie Neutralität zwischen den oben genannten französischen und britischen Nationen in Amerika bestehen bleiben, als ob kein solcher Konflikt in Europa stattgefunden hätte.<sup>333</sup> Dieses Abkommen hatte nur eine kurze Gültigkeit, da es mit dem Ausbruch des Neunjährigen Kriegs im November 1688 mit der französischen Kriegserklärung an die Generalstaaten der Niederlande hinfällig wurde.

Im Verlauf des Jahres 1688 hatten die politischen Spannungen in Europa, insbesondere zwischen den Vereinigten Provinzen der Niederlande und Frankreich, wieder zugenommen. Aufgrund der innenpolitischen Gegebenheiten im Parlament hatte das Königreich Großbritannien unter Jakob II. anfangs eine unentschiedene Stellung bezogen. Am politischen Horizont zeichnete sich dennoch ein Wiederaufleben eines maritimen Konflikts ab. Ein deutliches Indiz dafür war das *Réglement* vom 21. Oktober 1688, das sich auf mögliche Prisennahmen im Verlauf des sich abzeichnenden Kriegs

331 Dieser Begriff bezeichnet den Waffenstillstand nach dem Reunionskrieg in den Jahren 1683 und 1684 zwischen Frankreich unter Ludwig XIV. und dem Heiligen Römischen Reichs unter Führung Kaiser Leopold I.

332 *Treaty of neutrality in America between Great Britain and France* in Davenport, Frances Gardiner (Hrsg.): *European treaties bearing on the history of the United States and its Dependencies*. 1650–1697. Washington (= Volume II), S. 309–323; Du Mont: *Corps Universel du Droit Des Gens* (VII.II), S. 141–143 mit dem Titel *Traité de Neutralité conclu à Londres le seizième Novembre 1686, entre Louis XIV, Roi de France, & JACQUES II, Roi d'Angleterre, touchant les Pays des deux Rois en Amérique*.

333 Davenport: *European treaties* (Vol. II), S. 322f.: *It is furthermore declared and agreed that if ever any rupture shall occur in Europe between the said crowns [...] no act of hostility, whether by sea or by land, shall be committed[...] in any colonies of America. [...] But true and firm peace and neutrality shall continue in America between the aforesaid French and British nations, in the same manner as if no such rupture had occurred on Europe.*

bezieht.<sup>334</sup> Die französische Exekutive hatte mit dieser aus neun Artikeln bestehenden Direktive eine Art permanente Verfahrensordnung für die Abwicklung des Prisenverfahrens nach der erfolgreichen Einbringung eines gekaperten Schiffes erlassen.<sup>335</sup> Teilweise basierte dieses Dokument auf der Verordnung vom 23. Februar 1674.<sup>336</sup> Die Bedeutung dieser Richtlinie wurde bereits in ihrer Einleitung deutlich, wo auf den bevorstehenden Krieg als Begründung für den Erlass dieses Dokuments hingewiesen wurde. In der Folge wurde auch der *Conseil des Prises*, das zuständige Prisengericht und Entscheidungsgremium unter der Leitung des Admirals von Frankreich, reaktiviert.<sup>337</sup> Zudem wurden die Handelsschiffe unter der Flagge der Generalstaaten als potenzielle Ziele für Prisennahmen festgelegt. Sie waren nach erfolgter Einbringung als Gute Prise zu werten. Die in diesem Dokument festgelegten Bestimmungen waren größtenteils organisatorischer und administrativer Natur,<sup>338</sup> einschließlich der Regelung des Widerspruchsverfahrens nach einer Entscheidung des Prisengerichts. Zudem wurde betont, dass die Urteilsfindung gemäß den Vorgaben der *Ordonnance 1681* und im Einklang mit den bilateralen Verträgen erfolgen sollte. Ergänzend erging der Hinweis, dass der prisengerichtliche Entscheid nicht im Widerspruch zu den Gesetzen und Verordnungen des Königreichs stehen durfte.

Es ist bemerkenswert, dass diese Richtlinien in einer Phase verabschiedet wurden, in der bereits ein nicht offiziell erklärter Krieg mit den Generalstaaten herrschte. Dies unterstreicht, dass die französische Exekutive die Dringlichkeit erkannte, klare Vorschriften für das Prisenwesen auch ohne formelle Kriegserklärung festzulegen. Eine solche Maßnahme illustriert die hohe Bedeutung des Prisenwesens in der Kriegsführung der damaligen Zeit.

In Erwartung des bevorstehenden Kriegs gegen die Vereinigten Provinzen erfolgte am 20. November 1688 eine Aktualisierung bzw. Anpassung der Weisung vom 5. Oktober 1674 betreffs der Bereitstellung von Kriegsschiffen der *Marine Royale* für private

334 Lebeau: Code des Prises (I), S. 128–130 [FRA #23] : *Règlement au sujet des prises qui seront faites en mer pendant la guerre*.

335 Auch als *standing operating procedure* (SOP) im militärischen Umfeld bezeichnet.

336 Ordonnanz über das Prisenverfahren (siehe oben unter 4.1.2).

337 Die Ordonnanz vom August 1681 beschreibt im ersten Kapitel des ersten Buchs die *terms of reference* für die Position des Admirals von Frankreich in allen Einzelheiten. Dieses Amt war erst wieder am 12. November 1669 mit einem *Règlement concernant les pouvoirs, fonctions, autorité et droits de la charge d'amiral de France* etabliert worden.

338 Die regional beauftragten Offiziere der Admiralität waren für die erste Bearbeitung der eingebrachten Prisen zuständig, unabhängig davon, ob sie durch einen größeren Verband oder einem Geschwader von mindestens 4 Schiffen der Marine gekapert wurden. Danach waren die Unterlagen den Marine-Intendanten in den Stützpunkten und schließlich dem *Conseil des Prises* zur Beurteilung und Entscheidung vorzulegen. Der Prisengericht setzte sich aus verschiedenen namentlich genannten, ordentlichen Staatsräten, Beratern und dem Marine-Staatssekretärs Marquis de Seignelay zusammen. Sie führen die Geschäfte des zu diesem Zeitpunkt noch zehnjährigen Admirals von Frankreich, Louis-Alexandre, Graf von Toulouse. Ihm war dieses Amt per Erlass vom 23. November 1683 seitens seines Vater König Ludwig XIV. übertragen worden. Der Prisengericht hat seinen Sitzungsort in der Residenz des Admirals.

Unternehmer.<sup>339</sup> Unter Bezugnahme auf die darin eingeführte diesbezügliche Doktrin wurden nochmals eine Reihe von Bestimmungen hervorgehoben. Sie betrafen insbesondere die Marine-Administration – die Intendanten und Kommissare in den Stützpunkten – zur Betonung ihrer Funktionen im Rahmen des Leasings dieser Schiffe und schließlich deren tatsächlichen temporären Überstellung.

Dazu gehörten Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten, die vor der Übergabe der Schiffe durch den jeweiligen Stützpunkt oder im Arsenal durchgeführt werden mussten. Die Einheiten sollten vollständig ausgerüstet und das Unterwasserschiff gereinigt sein. Zudem sollten sie mit Munition, Ausrüstung und Ersatzteilen versehen sein. Die Kosten für Überholung und Ersatz von Verbrauchsgütern nach dem Einsatz und der Rückgabe an die *Marine Royale* sollten den Leasingnehmern nicht in Rechnung gestellt werden. Zudem sollten sie auch nicht für eventuelle Totalverluste der geleaste Einheiten in Haftung genommen werden. Die Heuerzahlungen für die Offiziere und Marinesoldaten,<sup>340</sup> die ihren Dienst an Bord der zur Verfügung gestellten Schiffe leisteten, sollte von der Verwaltung des Stützpunktes übernommen werden. Der Verzicht des Königs auf den Drittel-Anteil der Prisengelder, der bereits in einer früheren Anordnung vom 8. November<sup>341</sup> festgelegt wurde, wurde erneut bestätigt.

Diese beiden kurz aufeinander folgenden Verordnungen zielten darauf ab, die Anwendung der Doktrin zur Bereitstellung von Einheiten der *Marine Royale* für den bevorstehenden Konflikt mit der englisch-niederländischen Allianz für prospektive private Unternehmer und Leasingnehmer zu erleichtern. Mit der ersten Verordnung erging eine Erhöhung des Anteils der *Armateurs* an den Prisengewinnen, während die zweite Verordnung eine Palette von Dienstleistungen festlegte, die vom Arsenal für die temporäre Überlassung der Kriegsschiffe zu erbringen waren. Mit den Entscheidungen der französischen Exekutive ab dem 21. Oktober waren sowohl die Vorbereitungen als auch die Rahmenbedingungen für den Handelskrieg gegen die Vereinigten Provinzen bereits vor dessen Ausbruch festgelegt.

Ein *letter of marque*, auch als Kommission bezeichnet, datiert auf das Jahr 1689 und ausgestellt von Wilhelm III., Prinz von Oranien und General-Admiral der Generalstaaten, wurde einem unbekanntem niederländischen Kaperfahrer gewährt. Weder dessen genauer Inhalt noch das Ausstellungsdatum sind bekannt.<sup>342</sup> Es ist anzunehmen, dass die Bewilligung im Zusammenhang mit der am 9. März 1689 von den Vereinigten

339 Lebeau (I), S. 131–133, [FRA #27], sie lautete: „*Ordonnance portant que les vaisseaux de l'État donnés aux Particuliers pour armer en course, leur seront remis radoubés, grées et carenés, &c. sans que, pour raison de ce, il soit retenu aucune chose sur le provenu des prises qu'ils feront.*“

340 Die Marinesoldaten sind Teil der Streitkräfte und für die militärische Sicherheit an Bord zuständig; sie sind nicht Teil der seemännischen und artilleristischen Besatzung.

341 Ebd., S-131, [FRA #25]; für Einzelheiten dazu Kap. 5.2.2/Frankreich.

342 Marsden: Law and Custom (II), S. 134.

Provinzen an Frankreich gerichteten Kriegserklärung stand, was ebenfalls auf den sich abzeichnenden Konflikt mit dem französischen Reich hindeutete.<sup>343</sup>

## 4.2.2 Das Prisenrecht in völkerrechtlichen Verträgen dieser Periode

Für diese erste Zwischenkriegszeit sind zwei Friedensverträge zu nennen, die die Situation im Mittelmeer kennzeichneten. Mit dem Abkommen zwischen Großbritannien und Algier im Jahre 1682<sup>344</sup> und ein Jahr später zwischen den Generalstaaten und dem Herrscher von Marokko<sup>345</sup> konnten die Übergriffe der nordafrikanischen Kaperfahrer und Piraten gegen die nordwesteuropäischen Kauffahrer vorläufig beendet werden. Diese Verträge unterschieden sich von bisherigen Friedensverträgen, da sie nicht primär maritime Konflikte beilegten, sondern vielmehr das sofortige Verbot von Kaperfahrten zum Ziel hatten, um den freien Handel und die Schifffahrt im Mittelmeer wiederherzustellen. Verstöße gegen diese Vereinbarungen würden als Piraterie angesehen und entsprechend völkerrechtlich verfolgt werden.

## 4.2.3 Zwischenfazit zum Prisenwesen in der ersten Zwischenkriegszeit

Während dieser Zwischenkriegszeit gab es keine Auseinandersetzungen der Antagonisten des vergangenen Kriegs untereinander. Sie war jedoch gekennzeichnet durch eine Reihe von Initiativen mit Auswirkungen auf die künftige Praxis des Prisenrechts und damit verschiedene Perspektiven aufzeigte.

### ***Die Ordonnance 1681 – auch ein präzises Regelwerk für das Prisenwesen***

Die *Ordonnance de la Marine* vom August 1681 bedeutete ein wichtiger Schritt zur Umsetzung der Bemühungen Colberts Frankreichs Geltung auf den Weltmeeren zu etablieren. Das Kapitel *Des Prises* dieser sehr umfangreichen Anordnung zum Seerecht Frankreichs formulierte die rechtlichen, operativen und administrativen Vorstellungen

<sup>343</sup> In diesem Zusammenhang verweist Marsden auf einen Brief des Gouverneurs der Spanischen Niederlande von 1691 [ENG #32] und auf eine Kommission des Admirals von Frankreich für einen französischen Schiffsführer aus dem Jahr 1693 [FRA #62]. Dieser letzte Brief ist in Anhang D.1 verfügbar.

<sup>344</sup> Chalmers: *Collection of Treaties* (II), S. 365–374, *Articles of Peace and Commerce between the most Serene and Mighty Prince Charles the Second, by the Grace of God, King of Great Britain, France, and Ireland, Defender of the Christian Faith, &c. and the most illustrious Lords, the Bashaw, Dey, Aga, and Governors of the famous City and Kingdom of Algiers, in Barbary: Concluded by Arthur Herbert, Esquire, Admiral of his Majesty's Fleet in the Mediterranean Seas.*

<sup>345</sup> GPB, Bd. 4, S. 298–302, *Tractaet van Vreede en Commerce, Tusschen sijne Majesteyt Muley Ismael, Keyser van Marocco, Koning van Fez, Tafilet, Garbe ende Africa, ter eenre; ende de Heeren Staten Generael der Vereenighde Nederlanden, ende Sijne Hoogheyd den Heere Prince van Orange, ter andere zijde.*

der Exekutive für die zukünftige Handhabung des Prisenrechts. Die hier niedergelegten Regelungen galten für mögliche Kaperunternehmungen in einem Kriegsfall und betrafen die zivilen gleichermaßen privaten Schiffsführer und ihre Reeder. Obgleich nicht explizit benannt, kann man davon ausgehen, dass die verschiedenen Maßgaben bei derartigen Einsätzen auch für die Kommandanten der *Marine Royale* galten. Durch die umfangreiche Verschriftlichung der verschiedenen Facetten des Prisenwesens Frankreichs erwies sich dieses Dokument als wegweisend für die Kaperkriegsführung der europäischen Seemächte.

In diesem speziellen Kontext ist Artikel 7 hervorzuheben, da in seinem Text der zukünftige prisenrechtliche Grundsatz Frankreichs festgeschrieben wurde. Danach galt die feindliche Flagge des kontrollierten Handelsschiffs als das alleinige Kriterium für die Konfiszierung der Fracht unabhängig dessen Eigentümerschaft. Dieser Grundsatz wurde im internationalen Seekriegsrecht mit der *Maxime La Robe d'ennemi confisque celle d'ami*, auch bekannt als Doktrin der *Infection hostile*, verankert. Er bestimmte bis zur Pariser Seerechtsdeklaration 1856 die französische Kaperkriegsführung. Eine Gruppe von englischen Juristen äußerte im Vorwort des Kapitel VI ihrer Übersetzung der *Ordonnance 1681*: „they have certainly compil'd the most accomplish'd System of Laws for Trade and Navigation, that ever Europe saw.“<sup>346</sup>

### **Die Praxis des Prisenrechts in der Karibik – eine fortwährende Herausforderung**

Trotz Zwischenkriegszeit blieben Spannungen zwischen Frankreich und England in der Karibik mit prisenrechtlichen Implikationen bestehen. So zeigten zwei Veröffentlichungen den Zusammenhang der Diplomatie mit dem Kaperwesen auf. Beide betrafen Beschlüsse des britischen Kronrats zur Klärung bilateraler Beziehungen. So ging es im Jahre 1683 um französische Plünderungen des englischen Handels in der Karibik. Die Kaperungen von englischen Kauffahrern und die Misshandlung ihrer Besatzungen, kombiniert mit dem fraglichen Status einiger Kaperfahrer, die behaupteten, im Auftrag des französischen Gouverneurs von Hispaniola zu segeln, lösten diplomatische Verstimmungen zwischen London und Versailles aus. Dies zeigt, wie kritisch die Situation in Übersee war und wie sie die europäische Diplomatie beeinflusste.

Im zweiten Fall veranschaulicht der Beschluss des Kronrats von 1684 die Komplexität und Nuancen der prisenbezogenen Rechtsprechung in Verbindung mit der differenzierten Auslegung internationaler Abkommen und nationaler Prisenordnungen. Nach englischer Auffassung waren englische Waren, die auf alliierten Schiffen transportiert wurden, als frei anzusehen. Jedoch würden sie diesen Status verlieren und als *unfrei* betrachtet und behandelt werden, sobald sie auf Schiffen geladen wurden, deren Heimatstaaten sich im Krieg mit den Alliierten befanden.

<sup>346</sup> Alexander Justice: *A General Treatise of the Dominion of the Sea: and a Compleat Body of the Sealaws. Particularly the Ancient Laws of the Rhodians and Romans; those of Oleron, Wisbuy, and Other Countries; with Curious Notes and Observations.* 3rd Edition. London 1724, S. 249 „Sie haben sicherlich das vollkommenste System von Gesetzen für Handel und Navigation zusammengestellt, das Europa je gesehen hat.“

Andererseits zeugte der Neutralitätsvertrag von 1686 zwischen Großbritannien und Frankreich von einem pragmatischen Ansatz. Es ging darum, die kolonialen und kommerziellen Spannungen auf Nordamerika und die Karibik-Region zu begrenzen. Beide Seemächte versuchten mit diesem Abkommen, eine Ausweitung des Konflikts und damit eine mögliche Eskalation in Europa zu verhindern. Insgesamt deutet diese Zwischenkriegszeit auf eine zunehmende Verflechtung von Diplomatie, politischen Zielen und der Praxis des Prisenrechts hin, die sich im Neunjährigen Krieg manifestieren sollte.

### 4.3 Der Neunjährige Krieg 1688–1697

Mit der durch das englische Parlament angetragenen Königswürde und deren Übernahme im Februar 1689 strebte Wilhelm III. von Oranien eine klare Ausrichtung der Beziehungen zwischen England und den Niederlanden an, die sich gegen den französischen Herrscher richtete. Dieses Ziel wurde durch eine enge politische und militärische Kooperation zwischen beiden Staaten verwirklicht. Es manifestierte sich in der Unterzeichnung von vier bilateralen Vereinbarungen zur alliierten maritimen Kriegsführung gegen Frankreich. Zudem wurde auch eine Harmonisierung für ein gemeinsames Vorgehen im Seekrieg wie auch in der Handhabung des Prisenwesens vereinbart. Diesbezügliche Papiere fanden in dem nachfolgenden Diskurs Berücksichtigung aufgrund ihrer Relevanz für die erforderliche Einordnung der Ereignisse des Gesamtgeschehens, obgleich sie mit der Thematik der Dissertation nur mittelbar verbunden sind.

Für den Verlauf dieses Konflikts sind 15 Dokumente zu den Themen der Policy-Domäne mit ihren Themen verzeichnet. Auf den französischen Bestand entfallen einzig zwei Papiere auf Angelegenheiten zu Seebriefen bzw. *Passeports* (PPT). Englands Regelwerk verzeichnet je zwei Schriftstücke zu Bilateralen Vereinbarungen (BLV) und zum Neutralitätsgebots im Kontext des Prisenrechts (NEU). Im niederländischen Inventar sind vier Veröffentlichungen zu Politische Weisungen für den Kaperkrieg (NWK) verzeichnet, dazu kommen noch zwei Papiere zu den BLV- und NEU-Thematiken.

Das einzige Thema, das in allen drei Beständen referenziert wird, betrifft Angelegenheiten zu Kommissionen (KOM), wenn auch nur mit je einem Dokument im französischen und niederländischen Bestand gegenüber neun Veröffentlichungen im englischen Inventar. Die Anzahl der Dokumente zu spezifischen Themen während dieses Konflikts deutet auf unterschiedliche Prioritäten der drei Exekutiven hin: die Vercharterung von Kriegsschiffen (CHA) für Frankreich, Kommissionen für England (KOM) und maritime Aspekte im Kontext des Prisenrechts (MAR) für die Generalstaaten. Mit jeweils fünf Dokumenten im französischen und englischen Bestand weisen die Anweisungen zur Durchführung der Prisenverfahren (EXE) ebenfalls auf ihre maßgebliche Relevanz auf.

Die nachfolgende Abbildung 64 zeigt die Verteilung der insgesamt 50 Dokumente, die während dieses Konflikts im Hinblick auf ihre Außenwirkung in den beiden Domänen veröffentlicht wurden.

Die nachfolgende Analyse und Bewertung konzentriert sich auf die nationalen Dokumente, die während des Neunjährigen Kriegs zur Außenwirkung des Prisenwesens veröffentlicht wurden. Diese Dokumente sind ihren acht Referenzthemen zugeordnet, wie der Überblickgrafik zu entnehmen ist.

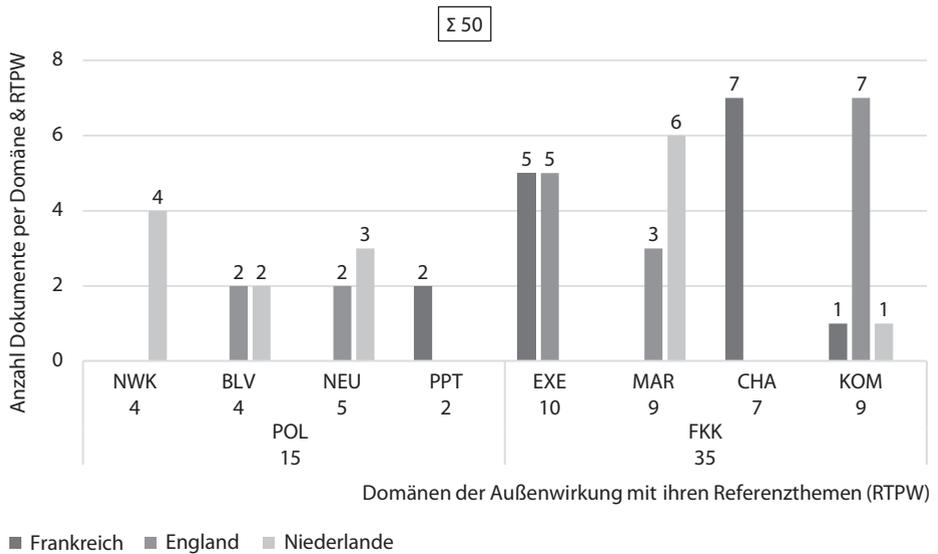


Abbildung 64: Die Verteilung der Referenzthemen zur Außenwirkung im Krieg 1689–1697

**Legende:**

- POL Policy-Aspekte für den Kaperkrieg
- NWK Nationale politische Weisungen für den Kaperkrieg
- BLV Bilaterale Vereinbarungen (Friedens-, Handel- und Schifffahrtsverträge, Beistandsabkommen)
- NEU Neutralitätsgebot und Handhabung des Prisenrechts
- PPT Angelegenheiten zu Seebriefen (Passports, Passeports, Paspoorten)
- FKK Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs
- EXE Anweisungen zur Durchführung der vier Institute des Prisenrechts
- MAR Maritime Aspekte im Kontext des Prisenrechts
- CHA Vercharterung von Kriegsschiffen an private Syndikate/Kapitäne
- KOM Angelegenheiten zu Kommissionen (Kaperbriefe und Repressalienbriefe)

### 4.3.1 Policy und Führung des Kaperkriegs

Aus maritimer Perspektive markierte die Landung von Wilhelm III. von Oranien, dem niederländischen Statthalter, mit einer bedeutenden Streitmacht in der Bucht von Torbay an Englands Südwestküste am 5./15. November 1688 den Beginn des Neunjährigen Kriegs. Als Reaktion auf diese Invasion erklärte der französische König Ludwig

XIV. knapp zwei Wochen später, am 26. November, den Generalstaaten den Krieg. Die Usurpation des englischen Thrones durch Wilhelm III. im selben Jahr und seine fortwährende Rolle als Statthalter der Niederlande schufen eine einzigartige politische und völkerrechtliche Lage. Ludwig XIV. sah offenbar keine Veranlassung für eine gesonderte Kriegserklärung an England, da die französische Erklärung an die Niederlande indirekt auch einen Konflikt mit England implizierte, zumal Wilhelm III. nun beide Ämter in Personalunion innehatte.

Kurz nach dem Eingang der Kriegsdeklaration erließen die Generalstaaten der Niederlande eine Resolution zur wirtschaftlichen Abwicklung französischer Prisen und ihrer Fracht.<sup>347</sup> Die Einzelheiten dazu werden an späterer Stelle erörtert. Eine Besonderheit im Kontext der niederländischen Policy und Führung des Kaperkriegs findet sich am Ende dieses Dokuments. Darin wurde im Rahmen der Kaperkriegführung auf die Beachtung des nationalen prisenrechtlichen Grundsatzes *vry Ship, vry Goedt* oder ‚Frei Schiff – Frei Gut‘ hingewiesen.<sup>348</sup> Diese Maxime besagte, dass auf einem freien bzw. neutralen Schiff dessen Fracht, auch wenn es eine feindliche Flagge führte, nicht konfisziert werden durfte bzw. unverletzlich war. Im Umkehrschluss bedeutete dies, dass wenn das Schiff feindlich ist, so darf auch die Ladung, selbst wenn sie neutral ist, weggenommen werden.<sup>349</sup> Die provinziellen Admiralitäten waren angehalten, in ihrem Verantwortungsbereich bei der operativen Kaperkriegführung nach diesem prisenrechtlichen Grundsatz zu verfahren.

In Anlehnung an das Kriterium der geführten Seeflagge eines auf See angetroffenen Kauffahrteischiffes besagte diese niederländische Weisung, dass die Flagge des Schiffes über den Charakter und damit über die Konfiszierung seiner Fracht entschied. Diese Sichtweise folgte der Maxime *Le pavillon couvre la marchandise* im Seekriegsrecht. Im Gegensatz dazu besagte der französische Grundsatz, festgelegt in der *Ordonnance de la Marine* von 1681, *La robe d'ennemi confisque celle d'ami*, wonach unabhängig von den Eigentumsrechten an den Frachtgütern an Bord eines feindlichen Schiffes diese der Beschlagnahme unterlagen.<sup>350</sup> Der englische Grundsatz hingegen war weniger eindeutig und zumeist situativ gebunden; er tendierte dazu, jedes Schiff unabhängig seiner Flaggenführung mit Kurs Frankreich als ‚Gute Prise‘ zu beschlagnahmen. Damit zeigte sich zu Beginn des Kriegs eine unterschiedliche Praxis des Seebeuterechts der drei Seemächte, ein Status, der das Kriegsgeschehen bis zu den Verträgen von Utrecht 1713 prägen sollte.

347 Rec (II), S. 140f., [NLD #28]

348 Ebd., S. 141.

349 Wehberg, Das Seekriegsrecht, S. 23.

350 Vgl. dazu: Kriegsrecht und Neutralitätsrecht, S. 106, FN 8.

Am 9. März 1689 erging die sehr umfangreiche Kriegserklärung der Vereinigten Provinzen der Niederlande an Frankreich.<sup>351</sup> Auffallend am Wortlaut dieser Erklärung war, dass sie nicht ausschließlich an Frankreich adressiert war. Sie enthielt auch Hinweise auf Regelungen, Verbote und Einschränkungen für die eigenen Bürger, besonders in Bezug auf die kommerzielle Schifffahrt und den Handel mit französischen Häfen. Weiterhin klärte die Deklaration, dass die angeordneten Maßnahmen nicht für neutrale Handelspartner gälten. Sie durften den Handel mit Frankreich fortsetzen, allerdings mit der Ausnahme von Waren, die als Konterbande eingestuft wurden.<sup>352</sup> Derartige intern adressierten Bestimmungen waren in der französischen Kriegsdeklaration an die Generalstaaten vom November des Vorjahres nicht enthalten, was das niederländische Dokument inhaltlich besonders hervorhebt.

Vergleichbar mit einer Arenga erfolgte einleitend eine Darlegung der historischen Vergangenheit mit Frankreich und der letzten politischen Entwicklungen, die zwangsläufig zu der Kriegserklärung führen mussten. Obgleich die Generalstaaten sich einer französischen Bedrohung an Land ausgesetzt sahen und dieser Sachverhalt in der Begründung der Kriegserklärung dargelegt wurde, lag der primäre Fokus der Erklärung auf maritimen Aspekten. Im ersten Artikel wurde der leitende Grundsatz dieses Manifestes präsentiert, wonach es allen Bürgern der Generalstaaten oder auch dort lebenden Ausländern fortan untersagt war, Waren und Güter an Frankreich zu liefern, die für dessen Kriegsführung von Nutzen sein konnten. Artikel 2 enthielt die Liste von Gütern der Konterbande,<sup>353</sup> die nicht nach Frankreich verschifft werden durften. Reeder und Kaufleute mussten gemäß dem dritten Artikel eine schriftliche Versicherung hinterlegen, dass Konterbande-Güter, die sie ausführen wollten, nicht für französische Häfen bestimmt waren. Gemäß Artikel 4 waren alle Schiffe mit Konterbande-Fracht,

351 Rec (II), S. 144–151, [NLD #30]; Niederländischer und französischer Wiederabdruck in: Du Mont, J.: *Corps universel diplomatique du droit des gens*, Tome VII, Partie II, S. 213–220: *Declaratie va Oorlogh, mitsgaders Placaet van de Hoogh Mog. Heeren Staten Generaal der Vereenighde Nederlanden, oudende verbodt tegens de Ingezetenen der selver Landen, en rakende de Navigatie en Commerce van Neutralen op de Havenen van Vrankrijck und Déclaration de Guerre & Placard de leurs Hautes Puissances des Provinces-Unies, contenant une Défense à tous les Habitants de ces Provinces-Unies de Pais-Bas, & concernant la Navigation & le Commerce des Puissances Neutres aux Ports de France, aussi bien que les Marchandises de Contrebande, les Assurances des Vaisseaux & des Denrées appartenantes aux Sujets du Roi de France*. Englischer Abdruck in Jenkinson: *A collection of all the treaties of peace, alliance, and commerce, between Great-Britain and other powers*, Vol. I, S. 67–79: *A Declaration of War against France, and a Placaert of the States General of the United Provinces, concerning the Commerce of the Inhabitants of the said Provinces: as also of neutral Powers in the Ports of France, and contrabands Goods, Securities- of Ships and Merchandises, appertaining to the Subjects of France*.

352 Vgl. dazu George N. Clark: *The Dutch alliance and the war against French trade 1688–1697*. London, New York, Toronto 1923, S. 29.

353 Rec (II), S. 148. Im Einzelnen werden aufgeführt: *voor Waaren van Contrabande sullen werden gereeckent alle Vuurwercken , ende het geene daar toe behoordt, als allerhande Canon , soo groot als kleyn, Musquetten, Pistoolen, en de der selver Loopen , Bussen , Mortieren, Petarden, Pomben, Granaden Souzysen , Peck-kransen, Affuyten , Forquetten, Bandeliers, Kruyt, Lont, Salpeter, Kogels, soo wel Yzere als Looode, Degens, Lancen, Piecken, Hellebaarden, gewapende Dorsvlegels, Stormhoeden , Casquetten , Curassen, Schilden, Paarden, Zalen, Holsters, Pistool-loopen, Rapier-henghsels, ende alle andere Toerustingen, ten gebruycke van den Oorlogh gesatsoeneert ende gemaackt*.

die vor der Küste Frankreichs von den eigenen *Commissievaarders* aufgebracht wurden, von den regionalen Admiralitäten als ‚Gute Prise‘ zu verurteilen. Nach Artikel 5 waren alle Schiffsführer und Kaufleute von Handelsschiffen verpflichtet, während ihrer Fahrten einen gültigen Seepass ebenso wie die allgemein vorgeschriebenen Schiffsdokumente vorzuweisen. Die Kommandanten der niederländischen Marine waren gemäß Artikel 6 angehalten, ein mit einem rechtmäßigen Seebrief ausgestattetes Handelsschiff nicht an der Weiterreise zu hindern, sofern es ohne Konterbande an Bord einen französischen Hafen anlaufen wollte. Bei Verstoß gegen die Konterbande-Auflagen waren der Kapitän und sein Reeder mit der Konfiszierung des Schiffes und dessen Fracht zu bestrafen. Mit den Bestimmungen in zwei weiteren Artikeln waren die Kommandanten aufgefordert, gemäß den Vereinbarungen der mit anderen Herrschern oder Staaten geschlossenen Verträge auf See zu operieren; die Admiralitäten waren über mögliche Verstöße in Kenntnis zu setzen.<sup>354</sup> In den letzten Artikeln 10 bis 12 wurden in zusammengefasster Form die Verhaltensmaßstäbe für die Schiffsführer, die administrativen Angelegenheiten über die Verwendung der Gelder aus den Prisenerlösen unter Beachtung der Regelungen vom 1. Dezember 1640 über Plündern und Stehlen von erbeuteten Prisen<sup>355</sup> aufgegriffen. Es wurde allen Bürgern zudem verboten, französische Schiffe oder ihre Fracht sowie Schiffe unter anderen Flaggen mit dem Ziel Frankreich zu versichern; im Falle eines bekannten Verstoßes wäre die Versicherungssumme für ungültig erklärt und eingezogen worden.

Eine weitere Besonderheit dieses Dokuments zeigte sich in seinen äußerst detaillierten Festlegungen sowohl bezüglich der externen als auch der internen Zielsetzungen und Regelungen. Gemäß den Konventionen des Völkerrechts wurde die Erklärung an den Herrscher Frankreichs, König Ludwig XIV., direkt gerichtet. Darin wurde er auch über die getroffenen Maßnahmen zur entschlossenen Führung des niederländischen Handelskrieges in Kenntnis gesetzt. Parallel dazu wurden die internen, nationalen Vorgaben für die eigene Kaperkriegsführung durch Aktualisierung der Prinzipien der Prisenordnung als Handlungsanweisung für den bevorstehenden Krieg dokumentiert. Stephen Neff weist auf eine zusätzliche Zielrichtung der Erklärung hin: „*there was a third audience to which declarations of war were directed: the domestic population of the warring state*“<sup>356</sup> wie beispielsweise im genannten Artikel 12 gefordert. Ein am 8. April 1689 erlassenes Verbot für Seeleute auf ausländischen Schiffen – sei es Kriegs-, Handels- oder Fischereischiffen – anzuheuern,<sup>357</sup> unterstrich, welchen Ernst die Exekutive in Den Haag der sich anbahnenden maritimen Konfliktsituation mit Frankreich beimaß.

354 Dieser Artikel korrespondiert mit den Vereinbarungen des Marineabkommens vom April 1689.

355 GPB, Bd. 1, S. 992; der Titel der Anordnung lautet: *Placaet ende Ordonnantie, jegens het plunderen ende berooven van Prinsen, die op den Vyandt soo nu als dan werden veroverd, als ook de Schepen vande Ingesetenen deser Landen by den Vyandt genomen, ende uyt der selver macht weder ghelost ende gheliberert werdende.*

356 Neff, Stephen C.: *War and the Law of Nations*. Cambridge 2005, S. 107.

357 GPB, Bd. 4, S. 209.

Obwohl kein expliziter Passus vorlag, könnte angenommen werden, dass mit der Kriegserklärung der prisenrechtliche Grundsatz ‚Frei Schiff-Frei Gut‘ zur Anwendung kam, eine Regelung, die insbesondere von den Niederlanden favorisiert wurde. Dies ermöglichte es neutralen Kaufleuten und Reedern unter bestimmten Bedingungen, ihre Handelsbeziehungen zu Frankreich aufrechtzuerhalten, sofern die Ladung keine Konterbande enthielt.

Als Reaktion auf die neu formierte Allianz der Gegenseite reagierte die französische Exekutive unter Ludwig XIV. intern mit einem signifikanten Schritt: Die Promulgation der *Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et les arsenaux de marine*<sup>358</sup> am 15. April 1689. Sie trat auch für das Prisenwesen Frankreichs als zweite bedeutsame Regulierung nach der *Ordonnance 1681* in Erscheinung. Unter der Federführung des Marineministers Jean-Baptiste Antoine Colbert, Marquis de Seignelay,<sup>359</sup> wurde diese umfangreiche Anweisung ausgearbeitet, um die zukünftige maritime Positionierung Frankreichs präzise festzulegen. Der Text setzte Standards in Organisation, Administration und Verfahren für die *Marine Royale* und ihre Arsenalen. Aufgeteilt in 23 Bücher, beinhaltete dieses extrem belangreiche Dokument eine Vielzahl von Prinzipien und Bestimmungen, die darauf abzielten, die Einsatzfähigkeit der französischen Kriegsmarine zu gewährleisten.

Das 22. Buch, betitelt „Des Prises“, gliedert sich in drei Kapitel, die die Leitlinien für die Kaperkriegsführung definieren. Sie bestimmten, wie Kommandanten der *Marine Royale* das Prisenrecht handhaben sollten und welche Prozeduren zu befolgen waren. Obwohl diese Kapitel keine Neuerungen boten, konsolidierten sie vorherige Einzelverordnungen und ergänzten administrativ und prozedural das gleichnamige Kapitel der *Ordonnance 1681*, speziell auch gerichtet an die *Armateurs* bzw. *Corsaires*. Diese Anweisung legte im ersten Kapitel unter dem Titel „Des Prises faites par les Vaisseaux de Sa Majesté“ die Richtlinien fest, die seitens der Schiffe der *Marine Royale* bei der Prisenahme zu beachten waren. In zehn Artikeln wurden die Grundsätze für den Umgang mit eingebrachten Prisen und die speziellen Verantwortlichkeiten bestimmter Organisationselemente wie etwa Intendanten und Kommissare der Admiralität spezifiziert. Das zweite Kapitel mit dem Titel „Des procédures sur les Prises faites par les vaisseaux de Sa Majesté, & des droits & salaires des Officiers de l’Amirauté qui sont employez“ legte in 15 Artikeln die verschiedenen Stadien des Prisenverfahrens fest, ebenso die Rechte und auch die Gehälter für die Offiziere, die der Admiralität zugeordnet sind, fest.

Unter dem Titel „Les conditions auxquelles les vaisseaux de Sa Majeste pourront estre donnez aux Armateurs particuliers“ adressierte das dritte Kapitel in sechs Artikeln die Kriterien für die Bereitstellung bzw. das Chartern bestimmter Schiffstypen der *Marine Royale* an private Reeder. Es bestätigte damit die strategische Relevanz, die

358 Colbert, Marquis de Seignelay: *Ordonnance de Louis XIV. pour les armées navales et de marine*. Paris, 15 Avril 1689. URL: [https://play.google.com/books/reader?id=JDJe\\_f99SGsC&pg=GBS.PR3](https://play.google.com/books/reader?id=JDJe_f99SGsC&pg=GBS.PR3), Zugriff am 14.05.2020

359 Marineminister seit dem Tod seines Vaters Jean-Baptiste Colbert am 6. September 1683.

der Intensivierung der Kaperfahrt im Handelskrieg beigemessen wurde. Mit Artikel 5 dieses Kapitels orientiert sich die Ordonnanz an den Bestimmungen des Reglements vom 5. Oktober 1674. Die darin enthaltenen Richtlinien repräsentieren die ‚Doktrin der staatlichen Freistellung von Schiffen der *Marine Royale* für privat finanzierte Kapereinsätze‘, die als Äquivalent zu den zuvor genannten Regelungen gilt. Diese Direktive findet ihre Entsprechung in Nerzics Prägung des Begriffs der *Armements mixtes*. Eine Übersetzung dieses Terminus ins Deutsche als ‚gemischte Verbände oder Unternehmungen‘ trifft jedoch nach Auffassung des Verfassers dieser Dissertation nicht den Kern der spezifischen Bedeutung dieser außergewöhnlichen und vielschichtigen Regelung. Mit dieser Ordonnanz wurde die ursprüngliche Aufteilung der Prisenerlöse in Drittel abermals in Kraft gesetzt, wonach das erste Teil dem König zustand; die zuvor großzügige Regelung vom November 1688 war damit erneut aufgehoben.

Die sich weiter verschärfenden politischen Spannungen in Europa zeigten sich auch in einer Entschließung des englischen Kronrats vom gleichen Monat. Sie forderte die Admiralität auf, die Aktivitäten der hanseatischen Kauffahrer sorgfältig durch Überwachung bekannter Handelsrouten im Blick zu behalten. Hintergrund dafür war, dass die Hanse zwar zum deutschen Reichsgebiet gehörte, aber auf politische Eigenständigkeit pochte und es daher ablehnte, sich der politischen Linie des Heiligen Römischen Reiches unter Kaiser Leopold I. anzuschließen. So sah der Beschluss vor, dass mit Ablauf des 24. Aprils 1689 Handelsschiffe der Hanse einschließlich ihrer Ladung im Transit zu Zielhäfen in Frankreich zu konfiszieren waren. Kauffahrer aus Hamburg oder anderen Hansestädten, die einen französischen Atlantikhafen nach dem 10. Mai einen Hafen im Mittelmeer nach dem 20. Mai verlassen wollten, würden ebenfalls der Beschlagnahme unterliegen.<sup>360</sup> Wilhelm III. billigte diesen Beschluss und wies Sir Charles Hedges<sup>361</sup> an, entsprechend zu verfahren. Als Begründung wurde angeführt, dass die Städte der Hanse entgegen der Vereinbarung mit der kaiserlichen Regierung in Wien den Handel mit Frankreich fortsetzen. Sie selbst bezeichneten sich als neutral und fühlten sich aufgrund ihrer beanspruchten Souveränität im Reichsverband nicht an Politik und Beschlüsse des Reichs gebunden.

Am 29. April 1689 unterzeichneten die Beauftragten beider Staaten gemeinsam in Whitehall das erste Abkommen, es betraf die zukünftige englisch-niederländische maritime Kooperation. Es war zwar kein Zeitrahmen für die Gültigkeit vereinbart, aber, wie sich zeigen sollte, galt diese Vereinbarung im Grundsatz bis zum Jahre 1713.<sup>362</sup> John B. Hattendorf schrieb dazu, dass die diplomatischen Vertreter beider Staaten den

<sup>360</sup> Marsden: *Law and Custom* (II), S. 130f., [ENG #24]. Ein Datum war nicht angegeben.

<sup>361</sup> Sir Charles Hedges war leitender Richter der Admiralität von 1689 bis 1714.

<sup>362</sup> Du Mont, J.: *Corps universel diplomatique du droit des gens*, Tome VII, Partie II, S. 222, *Traité entre Guillaume III & Marie Roi & Reine d'Angleterre, & les Etats Généraux des Provinces-Unies des Païs-Bas touchant l'Armement par Mer*. Die korrespondierende englische Fassung *A Treaty between William III. And Mary, King and Queen of Great Britain, and the States General of the United Provinces, concerning fitting out a Fleet* in Whatley, Samuel (Hrsg.): *A general collection of treatys, manifesto's, contracts of marriage, renunciations, and other publick papers, relating to peace and war*. Vol. I. The second edition. London 1732. Eine Kurzfassung die-

Vertrag am 21. Mai unterzeichneten, aber auf den 29. April zurückdatierten.<sup>363</sup> Die damit verbundene Absicht lag offensichtlich darin, die Vertragsunterzeichnung offiziell noch vor der Kriegserklärung Englands an Frankreich durchzuführen. Hattendorf wies darauf hin, dass bei der Erarbeitung des Flottenabkommens auch Wilhelms Einfluss erkennbar war. Dennoch, der Inhalt der Vereinbarungen beruhte fast vollständig auf den Vorschlägen der niederländischen Delegation.<sup>364</sup>

Der erste Teil des Abkommens behandelte in den Artikeln 1 bis 10 die verschiedenen Aspekte der Nutzung ihrer Flotteneinheiten im zu erwartenden maritimen Konflikt mit Frankreich. Insbesondere ging es um die anteilige Gestellung von Kriegsschiffen verschiedener Fähigkeitskategorien für gemeinsame, koordinierte Operationen gegen die *Marine Royale*. Die *Royal Navy* stellte einen um den Faktor 1,7 größeren Anteil bei den Linienschiffen wie auch bei den Fregatten als die Flotte der Generalstaaten. Dazu kam die Festlegung einer regional unterschiedlichen Präsenz von Einheiten, aufgeschlüsselt nach Anzahl und Fähigkeiten im Mittelmeer, in der Irischen See und im Seegebiet zwischen Calais und Dover. Bemerkenswert ist die unterschiedliche Gewichtung dieser drei Regionen und die damit verbundene angenommene potenzielle Bedrohungslage. Führung und Leitung der vereinigten Flotte sowie Harmonisierung von nationalen Vorschriften betreffend Einhaltung der Disziplin im Einsatz sowie eines gemeinsamen Rechtsverständnisses konstituierten weitere thematische Gesichtspunkte, die besondere Aufmerksamkeit beanspruchten.

Im zweiten Teil des Abkommens wurde in vier separaten Artikeln die Grundlagen für die koordinierte Handhabung des Prisenwesens bei Kaperunternehmungen festgeschrieben. Dabei ging es um die Aufteilung der eingebrachten Prisen, sie folgte gleichfalls den vereinbarten Quotas für die beiden Flotten.<sup>365</sup> Die Adjudikation einer Prise kann nur von der für den Kaperer zuständigen Admiralität werden.<sup>366</sup> Sofern eine Prise jedoch in einem gemeinsamen Einsatz von Schiffen beider Marinen eingebracht wurde, entscheidet die Admiralität über die Zuerkennung, der das Schiff mit der stärkeren Bewaffnung untersteht.<sup>367</sup>

Schließlich waren die Kommandanten beider Marinen angewiesen, den Handelsschiffen des Bündnispartners erforderlich Begleitschutz zu geben. Zudem hatten sie

ses Dokuments ist verfügbar unter dem Titel *The Treaty between William and Mary, King and Queen of Great Britain, and the States, concerning fitting out a Fleet, concluded April 29, 1689* in Jenkinson: A collection of all the Treaties, S. 279f.

363 Hattendorf, John B.: To Aid and Assist the Other. Anglo-Dutch Cooperation in Coalition Warfare at Sea, 1689–1714. In: Hattendorf (Hg.) – Talking about Naval History – A Collection of Essays, S. 69.

364 Hattendorf: Anglo-Dutch Cooperation, S. 69.

365 Jenkinson: A collection of all the Treaties, S. 279: XI. Prizes shall be divided between the two fleets, in proportion to their number.

366 Ebd., S. 279: XII. Prizes shall be adjudged by the admiralty, to which the man of war that took them does belong.

367 Ebd., S. 280: XIII. If both sides be concerned in taking, they shall be condemned by the admiralty on which the ships that have most guns do depend.

lageabhängig die Plantagen auf den Westindischen Inseln zu unterstützen.<sup>368</sup> Mit dem abschließenden Artikel 15 wurde die beiderseitige Ratifizierung innerhalb von sechs Wochen festgelegt.<sup>369</sup> Damit war der Policy-Rahmen gesetzt, innerhalb dessen das Prisenwesen zur Unterstützung des Kaperkriegs der beiden Allianzpartner in diesem Konflikt durchzuführen war.<sup>370</sup>

Am 17./27. Mai 1689 proklamierten die neu inthronisierten Monarchen Großbritanniens, König Wilhelm III. und seine Gemahlin Königin Maria, den Krieg gegen Ludwig XIV. von Frankreich.<sup>371</sup> Als Gründe für diesen Schritt nannten sie unter anderem die wiederholten Übergriffe französischer Kaperfahrer sowie die daraus resultierenden negativen Auswirkungen auf den englischen Handel. Dazu kamen noch das französische Importverbot von Gütern sowie die unverhältnismäßig hohen Zollabgaben; in ihrer Gesamtheit konstituierten sie Aktionen zum Schaden Englands und mussten daher mit dieser Erklärung manifestiert werden.<sup>372</sup>

Eine französische Reaktion erfolgte zeitnah. Am 6. Juni verfügte der Staatsrat in Versailles, dass sowohl englische als auch schottische Schiffe, die in französische Häfen eingebracht und vorläufig beschlagnahmt wurden, zugunsten des Königs konfisziert werden sollten. Dies galt ebenso für deren Ladung. Grundlage für diesen Beschluss war eine am 14. Januar 1689 durch einen Kommandanten der *Marine Royale* erfolgte Prisennahme und die nachfolgende vorläufige Entscheidung der Admiralität in Brest. Nach Überprüfung der Sachlage hatte der zuständige Prisenrat die Entscheidung ‚Gute Prise‘ getroffen. Damit wurde der Verkauf des gesamten Prisengutes und die Zahlung des zustehenden zehnten Anteils des Verkaufserlöses an den *Amiral de France* angeordnet. Trotz der Tatsache, dass die Prisennahme vier Monate vor der offiziellen Kriegserklärung zwischen Frankreich und England stattfand, war sie legitim. Dieses Verhalten spiegelt ähnliche Aktionen gegen die Generalstaaten wider, die schon vor der formellen Kriegserklärung Frankreichs am 9. März 1689 durchgeführt wurden. Dabei ist zu beachten, dass aus französischer Perspektive bereits seit dem 26. November des vorangegangenen Jahres ein Kriegszustand mit den Vereinigten Provinzen bestand, wie zuvor erörtert.

368 Ebd.: S. 280: XIV. *The captains of men of war on both sides shall have orders to convoy and protect: the ships of the other party, and to succour their plantations in the West-Indies, if there be occasion.*

369 Ebd., S. 280.

370 Vgl. dazu Hattendorf, John B. To Aid and Assist the Other. Anglo-Dutch Cooperation in Coalition Warfare at Sea, 1689–1714. In: Hattendorf (Hg.) – Talking about Naval History – A Collection of Essays, S. 65–81, hier: S. 69–72.

371 Jenkinson: A collection of all the Treaties, S. S. 282–285; Du Mont, J.: Corps universel diplomatique du droit des gens, Tome VII, Partie II, S. 230f. : *Declaration of War.*

372 Ebd. S. 283f.: *The proceedings of the French King against our subjects in Europe are so notorious, that we shall not need to enlarge upon them: his countenancing seizure of English ships by French privateers, forbidding the importation of a great part of the product and manufactures of our kingdom, and imposing exorbitant customs upon the rest, notwithstanding the vast advantage he and the French nation reap by their commerce with England, are sufficient evidences of his designs to destroy the trade, and consequently to ruin the navigation, upon which the wealth and safety of this nation very much depends.*

Wohl auch als Reaktion auf die französische Verordnung einen Monat vorher erhielten die Lords der Admiralität am 26. Juni/6. Juli den Auftrag, Kaperbriefe als Kommissionen für die Durchführung des Handelskrieges gegen französische Kaufleute an interessierte und qualifizierte Unternehmer und Kapitäne auszustellen.<sup>373</sup> Mit dieser Maßnahme wurde eines der englischen Kriegsziele offensichtlich: den französischen Seehandel zu unterbinden oder zumindest erheblich zu beeinträchtigen.<sup>374</sup> Darüber hinaus wurde der Prisengerichtshof der Admiralität als die maßgebliche Instanz in Fragen des Prisenrechts unter Berücksichtigung des Seevölkerrechts und zur Beurteilung der Legalität der Prisennahmen mit den entsprechenden Entscheidungsbefugnissen bestätigt.

Unter Verweis auf die im Mai 1672 erfolgten Weisungen für den Kaperkrieg gegen Frankreich und Holland wurden am 27. Juni 1689 die aktualisierten Instruktionen für die Kaperer angeordnet. Sie benannten Frankreich als den alleinigen Kontrahenten; dazu enthielten sie eine Regelung nach der die Kaperer ihre Prisen in jeden englischen Hafen einbringen konnten,<sup>375</sup> der für sie navigatorisch zweckmäßig erschien.

Darüber hinaus verabschiedete das Unterhaus am 7./17. August 1689 – der ersten Parlamentsperiode unter Wilhelm III. und Mary als gemeinsame Könige Großbritanniens – den bedeutsamen *Act for Prohibiting all Trade and Commerce with France* [1 Will. & Mary, c.34].<sup>376</sup> Ab Erlassdatum waren Handel und Gewerbe mit Frankreich untersagt, damit war die politische Grundlage für die kommerzielle Kriegsführung<sup>377</sup> gelegt. Dennoch gelangten weiterhin diverse Handelswaren aus dem gegnerischen Land jenseits des Kanals auf den englischen Markt. König und Parlament sahen sich im Jahre 1690 veranlasst, dieses Gesetz wieder aufzugreifen, um durch einen erneuten Beschluss<sup>378</sup> eine effektivere Durchsetzung des Verbots der wirtschaftlichen Beziehungen mit dem Kriegsgegner zu erreichen und dabei die eigenen wie auch die feindlichen Kapereinsätze in den Fokus zu nehmen.

Eine Woche später, am 12./22. August 1689, erfolgte in Whitehall der Abschluss eines von Wilhelm III, König von Großbritannien, und den Generalstaaten der Vereinigten Provinzen ratifizierten Vertrags über das Verbot jeglichen Handels mit Frankreich und dazu über eine Einschränkung der französischen Handelsschiffahrt.<sup>379</sup> In der Einlei-

373 Marsden: *Law and Custom* (II), S. 123f., [ENG #23].

374 Im englischen Sprachgebrauch wird diese Kriegsführung auch als *Commercial warfare* bezeichnet.

375 Ebd., S. 413f., [ENG #27]: *Instructions for Privateers against France*.

376 John Raithby: *The Statutes of the Realm. The Statutes of King James II. & The Statutes of King William and Queen Mary*. London 1819a (= Volume 6), S. 98–103.

377 *Commercial Warfare* ist der englische Begriff für diese Art der Kriegsführung.

378 „William and Mary, 1690: An Act for the more effectually putting in Execution an Act Entituled An Act for Prohibiting all Trade and Commerce with France. [Chapter XIV. Rot. Parl. pt. 3. nu. 13.],“ in *Statutes of the Realm: Volume 6, 1685–94*, ed. John Raithby (s.l.: Great Britain Record Commission, 1819), 247. *British History Online*, accessed June 9, 2022, <http://www.british-history.ac.uk/statutes-realm/vol6/p247>.

379 Du Mont, J.: *Corps universel diplomatique du droit des gens*, Tome VII, Partie II, S. 238: *Traité & Convention entre Guillaume III. Roi de la Grande Bretagne, & les Seigneurs Etats Généraux des Provinces-Unies, pour l'Union & le Concert de leurs Armes contre la France, & principalement pour interdire toute sorte de Com-*

tung der beiden Fassungen des Vertragstextes wurde der Satzabschnitt „*de bloquer tous les Ports, Havres, et Rades dudit Roi T.C.*“ bzw. „*to block up all the ports*“ verwendet. Daher hat der Völkerrechtler Karl Strupp dieses Dokument in seiner Geschichte des Völkerrechts auch als *Blockadevertrag von Whitehall vom 22. August 1689 zwischen Großbritannien und Holland* bezeichnet.<sup>380</sup>

Mit diesem Vertrag beabsichtigten England und die Niederlande, durch wirtschaftliche Isolation Frankreichs den König zum Erhalt des Friedens zu drängen. Der Wunsch nach Frieden und Stabilität in Europa bildete die Grundlage, der diese beiden Staaten weiter zusammenbrachte, begünstigt durch die Personalunion von Wilhelm III. Als Teil der Umsetzung dieses Plans erhielten beide Flotten den Befehl, an den Küsten Frankreichs Präsenz zu demonstrieren und damit die Häfen und Reeden von See aus zu blockieren.

Artikel 1 der Vereinbarung legte fest, dass es englischen und niederländischen Kaufleuten sowie Kaufleuten aus Drittländern verboten war, mit französischen Stellen Handel zu treiben. Darüber hinaus wurde es ihnen untersagt, Waren und Güter aus französischen Besitzungen in englische oder niederländische Häfen zu importieren. Dies galt auch für maritime Handelsplätze anderer Länder. Bei Zuwiderhandlung drohte die Beschlagnahme der Fracht sowie der dafür verwendeten Schiffe.

Unter ausdrücklicher Bezugnahme auf die damalige militärpolitische Situation und den unmittelbar bevorstehenden Krieg mit Ludwig XIV. wurde in Artikel 2 festgelegt, dass Schiffe, die verdächtige oder offensichtlich für Frankreich bestimmte Fracht transportieren, von Einheiten der englischen und niederländischen Flotten oder ihren *Privateers* bzw. *Comissievaarders* aufgebracht und von den zuständigen Gerichten als ‚Gute Prise‘ deklariert werden sollten.

Im Artikel 3 des Vertrages wurde die Verpflichtung beider Allianzpartner festgehalten, alle Könige und Staaten, die sich nicht im Krieg mit Frankreich befanden, über diese Maßnahmen in Kenntnis zu setzen. Eine derartige Blockade wurde unter dem zusätzlichen Begriff *per notificationem* in das Seekriegsrecht aufgenommen. Allerdings stellte diese Maßnahme eine Herausforderung für die Handelsschiffe dar, die sich zum Zeitpunkt der Bekanntgabe des Vertrages bereits auf dem Weg zu französischen Häfen befanden oder die vorhatten, mit Fracht ihrer französischen Handelspartner auszuweichen. Die Kapitäne der betroffenen Schiffe standen vor der Entscheidung, entweder umzukehren oder von ihrem Auslaufen abzusehen.

Beide Optionen waren mit erheblichen ökonomischen Folgen verbunden. Die Umkehr konnte zu verzögerten Lieferungen und damit zu wirtschaftlichen Engpässen

*merce ou Trafic avec les Sujets du Roi T. C. non seulement de la part de l' Angleterre & des Provinces-Unies, mais aussi de la part des Sujets des autres Rois, Princes, ou Etats.* Die englische Fassung *A Convention made between the Commissioners of William III. King of England, and the Ambassadors of the United Provinces, concluded at London, August 12/22. 1689, concerning the Prohibition of Commerce with France* ist verfügbar in Jenkinson: *Collection of all Treaties*, S. 292–295.

<sup>380</sup> Strupp, Karl: *Urkunden zur Geschichte des Völkerrechts. Band 1: Bis zum Berliner Kongress (1878)*. Gotha 1911 (=, Bd. 1), S. 26f.

im Zielland führen, während das Absehen vom Auslaufen möglicherweise dazu führte, dass die Schiffe für eine unbestimmte Zeit ungenutzt blieben und die ggfs. schon an Bord genommene Fracht Schaden nehmen konnte. Für den Fall, dass ein Schiff dennoch seine Reise fortsetzte und damit versuchte, die Blockade zu brechen, wurde es aufgebracht und wiederum als ‚Gute Prise‘ deklariert; die in diesem Zusammenhang getroffenen Vereinbarungen wurden unter dem Begriff ‚Umkehrpflicht‘ im Seerecht verankert und bekannt.

In einem geheimen Zusatzartikel des Vertrages wurde vereinbart, den Inhalt nicht nur den europäischen Mächten und den an den Regierungssitzen von England und den Niederlanden akkreditierten Diplomaten bekannt zu geben, sondern auch den eigenen Vertretern in den Hauptstädten der anderen Länder. Darüber hinaus sicherten sich die beiden Nationen gegenseitige Unterstützung zu, falls Dritte den Vertrag verletzen sollten und für die Einhaltung dieser Bestimmungen zu bürgen.

Die besondere Bedeutung dieses Vertrages lag nicht nur in seinem spezifischen Inhalt und seinem auf den ersten Blick thematisch eingeschränkten Titel, sondern auch darin, dass er implizit die politische und maritime Strategie der beiden Vertragspartner für die Auseinandersetzung der jungen Allianz mit Ludwig XIV. formulierte. Der Begriff *Prohibiting commerce with France* drückt die Zielsetzung nur unzureichend aus. Es ging weniger darum, Frankreich durch maritime Niederlagen zu besiegen, sondern vielmehr darum, das Land wirtschaftlich unter Druck zu setzen und zum Frieden in Europa zu zwingen. Mit anderen Worten, der Krieg war in seiner konzeptionellen Anlage ein gegen die Wirtschaft Frankreichs geführter Konflikt, auch als Wirtschaftskrieg bezeichnet.

Am 14. September 1689 wurde ein Bericht eines juristischen Sachverständigen (ohne Namensnennung) bei der Admiralität in Whitehall über einen Vorfall mit einem französischen Kauffahrer am 9. Januar 1688 veröffentlicht.<sup>381</sup> Der aus La Rochelle gebürtige Kapitän befand sich demnach auf dem Weg von Guinea nach Le Havre, als er sich infolge von Starkwinden entschied, aus Sicherheitsgründen einen Schutzhafen der Scilly Inseln anzulaufen. Mit Kurs dorthin war das Schiff von einem *Privateer* gekapert und in diesen Hafen eingebracht worden. Auf Weisung des dortigen englischen Vizegouverneurs war das Schiff samt Ladung mit der Begründung der herrschenden Spannungen zwischen den beiden Königreichen konfisziert worden; demzufolge lag der Fall nunmehr zur prisenerrechtlichen Bewertung bei der Admiralität in London. Der Kaperer beanspruchte seinen Anteil des Prisenerlöses.

Parallel dazu argumentierten mehrere Londoner Kaufleute und Reeder in einem Dokument, dass während dieses Zeitraums keines ihrer Schiffe beschlagnahmt wurde, die aufgrund der vorherrschenden Wetterbedingungen und seemännischer Einschätzung zum Einlaufen in einen französischen Hafen gezwungen waren. Ebenso wurde den Kapitänen ihrer Frachtschiffe nicht verwehrt, in französischen Häfen Ladung auf-

381 Marsden: *Law and Custom* (II), S. 126–129, [ENG #29].

zunehmen und anschließend in englische Häfen zurückzukehren. Obwohl der Bericht vier Monate nach der Kriegserklärung veröffentlicht wurde, empfahl er die Restitution des besagten französischen Schiffes samt seiner Fracht. Der Richter der Admiralität stimmte dem zu und ordnete die Rückgabe von Schiff und Ladung an.

Dieser sich über 20 Monate hinziehende Fall wies zwei besondere Merkmale auf: Zum einen die unrechtmäßige Beschlagnahme von Prisen vor einer offiziellen Kriegserklärung und zum anderen das engagierte Eintreten der englischen Reeder für Reziprozität in der Fallbewertung. Trotz der politischen Spannungen setzten sie sich im Sinne ihrer eigenen Handelsbeziehungen mit Frankreich dafür ein.

Unter Verweis auf verschiedene bilaterale Abkommen, die seit dem Friedensvertrag von Breda am 21./31. Juli 1667 geschlossen worden waren, und insbesondere mit den beiden letzten Abkommen dieses Jahres, bekannten sich beide Staaten am 24. August/2. September zu einer aufrichtigen und immerwährenden Freundschaft. Diese Erklärung diente nicht nur als Bekräftigung ihrer Allianz, sondern unterstrich auch die Bedeutung der jüngsten Abkommen als wesentlichen Bestandteil ihrer Zusammenarbeit.<sup>382</sup> Sie verpflichteten sich damit auf die gegenseitige Erhaltung positiver Beziehungen, die sich nicht nur auf diplomatische und Handelsbeziehungen erstreckten, sondern auch auf militärische Kooperationen, und zwar sowohl zur See als auch an Land, innerhalb Europas wie auch in Regionen außerhalb des Kontinents. Diese Vereinbarung markierte die umfassende Reichweite und Bedeutung dieser Allianz.

In einem rechtspolitischen Schriftwechsel vom 22. Oktober 1689 zwischen Sir Charles Hedges, Richter am Hohen Gerichtshof der Admiralität von 1689 bis 1714, und dem Earl of Nottingham,<sup>383</sup> zu der Zeit *Secretary of State for the Northern Department*,<sup>384</sup> ging es um die Verurteilung von eingebrachten hamburgischen Kauffahrern, die nach der englischen Kriegserklärung weiterhin Handel mit Frankreich betrieben hatten.<sup>385</sup> Sir Hedges legte dar, dass die Hamburger völkerrechtlich nicht der Beschlag-

382 Du Mont, J.: *Corps universel diplomatique du droit des gens*, Tome VII Partie II, S. 236f.: *Traité d'Amitié entre Guillaume III. Roi de la Grande Bretagne & Messieurs les Etats Généraux des Provinces-Unies*. Die englische Fassung *Treaty of Friendship and Alliance between William III. King of Great Britain, and the Lords the States General of the United Provinces, in August 1689* ist verfügbar in Jenkinson: *Collection of all Treaties*, S. 295–298. Bei Edmunds, H.: *Extracts from the several treaties subsisting between Great-Britain and other kingdoms and states.. of such articles and clauses as relate to the duty and conduct of the commanders of the King of Great-Britain's ships of war*. London 1748 (The Third Edition), 148f.: *Treaty of amity and alliance between Great Britain and the States General, concluded at Whitehall, August 24, 1689*.

383 Daniel Finch, 2. Earl von Nottingham lebte von 1647 bis 1730. Er bekleidete 1689–1690 das Ministeramt für das nördliche Department.

384 Zu der damaligen Zeit gab es zwei Außenminister, die sich ihr Portfolio nach geographischen Gesichtspunkten in ein südliches und nördliches Department aufteilten. Das südliche Department zeichnete verantwortlich für Süd-England, Wales, Irland und die amerikanischen Kolonien. Die diplomatischen Beziehungen zu den katholischen Staaten Europas ebenso wie zu den muslimischen Staaten sind ebenfalls Teil seines Portfolios. Somit gehört Deutschland als Teil des katholisch orientierten Heiligen Römischen Reiches unter dem habsburgischen Kaiser in Wien zu diesem Verantwortungsbereich. Der Minister für das nördliche Department war zuständig für Nord-England, Schottland sowie für die protestantischen Länder Nordeuropas; darunter fielen auch die Hansestädte wie Hamburg, Bremen und Lübeck.

385 Marsden: *Law and Custom* (II), S. 131–133, [ENG #30].

nahme unterliegen würden, da sie nicht als Feinde des englischen Königreiches gelten. Zudem sei kein Vertrag zwischen dem König und dem Kaiser ratifiziert worden, der eine Grundlage für eine derartige Maßnahme rechtfertigte. Er vertrat gegenüber Nottingham die Ansicht, dass bei allem Respekt dem König gegenüber er dem geltenden Seevölkerrecht verpflichtet sei und daher von einer Konfiszierung absehen müsse. Er hoffe, dass Nottingham diese rechtliche Position politisch unterstützen und dementsprechend vortragen werde. Besagter Schriftwechsel scheint das Bemühen der englischen Richter der Admiralität zu unterstreichen, dem geltenden internationalen Recht Vorrang vor politisch-strategischen Erwägungen einzuräumen.

Am 22. Oktober 1689 unterzeichneten die Generalstaaten und England eine gemeinsame Konvention über die Reprise, der Rückeroberung von gekaperten Handelsschiffen<sup>386</sup> unter ihrer jeweiligen Flagge. Dies Dokument stellte ein weiteres Element ihrer vereinten maritimen Kriegsführung dar, die mit dem Ausbruch des Konflikts gegen Frankreich am 7./17. Mai 1689 begonnen hatte.<sup>387</sup> Es ging dabei um die Harmonisierung von Maßnahmen gegenüber einem eigenen Schiff, das vom Feind gekapert und – bevor es endgültig vom feindlichen Kaperer *intra praesidia*<sup>388</sup> eingebracht werden konnte – von eigenen *Privateers* oder *Commissievaarders* auf See zurückerobert und als Reprise in einen ihrer Häfen geleitet werden konnte. In diesem Dokument wurden Ansprüche aus Prisenerlösen geregelt, speziell die zustehenden Prämien nach einer Rückeroberung eines Schiffes. Das Schiff, inklusive Fracht, Kanonen und Ausrüstung war gegen eine Auslösezahlung an den ursprünglichen Besitzer zurückzugeben. Die Höhe der Vergütung hing von der Dauer ab, wie lange das Schiff in feindlicher Hand war: Je länger, desto höher die Prämie und umgekehrt. Diese zeitlich gestaffelte Regelung galt für private Kaperer; wurde das gekaperte Schiff jedoch von einem Kriegsschiff zurückerobert, stand dessen Kommandant lediglich ein Achtel des Gesamtwertes zu. Die Einzelheiten dieser Festlegungen waren Gegenstand dieser Abmachung; sie zeigte das Bemühen, auch auf diesem Gebiet Rechts- und Verfahrenssicherheit zu schaffen im Sinne der in den letzten Monaten erzielten Vereinbarungen.

Seit Beginn der Auseinandersetzungen mit der Allianz war es auf französischer Seite vorgekommen, dass sich eigene Kaperkapitäne nicht an bestehende Richtlinien der Prisenerordnung zum Kaperkrieg gehalten hatten. Kauffahrteischiffe unter neutraler Flagge, deren Schiffsführer bei der Visitation auf See einen vom französischen König autorisierten Seebrief für freie Fahrt vorweisen konnten, waren konfisziert und einge-

<sup>386</sup> Der entsprechende englische bzw. französische Begriff lautet *recapture* bzw. *reprise*. Der Begriff ‚Reprise‘ ist auch im deutschen ein maritimer Fachbegriff.

<sup>387</sup> GPB, Bd. 5, S. 395–397, [NLD #32] : *Conventie met Engelandt noopende het herneemen van Scheepen*. Die französische Version in Dumount VII Part II, S. 301 : *Traité entre Sa Majesté Britannique, Guillaume III & les Seigneurs Etats Généraux des Provinces-Unies, au sujet des Vaisseaux pris & repris*. Du Mont hatte hier ein nicht korrektes Datum, 22. Oktober 1691, für diese Vereinbarung gegeben.

<sup>388</sup> Begriff aus Cicero's Rede für Sextus Roscius aus Ameria; im übertragenen Sinn hier die Bedeutung für die Präsenz im eigenen Hafen oder unter dem Schutz eigener Seestreitkräfte. Er wurde in beiden Vertragstexten verwendet.

bracht worden. Mit der Ordonnanz vom 7. Dezember 1689 wurde unter Bezug auf die *Ordonnances* 1681 und 1689 den eigenen Kaperern ausdrücklich untersagt, ausländische Schiffe mit einem derartigen Passport als Prise zu nehmen.<sup>389</sup> Diese Anordnung diente zugleich als ein politisches Signal an die europäischen Handelskaufleute. Sie sollte vermitteln, dass Frankreich trotz des Krieges ein verlässlicher Handelspartner blieb.<sup>390</sup> Bei Zuwiderhandlungen waren die dafür verantwortlichen Kapitäne auf das Schärfste zu bestrafen; die lokalen Admiralitäten hatten sicherzustellen, dass in ihrem Zuständigkeitsbereich diese Weisung an geeigneten Stellen öffentlich einsehbar war.

Am 10. Juli 1690 kam es zu einer größeren Seeschlacht vor dem Cap Béveziers (Beachy Head) an der Südostküste Englands.<sup>391</sup> Die französische Atlantikflotte unter Führung des Vizeadmirals Comte de Tourville konnte einen beeindruckenden Erfolg gegen den englisch-niederländischen Flottenverband unter dem Oberbefehl der beiden Admiräle Herbert und Evertsen. Aus Anlass dieses Sieges ließ König Ludwig XIV. die nachstehende Medaille *Bataille Navale* (Abbildung 65) geprägt.<sup>392</sup>



Abbildung 65: Medaille anlässlich der Seeschlacht bei Cap Béveziers

389 Lebeau (I), S. 157f., [FRA #38].

390 Nicht umsonst enthielten die nach den Kriegen in den siebziger Die im Sommer 1691 Jahren geschlossenen Handels- und Freundschaftsverträge auch einen besonderen Passus über Seebriefe, deren Gültigkeit auch in der Zeit dieses Krieges weiterhin gegeben war, unabhängig, unter welcher Flagge das Schiff segelte.

391 Premsel: Weltgeschichte der Seefahrt – Seeherrschaft II, S. 546–550.

392 Académie des inscriptions et belles-lettres / France / 0070. Medailles sur les principaux evenemens du regne de Louis le Grand, avec des explications historiques. Par l'Académie, S. 229. Die Inschrift lautet: *Pour avoir coulé à fond, ou mis en suite la Flotte des Anglois & des Hollandois.*

Die *Marine Royale* übernahm damit erstmals die Seeherrschaft im Englischen Kanal, die sie jedoch im weiteren Verlauf des Krieges nicht wirklich auszunutzen wusste.<sup>393</sup>

Der Rat der Hohen Bevollmächtigten in Den Haag erließ am 23. Oktober 1690 eine detaillierte Weisung über die Gewährung von Kaperbriefen an die *Commissievaarders*, die ihnen gestattet, auf eigene Kosten zu Kaperfahrten auslaufen zu können.<sup>394</sup> Zudem ging es darum, eventuellen Missbrauch unter dem Deckmantel dieser staatlich gewährten Autorisierung zur Prisennahme und mögliche Verluste bei eigenen Aktivitäten auszuschließen.

Neun Monate nach der offiziellen Kriegserklärung am 1. Dezember 1690 verfügten die Hohen Herren in Den Haag die Herausgabe eines erneuten *Articulbrief* zusammen mit einer Reihe von sachdienlichen Instruktionen in Kraft. In insgesamt 63 Artikeln wurden detaillierte Regelungen für die Ausübung des Dienstes in der Flotte und Verhaltensmaßregeln für die Besatzungen an Bord der Einheiten erlassen.<sup>395</sup> Der Bruch einzelner Verpflichtungen dieses Verhaltens-Kodex wurde unter Strafe gestellt, die bis zum Todesurteil führen konnte. Diese Dienstverpflichtung entsprach wortgetreu bis auf drei Artikel dem *Articulbrief* vom 16. September 1672 aus der Zeit des Holländischen Kriegs.<sup>396</sup> Auch in diesem Brief waren die *Commissievaarders* nicht explizit adressiert, dennoch galten die veröffentlichten Regelungen auch für sie, da sie ihre Unternehmungen mit staatlicher Legitimität durchführten. Einige Artikel spezifizierten den Kodex hinsichtlich feindlicher Kräfte, einschließlich Schiffe, Besatzungen und Gefangene. Drei Wochen später erging eine ergänzende Weisung über das Verbot des Anheuerns von Seeleuten bei anderen Kommandanten oder Kapitänen, um eine doppelte oder mehrfache Auszahlung der jeweiligen Antrittsprämie auszuschließen.<sup>397</sup>

Nach ihrer Beurteilung der politisch-militärischen Gesamtsituation beschlossen die Generalstaaten am 6. Januar 1691, dass ab Mitte des Monats alle nicht-militärischen Aktivitäten auf See einzustellen waren.<sup>398</sup> Dies betraf den Seehandel, die große und kleine Fischerei ebenso wie Unternehmungen der *Commissievaarders*. Die in einer entsprechenden Bekanntmachung umgesetzte Weisung spezifizierte die Gebiete, in denen dieser Beschluss Gültigkeit hatte: sie betraf Fahrten nach Westen, Osten und Norden sowie südwestliche Routen durch den Kanal oder um England. Dazu kamen

393 Es würde den Rahmen für die Bearbeitung des Themas der Dissertation sprengen, diese Einschätzung hier zu vertiefen. Es ist jedoch wichtig, dies an dieser Stelle zu erwähnen. Für Information darüber wird beispielsweise auf Ronciere: *Histoire de la Marine Francaise*, Tome VI, Rodger: *command of the ocean. A naval history of Britain 1649–1815*, Rittmeyer: *Seekriege und Seekriegswesen in ihrer weltgeschichtlichen Entwicklung. Mit besonderer Berücksichtigung der großen Seekriege des XVII. und XVIII. Jahrhunderts*, Jonge: *de: Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*.

394 GPB, Bd. 4, S. 211f., [NLD #37].

395 GPB, Bd. 4, S. 202–207, [NLD #38].

396 Die nicht angeführten Artikel betrafen bordinterne Regelungen.

397 GPB, Bd. 4, S. 207.

398 Ebd., S. 212f., [NLD #39].

Anweisungen für die Reeder und Direktoren der beiden Handelskompanien, wie ihre Schiffe sich in den entfernten Gewässern verhalten sollen.

Mit einer am 8. Januar 1691 nur an die *Commissievaarders* gerichtete Weisung wurden diese aufgefordert, schnellstmöglich – unabhängig ihrer jeweiligen geografischen Position – in ihre Heimathäfen zurückzukehren.<sup>399</sup> Desgleichen wurde allen Kaperfahrern in den Provinzen untersagt, zu Kaperunternehmungen auszulaufen.<sup>400</sup> Es ging darum, den erforderlichen Personalaufwuchs für den Einsatz der Flotte der Generalstaaten zu gewährleisten. Hintergrund für diese Vorsichtsmaßnahmen war zweifellos auch das *Naval Agreement* vom 29. April 1689, die oben schon erwähnte bilaterale Konvention der Niederlande mit Großbritannien über die Bereitstellung von Kampfeinheiten für gemeinsame zu führende Operationen<sup>401</sup> gegen die *Marine Royale*, eine Entscheidung, die nach dem Desaster der Allianz bei Beachy Head<sup>402</sup> besonders relevant wurde.

Nicht die materielle Verfügbarkeit Kriegsschiffe der gemeinsamen niederländischen Flotte<sup>403</sup> war das Problem, sondern eine ausreichende personelle Besetzung aller Funktionen an Bord. Als Lösung wurde der Grundsatz des *vijfden Man* per Beschluss der Generalstaaten eingeführt, dem alle Schiffsführer zu folgen hatten.<sup>404</sup> Diese Regel des ‚Fünften Mann‘ sah die Bereitstellung von Personal in Höhe von 25% der Mannschaftstärke an Bord vor, um für den Einsatz auf den Schiffen der Flotte verfügbar zu sein. In Ausnahmefällen konnte dieser Beitrag durch eine entsprechende Zahlung kompensiert werden.

Drei Monate später, am 17. April 1691, verfügten die Hohen Herren in Den Haag die Einstellung der gesamten kommerziellen Schifffahrt. Davon betroffen waren die Kauffahrerei sowie die große bei den Neufundlandbänken und die kleine Fischerei in der Nordsee. Dies Moratorium galt auch für die Unternehmungen der *Commissievaarders*. Zusätzlich wurde auch die Aussetzung der Walfangexpeditionen in der Grön-

399 GPB, Bd. 4, S. 213f.: „*dat alle de Schepen op Commissie van den Staet in Zee zijende, werden t'huys geroepen.*“

400 Die Handelsschiffe im weiteren Seegebiet des nördlichen Wendekreises oder mit Kurs auf die Straße von Gibraltar erhielten als Nachtrag zum ersten Beschluss ebenfalls Direktiven. Am 17. April wurde der Beschluss vom 8. Januar mit einem offiziellen Hinweis nachdrücklich bestätigt mit dem Zusatz, dass der Walfang vor Grönland einzustellen wäre. Zwei Monate später, am 21. Juni, wurde das Verbot wieder aufgehoben. Die strategische Lage hatte sich zu diesem Zeitpunkt nicht zu Gunsten der Allianz verbessert, so steht zu vermuten, dass wirtschaftliche Interessen und Druck der Walfänger aus Nordholland dahinterstanden.

401 *Treaty for the Union of the Fleets*.

402 Am 10. Juli 1690 konnte nach einem längeren Gefecht vor *Cap Béziers* (Beachy Head) an der Südostküste Englands die französische Atlantik-Flotte unter Führung des Vizeadmirals Graf von Tourville gegen einen alliierten englisch-niederländischen Flottenverband unter dem Oberbefehl des englischen Admirals Herbert einen beeindruckenden Sieg erzielen. Der französische Verband umfasste 75 Linienschiffe unter Segeln, ihnen standen insgesamt ca. 57 Linienschiffen entgegen, von denen 17 Einheiten verloren gingen; die französische Flotte hatte keine Verluste zu verzeichnen. Die *Marine Royale* übernahm damit die Seeherrschaft im Englischen Kanal.

403 Die Provinzen stellten ihren Anteil an Kriegsschiffen für die gemeinsame Flotte der Vereinigten Provinzen.

404 GPB, Bd. 4, S. 214, [NLD #44].

land-Region angeordnet.<sup>405</sup> Eine ähnlich umfassende Verordnung war bereits während des vorherigen Konflikts am 31. März 1674 veröffentlicht worden.<sup>406</sup> Hintergrund für diesen Beschluss war wie auch im Holländischen Krieg die Sicherstellung der Bereitschaft der Flotte der Vereinigten Provinzen, aber auch die Vermeidung personeller und materieller Verluste.

Gemäß einer königlichen Weisung im englischen Kronrat vom 30. des letzten Monats wurden der Vizeadmiral der Grafschaft Gloucester sowie die Vizeadmiräle der anderen Küstenregionen am 2./12. Mai 1691 angewiesen, die Aufhebung des Embargos<sup>407</sup> von allen Schiffen und Booten in ihrer jeweiligen Jurisdiktion zu veranlassen.<sup>408</sup> Man stellte damit den Schiffsführern frei, ihren geplanten Handelsaktivitäten nachzugehen unter der Voraussetzung einer vorherigen Zollerklärung bei den lokalen Behörden. Damit verbunden war zudem die verpflichtende Auflage, weder Häfen im Herrschaftsgebiet des französischen Königs noch in dem Teil Irlands anzulaufen, der nicht der Herrschaft des Königs unterstand. Diese Anordnung galt auch für Fahrgebiete in Amerika, in Spanien und Portugal und in der Levante, sofern diese Schiffe sich nicht einem entsprechenden Konvoi anschließen wollten. Mit gesonderter Genehmigung des Kronrats war Einzelfahrern ein Anlaufen dieser Handelsplätze gestattet. Der Küstenhandel wie auch Aktivitäten in irischen Häfen unter den genannten Vorgaben waren grundsätzlich zugelassen.

Die Maßnahmen zum Handelsverbot waren politisch und militärisch offensiver Natur, jedoch zugleich einschränkend für den eigenen Handelsverkehr. Die Aufstellung von Geleitschutz hatte dagegen einen militärisch defensiven Charakter. Sie dienten dazu, sich gegen gegnerische Kaperungen der Handelsschiffe zu erwehren. Ohne Zweifel war diese Beschlussfassung auch auf Drängen der Politiker und Kaufleute im Parlament zurückzuführen.

Der nach Frankreich geflohene König Jakob II., der sich nun im Exil im Schloss Saint Germain en Laye aufhielt, hatte am 29. Juni 1691 einen Kaperbrief für einen Kapitän und offensichtlichen Gefolgsmann namens Nicolas Roche ausgestellt.<sup>409</sup> Der vorliegende Extrakt dieses Briefes spiegelt die üblichen, international anerkannten Formalien wider. In diesem Dokument betrachtet Jakob II. sich selbst noch immer als rechtmäßigen König von England und verleiht der von ihm erteilten Kommission – im Einklang mit seinen weiteren Titeln – entsprechende Legitimität. In der politischen Realität Londons jedoch wurde diese Ansicht nicht geteilt; demnach waren seine Kaperbriefe als anmaßend und ungültig zu betrachten. Kapitäne, die unter solch illegitimen Kommissionen segeln, galten als Piraten und waren als solche rechtlich zu verfolgen.

405 Ebd., S. 237, [NLD #41].

406 GPB, Bd. 3, S. 304f., [NLD #19].

407 Handelsverbot mit einem bestimmten, überwiegend feindlichen Staat bzw. Stadtstaat.

408 Marsden: Law and Custom (II), S. 136f., [ENG #34].

409 Marsden: Law and Customs (II), S. 139f., [ENG #35].

Am 30. Juni 1691 schlossen in Kopenhagen Vertreter Großbritanniens und der Vereinigten Provinzen mit Bevollmächtigten des dänischen Königs Christian V. ein vorläufiges Abkommen über Schifffahrt und Handel ab.<sup>410</sup> Dabei ging es insbesondere um den Seehandel des neutralen Dänemarks mit Frankreich. In den sechs Artikeln dieser Vereinbarung ging es in erster Linie darum, detaillierte Regelungen gegenüber Kauffahrer unter englischer und niederländischer Flagge im Sund auf dem Seeweg in die Ostsee sowie gegenüber dänischen Handelsschiffen auf ihren Reisen nach und von Frankreich festzuschreiben.<sup>411</sup> Bemerkenswert ist in diesem Abkommen der Verweis in Artikel 1 auf Vereinbarungen aus dem Vertrag, den die Generalstaaten am 12. Oktober 1679 mit Schweden abschlossen – ein Ergebnis der umfassenden Friedensverhandlungen von Nijmegen in den Jahren 1678/1679.<sup>412</sup> Dessen Regelungen dienten nun als Leitlinie für die Abstimmung zwischen der Koalition der Generalstaaten und Englands mit Dänemark. Der zweite Artikel befasste sich mit der Spezifizierung von Konterbande. Die Auflistung wurde in dem vertraglich gesonderten Zusatz *Sequitur Specificatio Mercium prohibitarum* aktualisiert und dokumentiert.<sup>413</sup> Nach Maßgabe des Artikels 3 durften dänische Kauffahrteischiffe keine für den Feind bestimmten Waren geladen haben; zudem war es ihnen nicht gestattet, Ladungsgüter zwischen französischen Häfen oder von dort zu anderen Umschlagplätzen zu transportieren. Nur der direkte Transit zu einem Hafen nach Frankreich und von dorten zurück nach Dänemark war gestattet.<sup>414</sup> Der an Bord mitzuführende Seebrief musste die Details der Reise ausweisen; dessen Struktur mit den erforderlichen Informationen wurden in drei speziellen *Formula Juramenti* vereinbart.<sup>415</sup>

Gemäß Artikel 4 hatten dänische Kauffahrer sich gegenüber englischen Kriegsschiffen und *Privateers* im Küstenbereich wie auch auf ‚Hoher See‘ ebenso zu verhalten, wie es zwischen schwedischen Handelsschiffen und Einheiten der niederländischen Flotte und den *Commissievaarders* vereinbart worden war. Dabei ging es um die Durchfüh-

410 Du Mont: *Corps Universel du Droit Des Gens* (VII.II), S. 292–294: *Provisieeel Tractaet tusschen Zyne Koninglyke Majesteyt van groot Britannien Willem de III. En Zyne Koninglyke Majesteyt van Denemarcken Christian de V. als ook de Heeren Staten Generaal der Vereenigde Provintien wegens de Navigatie, Coophandel hunner Onderdanen enz.*

411 Das Abkommen wurde von den Generalstaaten erst am 8. Dezember 1691 verabschiedet. Es enthielt eine detaillierte Liste von Gütern, die unter die Kategorie der Konterbande fielen; dazu kam noch ein Formblatt für die Ausstellung und Struktur von Seepässen.

412 GPB, Bd. 3, S. 1386–1388.

413 Du Mont: *Corps Universel du Droit Des Gens* (VII.II), S. 296: *Onder de Waren van Contrabande sal werden verstaen allerhande Vuyr-wercken , en toebehoorende saecken, Canon, Musquetten, Mortieren, Pedarden, Bomben, Granaten, Saucisen, Peck-kranssen , Affuyten, Fourquetten , Bandelieren , Pulver, Lont, Salpeter, Kogels, Piecken, Degens, Stormhoeden, Cuirassen, Helbaerden, korte Piecken, Paerden, Sadels, Holsters, Draegbanden, Zeyl-werck, Touw-werck, Masten, Loot, Peck, Teer, Hennip, mitsgaders die tot d'Equipage ter Zee ende te Lande dienen, sonder eenige verdere Waren, van wat natuur die zijn, daer onder te comprehenderen.*

414 Im Völkerrecht auch als ‚Einheitliche Reise‘ bezeichnet.

415 Du Mont: *Corps Universel du Droit Des Gens* (VII.II), S. 296f.

zung der Visitation im Rahmen der Kontrolle und Überwachung eines angehaltenen Kauffahrers.<sup>416</sup>

In Artikel 5 wurde das beiderseitig anzuwendende Domizilprinzip für ihre Schiffsführer bestätigt. Danach musste jeder von ihnen nachweisen können, dass er offizieller Bürger des Flaggenstaats seines Schiffs war und zudem einen Nachweis über seinen Wohnort in dem Staat erbringen. Im abschließenden Artikel 6 verpflichtete sich der dänische König, dass britische oder niederländische Handelsschiffe, wenn sie sich in dänischen Gewässern entlang der Küste oder in Buchten und Häfen aufhielten, nicht der Piraterie beschuldigt werden dürften. Sollte ein solcher Verdachtsfall dennoch eintreten, wären diese Schiffe gegen derartige Aktionen zu verteidigen und zu schützen.

Per Anordnung verfügten die General-Staaten am 6. November 1691, dass alle *Commissievaarders*, die mit einer Kommission Wilhelms III. – in Personalunion Admiral General der Vereinigten Provinzen und Königliche Majestät von Groß-Britannien – in See standen, umgehend in die Heimatgewässer zurückzukehren hatten.<sup>417</sup> Diese nach der im Januar dieses Jahres erneut verfügte Weisung, wie oben erörtert, deutet darauf hin, dass die obige Direktive nach der Sommerperiode offensichtlich wieder aufgehoben worden war.

Eine Begründung für diesen Beschluss wurde nicht gegeben, wohl aber enthielt die Direktive die üblichen Details über die zu erfolgende Rückmeldung bei den provinziellen Admiralitäten und des Hinweises auf die weisungskonforme Abwicklung von Prisen. Die Kaperer im Seegebiet des Wendekreises oder auf dem Weg zur Gibraltar-Straße waren davon ausgenommen; sie müssten später nach Rückkehr mit ihren Bord-Unterlagen diese Position nachweisen können. Hinter dieser Weisung mag auch Wilhelms III. zurückhaltende Haltung gegenüber den Reedern und Kapitänen der Provinz Seeland gestanden haben, die seit Ausbruch des Krieges mit der provinziellen Admiralität um Besatzungen für die Flotte der Generalstaaten konkurrierten.<sup>418</sup> Er bestellte ihre Vertreter einige Male nach Den Haag ein und wies die Hohen Herren an, die Kommissionen zu widerrufen. Gleichlautende Weisungen ergingen in vier Veröffentlichungen im weiteren Verlauf dieses Konflikts.<sup>419</sup> Flankierend zur Rückruf-Direktive erging am selben Tag ein erneutes Auslaufverbot für Grönland-Fahrten sowie die Anweisung zur Rückkehr der in See befindlichen Walfang-Schiffe.<sup>420</sup>

416 Im Einzelnen betraf dies die Entsendung eines kleinen Kommandos außerhalb Kanonenschuss-Weite zum aufgestoppten Schiff, um den Passport bzw. Seebrief sowie die Schiffspapiere zu überprüfen und die geladene Fracht anhand der Ladepapiere zu inspizieren.

417 GPB, Bd. 4, S. 215, [NLD #45].

418 Bromley, J. S.: *Some Zeeland Privateering Instructions: Jacob Sautijn to Captain Salomon Reynders, 1707*. In: Hatton, Ragnhild Marie and Bromley, J.S. (Hrsg.): *William III and Louis XIV*. Liverpool 1968, S. 162–189, S. 163.

419 25 Nov 1692, 13 Nov 1693, 28 Mrz 1695, 19 Okt 1695.

420 GPB, Bd. 4, S. 240.

Am 29. November 1691 erließ die französische Exekutive erneut ein Reglement zur Bereitstellung von Schiffen der *Marine Royale* für private Unternehmer.<sup>421</sup> Obgleich der Wortlaut dieses Dokuments nicht bekannt ist, weist sein Titel auf diese Doktrin hin und wird daher in diesem Kontext dennoch erwähnt. Offensichtlich bestand ein Bedarf, die Modalitäten dieser besonderen Partnerschaft zwischen Staat und privaten Reedern und Kapitänen weiter zu präzisieren und zu optimieren.

Diesem Erfordernis kam die Exekutive nur eine Woche später, am 5. Dezember, mit einer ausführlichen königlichen Direktive nach.<sup>422</sup> Unter Verweis auf die bisherigen grundlegenden Weisungen wie das Reglement vom 5. Oktober 1674 und die beiden Ordonnanzen vom 8. und 20. November 1688 erließ Ludwig XIV. in insgesamt sieben Punkten die neue Maxime zu den Konditionen der Bereitstellung von Schiffen der Marine zur allgemeinen Kenntnisnahme aller Beteiligten.<sup>423</sup> Die Ordonnanz vom 8. November betraf die Regelung, nach der den Leasingnehmern ein Drittel der Prisenlösse nach erfolgreicher Kaperung gewährt wurde.<sup>424</sup> In der Anordnung vom 20. November waren die Regelungen für die Rückgabe von bereitgestellten Marineschiffen nach Einsatzende festgelegt.<sup>425</sup>

Die Bedeutung der jüngsten, umfassenden Direktive zur Umsetzung der Leitlinie über die Bereitstellung von Marine-Einheiten, die nun den aktuellen und maßgeblichen Stand dieser Doktrin repräsentiert, veranlasst dazu, sie in ihren wichtigsten Bestimmungen detailliert vorzustellen. Ab diesem Zeitpunkt war es nicht mehr gestattet, Schiffe mit einer Bewaffnung von mehr als 44 Kanonen auf Antrag privater Kaperfahrer zu verchartern. Derart bewaffnete Einheiten waren der 4. Rang-Kategorie innerhalb der *Marine Royale* zugeordnet; sie mussten der Flotte bei zu erwartenden Operationen und Einsätzen im folgenden Jahr uneingeschränkt zur Verfügung stehen.<sup>426</sup> Wenn dem Antrag auf qualifizierte Schiffe, Fregatten oder Brander stattgegeben werden konnte, hatten die zuständigen Intendanten oder Generalkommissare ein entsprechendes Abkommen mit den Antragstellern zu vereinbaren. Damit verpflichteten sich die Reeder zur genauen Einhaltung der in diesem Reglement erlassenen Richtlinien; die Anerkennung des Vertrags war dem Marineminister zu übersenden. Sie diente zugleich als eine wesentliche Grundlage für die spätere Adjudikation der von den Kaperfahrern eingebrachten Prisen.

421 Nerzic: La place des armements mixtes (II), S. 1153, [FRA #46]. Nerzic schreibt dazu, dass dieser Vorgang die inzwischen fünfte Verordnung zu den *Armements mixtes* wäre; im Kontrollregister des Hafens von Brest erscheint nur der Titel der Verordnung ohne deren Inhalt.

422 Lebeau, Code des Prises (I), S. 167–169, [FRA #47]: *Réglement pour faire remettre les vaisseaux e l'État prêts aux particuliers pour la course, en état de naviguer, et les faire jouir en entier des prises qu'ils feront.*

423 Die Intendanten und Kommissare der Arsenale und Häfen hatten einen öffentlichen Aushang sicherzustellen.

424 Lebeau, Code des Prises (I), S. 131, [FRA #25]. Dieses Dokument wird in Kapitel 5.2.2/Frankreich näher erläutert.

425 Vgl. dazu oben Kapitel 4.2.2; Ebd., S. 131–133, [FRA #27].

426 Hintergrund für diese Entscheidung war die Niederlage der Alliierten in der Seeschlacht bei Beachy Head am 10. Juli 1690. Die französische Marineführung musste daher entsprechende Reaktionen in ihre Lagebeurteilung miteinbeziehen.

Die Schiffe waren den Reedern oder ihren Kapitänen fahrbereit, zusammen mit ihrer Standardausrüstung, Waffen, Kanonen, Munition und weiteren notwendigen Geräten einschließlich eines entsprechenden Inventars zu übergeben. Zudem mussten sie vertraglich zusichern, dass sie die geleasteten Schiffe wieder zurückgeben und den Verbrauch an deren Ausrüstung ersetzen. Des Weiteren oblag ihnen die Bereitstellung von Lebensmitteln für die Besatzung und deren Heuer. Die erbeuteten Schiffe und Waren verblieben vollständig im Besitz der Kaperfahrer, ohne dass Seine Majestät Anspruch auf ihren bisherigen Anteil auf Basis des Reglements vom 5. Oktober 1674 erhob.

Im Vertrag wurde die Zeitdauer der Charterung der Schiffe ebenso wie die Verpflichtung festgelegt, nach Einsatz in den Heimat- bzw. Ausrüstungshafen zurückzukehren. Zudem wurde klargestellt, dass die Kaperfahrer für den möglichen Verlust des gecharterten Schiffs nicht in Regress genommen werden konnten. Gehälter der Offiziere und Marine-Gardisten, die temporär für die Besatzung zur Verfügung bereitgestellt wurden, waren durch die regionale Marineorganisation zu tragen. Schließlich, nach Rückkehr der Schiffe, ihrer Übergabe *au même état qu'ils étaient en sortant*<sup>427</sup> sowie dem Ersatz der Verbrauchsgüter, würde der Intendant den Leasingnehmern eine ordnungsgemäße Entlastung des mit ihnen geschlossenen Vertrags erteilen.

Mit dieser neuen Weisung über die Bereitstellung von kampfkraftigeren Schiffen – bis zu 44 gegenüber bisher bis zu 36 Kanonen – sowie des Verzichts auf seinen Prisenanteil signalisierte Ludwig XIV. ein gewisses Entgegenkommen gegenüber den einflussreichen Unternehmern. Zugleich machte er damit zu diesem Zeitpunkt klar, dass er einem möglichen Ansinnen nach Einheiten des 3. Ranges oder höher nicht entsprechen werde. Der Erlass dieses detaillierten Reglements könnte als ein Hinweis auf eine beabsichtigte Intensivierung des Handelskriegs bewertet werden unter Nutzung des verstärkten Interesses der Reeder und Kapitäne an derartigen staatlich sanktionierten, privat geführten Kaperunternehmungen.

Zwei Jahre nach dem taktischen Sieg des französischen Flottenverbands gegen die englisch-niederländische Allianz trafen die beiden Flotten am 29. Mai 1692 bei der Halbinsel Cotentin vor Kap Barfleur in einer größeren Seeschlacht erneut aufeinander. Obwohl beide Seiten erhebliche Schäden zu verzeichnen hatten, endete diese Auseinandersetzung ohne einen klaren Sieger. Zwischen dem 2. und 3. Juni jedoch vernichteten die Engländer zwölf französische Linienschiffe in der Bucht bei La Hogue<sup>428</sup> durch Einsatz ihrer Brander. Insgesamt verlor die *Marine Royale* im Verlauf dieser beiden Schlachten 15 Großkampfschiffe.<sup>429</sup> Der französische Historiker Jean-Christophe Petitfils charakterisierte dieses Ereignis in seiner Biografie über Ludwig XIV. als *Désastre*

427 Bemerkenswert an dieser Regelung war, dass auch hier mögliche Gefechtsschäden und deren Behebung durch den Charterer oder das Arsenal nicht adressiert wurden.

428 Östlich von Cherbourg.

429 Darunter war auch die *Le Soleil Royal*, das Flaggschiff von Admiral Tourville, dem Flotten-Befehlshaber in See.

für die Kriegsmarine Frankreichs.<sup>430</sup> Roncière überschrieb in seiner Darstellung der französischen Marinegeschichte das Kapitel über diese Seeschlacht mit den Worten *Le Drame de la Hogue*.<sup>431</sup>

Der Ausgang dieser mehrtägigen Schlacht zeigte diverse Auswirkungen, die sich nicht sofort abzeichneten. Es war zwar eine taktische Niederlage für die *Marine Royale*, deren materielle Verluste jedoch zeitnah durch Reparaturen wie auch Neubauten kompensiert wurden.<sup>432</sup> Dagegen erwies sich die Vernichtung bzw. der Rückzug der französischen Flotte als ein Ereignis mit strategischen Auswirkungen, da die von König Jakob II. geplante und von Ludwig XIV. unterstützte Invasion Englands damit gescheitert war. Damit wurde eine Rückkehr auf den von ihm weiterhin beanspruchten englischen Thron obsolet.

Eine weitere, zu jenem Zeitpunkt allerdings noch nicht unmittelbar erkennbare Tendenz begann sich für die französische Flotte allmählich abzuzeichnen: Während die Häufigkeit großer Einsätze gegen die maritime Allianz nachließ, intensivierte sich parallel dazu der Kaperkrieg. Damit manifestierte sich ein deutlicher Paradigmenwechsel in der maritimen Kriegsführung. Anstelle des bisherigen operativen Konzepts des *Guerre d'Escadre*, bei dem schwere Linienschiffsverbände der *Marine Royale* für Gefechte und Schlachten eingesetzt wurden, verlagerte sich der Fokus zunehmend auf den *Guerre de Course*. Dieser Ansatz konzentrierte sich auf den Einsatz kleinerer bewaffneter Schiffe im Kaperkrieg gegen feindliche und neutrale Handelsschiffe. Diese strategische Neuausrichtung implizierte, dass die groß angelegten Flottenoperationen unter Führung eines hochrangigen Admirals der *Marine Royale* zugunsten von Aktionen kleinerer Verbände gegen den feindlichen Seehandel in den Hintergrund traten. Zudem mangelte es der Kriegsmarine an notwendiger politischer Unterstützung in Versailles nach dem Tod Seignelay 1683. Man war sich der Bedeutung der Handelslinien und der Kolonien zwar bewusst, jedoch lag der Fokus der militärischen Anstrengungen überwiegend auf dem europäischen Kontinent. Angesichts der als bedrohlich wahrgenommenen Position Habsburgs und der Hegemonialansprüche Frankreichs verschoben sich daher die Prioritäten vermehrt in Richtung der Landstreitkräfte.

Am 10. Juli 1692 führte eine Anfrage der Deputierten der Provinzen Holland und Westfriesland zu einer Resolution der Generalstaaten bezüglich des Verhaltens der niederländischen *Commissievaarders* bei der Beschlagnahmung und Einbringung von Handelsschiffen unter neutraler Flagge oder solchen, die nicht zur Allianz gehörten.<sup>433</sup> Der Hintergrund war ein Beschluss der Generalstaaten am 4. Januar 1692 mit der Auf-

430 Petitfils, Jean-Christian: *Louis XIV.* Paris 1995, S. 505.

431 Roncière, *Histoire de la marine française* (VI), 95–139.

432 Dessert, Daniel: *La Royale. vaisseaux et marins du Roi-Soleil.* Paris 1996, 301f.: Effectif réglé de la flotte française sous le règne de Louis XIV. Danach betrug der Gesamtbestand an Einheiten des 1. Bis65. Rangs 132 für 1692, für 1693 liegen keine Daten vor. 1694 waren 128 und 1695 137 Schiffe verzeichnet. Bemerkenswert hier war, dass die Anzahl an Linienschiffen auch gegenüber 1692 zugenommen hatte bzw. dann gleich hoch geblieben war.

433 Rec Bd. II, S. 224, [NLD #48].

forderung an die Kaperfahrer, bilaterale Vereinbarungen mit neutralen Staaten<sup>434</sup> bei der Kaperung von Schiffen zu respektieren. In dieser EntschlieÙung wurde erneut eingefordert, dass zudem ihre Aktionen auf See mit den bisherigen nationalen prisenerrechtlichen Verordnungen im Einklang zu stehen hatten. Zusätzlichs ging es in dieser Resolution um die ordnungsgemäÙe Fñhrung der Logbñcher und die Protokollierung der an Bord des aufgebrachtens Schiffes vorgefundenes Gñter. Bei nachgewiesenem Fehlverhalten der Kaperer mussten diese mit dem Verlust ihrer hinterlegten Kautions rechnen; bei Nichtbeachtung der relevanten Normen wñrdens die Kapitáne zukñnftig ein Anrecht auf Ausstellung einer neuen Kommission verlieren. Ohne Zweifel stellte diese Resolution eine sehr entschlossene Position der niederlándischen Exekutive dar, um die umfassende RechtmáÙigkeit von Kaperunternehmungen sowohl innerhalb des Landes als auch auf internationaler Ebene nachdrñcklich herauszustellen.

Im Verlauf des Jahres 1692 verabschiedete das Parlament Englands den *Act for continuing the Acts For prohibiting all Trade and Commerce with France and for the encouragement of Privateers*.<sup>435</sup> Dieses Gesetzwerk wurde seitdem auch als *The First Prize Act* [4 Will. & Mary, c.25] bezeichnet. Dieses insgesamt 24 Artikel umfassende Dekret thematisierte in sehr großem Detail die verschiedenen Aspekte, die in dem Konflikt mit Frankreich zum Tragen kamen, und formulierte als Konsequenz eine Reihe von Regelungen und Direktiven. Diese betrafens die Rechtsprechung, die Adjudikation der Prisen wie auch die Verteilung der Anteile an den Prisenerlñsen. Bei diesen Festlegungen ging es darum, einer vorherigen Plñnderung von Gñtern, Waren und Einrichtungen an Bord der aufgebrachtens Prisen Einhalt zu gebieten.

Unter Bezugnahme im ersten Artikel auf die beiden 1688 und 1690 erlassenen Gesetze wurden in den folgenden 23 Artikeln dieses *Act of Parliament* die administrativen Einzelheiten ausfñhrlich festgelegt, die seitens aller am Prisenwesen beteiligten Akteuren zu beachten waren. Herauszuheben ist hier auch die Festlegung von Bestimmungen ùber die unterschiedliche Aufteilung der Prisenerlñse: *Privateers* hatten nunmehr Anspruch auf die gekaperten Schiffe sowie vier Fñnftel des Warenwerts der Fracht nach vorherigem Abzug von Steuern und Gebñhren, das restliche Fñnftel war an die Krone abzutreten. War die eingebrachte Prise dagegen von einem Schiff der *Royal Navy* gekapert worden, ging lediglich ein Drittel des Erlñses an Kommandant und Besatzung; das zweite Drittel ist ùber den Schatzmeister der Marine fñr die Versorgung und Unterstñtzung der Kranken und Verwundeten sowie fñr die Hinterbliebenen der Gefallenen nach einem Einsatz vorzusehen, wáhrend das letzte Drittel fñr die Verwendung seitens Ihrer Majestät zur Verfñgung stand.

Eventuelle Absprachen mit dem Schiffsfñhrer des aufgebrachtens Schiffes bei der Prisenahme wurden als Fehlverhalten der *Privateers* sowie der Kommandanten der *Royal Navy* gewertet. Fñr die Kaperung von Einheiten der gegnerischen Flotte oder privaten

434 Ebd., S. 218 [NLD #46].

435 Raithby, *The Statutes of the Realm*, S. 419–423.

Kaperschiffen wurde eine Prämienzahlung für jede dort an Bord befindliche Kanone, ob Bronze oder Eisen, in Höhe von 10 Pfund festgelegt. Die Artikel 15, 16 und 17 legten fest, in welche Häfen die in der Straße von Gibraltar und im Mittelmeer, in der Karibik und vor der amerikanischen Küste sowie in Ostindien und im Indik aufgebrachten Schiffe einzubringen waren, um über sie als rechtmäßige Prisen entscheiden zu können. Schließlich war die Admiralität aufgefordert, in ihren zukünftigen Instruktionen für den Kaperkrieg die Weisungen dieses parlamentarischen Beschlusses zu beachten.

Auch die französische Exekutive sah die Notwendigkeit einer Veröffentlichung von einem Paket an detaillierten Instruktionen für das Vorgehen gegenüber Prisen, die auf See gemacht wurden,<sup>436</sup> um die zukünftige Beachtung und Einhaltung des mittlerweile fest etablierten Prisenverfahrens zu gewährleisten. Die Unterschrift Ludwigs XIV. unter dem 20 Artikel umfassenden Dokument vom 16. August 1692 zeigt die Bedeutung, die der König dem französischen Kaperwesen beimaß. Die Zielsetzung dieses Regelwerks wurde in Artikel 1 als Präambel formuliert. Es ging um die Vereinheitlichung der einzuhaltenden Verfahren und erforderlichen Formalitäten seitens der regionalen Admiralitäten und Intendanten nach erfolgter Einbringung der Prise in die einzelnen Marinehäfen. Ein besonderer Fokus lag auf der Befragung, der *interrogatoire* der Prisennehmer wie auch des Schiffsführungspersonals des gekaperten Schiffes. Wiederum wurde auch die Klärung und Zuteilung der Ansprüche der Kaperer angesprochen. Diese Instruktion ergänzte mit den hier verfügbaren Einzelheiten die inzwischen schon elf Jahre gültige große *Ordonnance 1681*. Mit dem Schlussartikel wurde erneut die Bedeutung dieses herausragenden Grundlagendokuments als die maßgebliche Anordnung für das französische Prisenverfahren unterstrichen.

Am 25. November 1692 erging eine erneute Weisung der Exekutive in Den Haag an alle Kaperfahrer, trotz des bevorstehenden Winters und dem damit verbundenen Risiko von Vereisungen in ihre Heimathäfen zurückzukehren.<sup>437</sup>

In den *Instructions against France* vom 2. Mai 1693 wies die englische Exekutive auf diverse Klarstellungen bzw. Ergänzungen zu den Weisungen vom 27. Juni 1689 hin, die für die Fortführung des Handelskrieges gegen Frankreich erforderlich waren.<sup>438</sup> Dieses Maßnahmenpaket umfasste insgesamt 22 Artikel, wobei bei einigen Artikeln auf die Vorgängerversion verwiesen wurde. Gleich im zweiten Artikel wurde erneut die Einhaltung bestehender Verträge zur Sicherstellung der Handelsbeziehungen bekräftigt. Im Fokus des nachfolgenden Artikels standen die Hansestädte und andere Städte an der Küste in Norddeutschland einschließlich ihrer Flüsse zur Nordsee. Danach hatten alle Schiffe, die in diesen Häfen registriert waren und auf See, Nord- und Ostsee sowie auf Elbe, Weser, Ems angetroffen würden, den Status einer legitimen Prise, sofern sie mit Ziel Frankreich oder aus Frankreich kommend unterwegs waren. Obgleich die

<sup>436</sup> Lebeau: Code des Prises (I), S. 177–187, [FRA #52]: „*Instruction sur les procédures des prises qui seront faites en mer*“

<sup>437</sup> GPB, Band 4, S. 215, [NLD #49]. Siehe auch 6. Nov 1691 und nachfolgend 13. Nov 1693.

<sup>438</sup> Marsden: Law and Custom (II), S. 414–418, [ENG #37].

genannten Städte politisch dem Heiligen Römischen Reich zugeordnet waren, sahen diese sich jedoch ebenfalls als neutral, da sie zu einem der beiden nordischen Königreiche Schweden und Dänemark verbunden waren. In einem weiteren Artikel wurde unzweideutig festgelegt, dass alle Schiffe, die mit Konterbande für Frankreich aufgegriffen werden, beschlagnahmt würden. An diese Bestimmung schloss sich eine detaillierte Liste der Waren an, die als Konterbande klassifiziert wurden. Sie sollte auch für dänische Kauffahrteischiffe, die sich mit Kurs in Richtung französische Häfen befanden, gelten – ungeachtet der proklamierten Neutralität Dänemarks. Die bisher enthaltene Regelung, dass Schiffe unter neutraler Flagge und beladen mit Getreide unabhängig seiner Herkunftsländer ebenfalls gekapert werden konnten, wurde mit diesem Vorgang wieder gestrichen.

In zwei weiteren Artikeln wurden die zu beachtenden Verfahren für die Nutzung von Seepässen für dänische und schwedische Kauffahrteischiffe festgelegt. Eine weitere Bestimmung betraf die Kaperschiffe selbst: danach müssten zwei Drittel der Besatzung über eine englische Nationalität verfügen und diese Schiffe dürften nicht zugleich für den Handel verwendet werden. Abschließend wurde auf eine schwere Bestrafung bei Nicht-Einhalten dieser Instruktionen hingewiesen; zudem waren alle Personen, die im Verlauf der Prisennahme materielle oder persönliche Schäden erlitten hatten, zu entschädigen.

Mit der Anordnung vom 5. Mai 1693 untersagte die französische Krone den Kommissaren der *Marine Royale*, sich an Syndikaten für Kaperschiffen und deren Einsatz zu beteiligen. Bei Zuwiderhandlung drohen ihnen eine Kassation<sup>439</sup> und eine Geldstrafe von 1500 Livres.<sup>440</sup> Die Exekutive wollte damit einer Bevorzugung der staatlichen Beamten gegensteuern und deren Bereicherung durch Insiderwissen verhindern.

Am 21. Mai 1693 übergab der in Den Haag akkreditierte Botschafter für Dänemark und Norwegen König Wilhelm III. eine diplomatische Note, mit der er über die seiner Ansicht nach gegen die ungerechtfertigte Beschlagnahme dänischer Frachtschiffe und deren Fracht Einspruch erhob.<sup>441</sup> Als Antwort auf diese Verbalnote veröffentlichte die englische Exekutive eine Anordnung, die vier expliziten Punkte umfasste. Diese galten für zukünftige Fälle der Prisennahme sowie für die anschließenden gerichtlichen Verfahren. Im Einzelnen waren davon betroffen:

- Schiffe, die sowohl durch das Gericht der Admiralität als auch nachfolgend durch das Berufungsgericht kondemniert wurden;
- Schiffe, die in der Erstinstanz verurteilt wurden, ohne dass danach eine Berufung eingelegt wurde;

439 Aufhebung der Funktion als Kommissar.

440 Lebeau: Code des Prises (I), S. 206–207.

441 Marsden: Law and Custom (II), S. 148–152, [ENG #39].

- Schiffe, die seitens des Admiralitätsgerichtes restituiert wurden, in der Zweitinstanz jedoch als legale Prisen erklärt verurteilt wurden und letztlich
- Schiffe, die ohne Auflagen wieder freigegeben wurden.

Unter Berücksichtigung bisheriger vertraglicher Festlegungen in der Sache wären die Gründe für jede Konfiszierung bzw. Freigabe eingehend zu prüfen. Damit sollte abschließend sichergestellt werden, dass die von den Gerichten getroffenen Entscheidungen rechtmäßig gewesen seien und daher die Beschwerden über die Behandlung der einzelnen Vorkommnisse als solche ungültig seien.

Per königlicher Anordnung erging in London am 14. Juni 1693 die einseitig und dazu im Verlauf eines Kriegs erfolgte Erklärung über die Kategorisierung von Korn als Konterbande.<sup>442</sup> Damit wurde auch die Zivilbevölkerung des Gegners direkt in den Konflikt miteinbezogen, um die eigenen Kriegsziele möglicherweise eher erreichen zu können. Mit dieser Weisung war aus britischer Perspektive die rechtliche und staatlich sanktionierte Befugnis für Beutnahmen von neutralen Schiffen und Gütern, die privaten Kaufleuten und Reedern gehörten, und unabhängig vom Bestimmungsort dieser Fracht geschaffen worden.

Ende Juni 1693, vom 27. bis 29. Juni, kam es zu einer großen Seeschlacht vor Lagos an der Südwestspitze Portugals.<sup>443</sup> Die französische Flotte mit 70 Linienschiffen kreuzte in diesem atlantischen Seegebiet – ca. 200 nautische Meilen westnordwestlich vor der Straße von Gibraltar – in Erwartung des englisch-niederländischen Geleitzugs, des sogenannten ‚Smyrna Konvoi‘, der aus dem Englischen Kanal kam mit Kurs zu den Handelshäfen der Levante. Dieser umfasste rund 300 englische und niederländische Handelsschiffe, eskortiert von 20 Linienschiffen. Die Schlacht endete mit enormen Verlusten für den alliierten Verband: Rund 100 Handelsschiffe und zwei Linienschiffe fielen in die Hände der Einheiten der *Marine Royale* unter Admiral Tourville. Insbesondere für den niederländischen Seehandel bedeutete dieser Ausgang enorme materiellen Schäden. Der Historiker und ehemalige Admiral der *Royal Navy*, Herbert Richmond, schrieb dazu, dass der französische Marineminister Louis Phélypeaux, Comte de Pontchartrain<sup>444</sup> erklärt hatte, dass der Erfolg gegenüber diesem Geleitzug ein nachhaltigeres Ergebnis erzielen würde als ein Sieg über die englische Flotte.<sup>445</sup> Richmond argumentierte, dass Pontchartrains Aussage die Genesis des Paradigmenwechsels zum *Guerre de Course* auf das Ereignis der Kaperung des Smyrna Konvois datieren ließ. Folgt man diesem nachvollziehbaren Argument, wurde damit die zukünftige Ausrichtung der französischen maritimen Strategie etabliert.

<sup>442</sup> Ebd., S. 418f., [ENG #40].

<sup>443</sup> Pemsel, Weltgeschichte der Seefahrt, S. 554.

<sup>444</sup> Marineminister. Er hatte nach Seignelays Tod dessen Funktion am 7. November 1690 übernommen und bis 1699 bekleidet.

<sup>445</sup> Herbert Richmond: *The Navy as an instrument of policy 1558–1727*. Cambridge 1953. S. 225. Ein weiterer Verweis auf die Quelle dieser Aussage ist nicht angegeben.

Das nachfolgende Ereignis soll hier als repräsentatives Beispiel für den französischen Kaperkrieg wie auch für entsprechende Maßnahmen in Form von reaktiven Verordnungen stehen. Mit dem Auslaufen eines vier Kaperschiffe umfassenden Geschwaders unter Führung des Kommandeurs Monsieur La Varenne in das Walfanggebiet der Spitzbergen-Region Ende Juni sollte sich ein weiteres Desaster für die Generalstaaten abzeichnen. Wie schon in Kapitel 4.1.1 erwähnt, beschrieb Philippe Henrat auch diese Unternehmung in seinem Essay über die französischen Operationen gegen Walfänger in der Arktis-Region.<sup>446</sup> Dabei stützte er sich auf die Abhandlung *Une croisière française à la côte nord du Spitzberg en 1693* von Ernest-Theodore Hamy.<sup>447</sup>

Ludwig XIV. und sein Marineminister autorisierten die Bereitstellung von drei Schiffen der *Marine Royale* für diese Operation. Der Verband bestand aus der mit 50 Geschützen bewaffneten *Pélican* und zwei Fregatten mit jeweils 36 Kanonen. Ein privates Kaperschiff, die *Prudent* mit 44 Kanonen, komplettierte dieses zahlenmäßig kleine Geschwader.<sup>448</sup> Am 2. Juni erließ der König eine umfangreiche Instruktion an Monsieur de La Varenne,<sup>449</sup> den auf der *Pélican* eingeschifften Verbandsführer. Gleich zu Beginn wurde mit den Worten „*Le Roy ayant résolu de détruire les vaisseaux des ennemis qui font la pesche de la baleine en Groenland*“ die eindeutige Zielsetzung dieser Unternehmung formuliert.<sup>450</sup> Bei diesen gegnerischen Schiffen handelte es sich um englische, niederländische und hamburgische Walfänger, die in diesem Fanggebiet zu erwarten waren. Zudem enthielt die operative Weisung auch Anweisungen für den Umgang mit Schiffen unter vorgeblicher dänischer Flagge. Dieses Dokument, inklusive einer Übersetzung, ist in Anhang D zu finden.

Die Folgen dieser Operation waren gravierend und hatten weitreichende Auswirkungen: Von den 26 gekaperten Walfangschiffen wurden 15 versenkt. Speck, Tran und Knochen der gefangenen Wale wurden auf die verbleibenden elf Schiffe umgeladen. Der französische Verband selbst hatte auch materielle und personelle Schäden und Verluste in Kauf nehmen müssen, konnte aber dennoch mit seinen Preisen gegen Ende August in Bayonne bzw. St. Malo im September einlaufen.

Die niederländischen Besatzungen wurden zwangsweise auf den dänischen Schiffen eingeschifft, die vorerst in der Region verblieben. Diese Schiffe fuhren größtenteils unter hamburgischer Flagge und standen damit in Opposition zu Frankreich, ihre Kapitäne waren jedoch mit Seebriefen Christians V, dem König Dänemarks ausgestattet. Die Existenz dieser Seebriefe verlieh den Schiffen damit eine besondere rechtliche

<sup>446</sup> Henrat, Henrat, French Naval Operations in Spitsbergen during Louis XIV's Reign.

<sup>447</sup> Hamy, Ernest-Theodore Hamy: *Une croisière française à la côte nord du Spitzberg en 1693*. Paris 1901. Stand: 10.10.2023, S. 5–13.

<sup>448</sup> Somit gehörten zwei Schiffe der 4. und zwei der 5. Rang-Kategorie an.

<sup>449</sup> Antoine d'Arcy, seigneur de La Varenne, Offizier der Marine Royale. 1656–1732.

<sup>450</sup> Hamy, *Une croisière française à la côte nord du Spitzberg en 1693*, S. 14–16, Bestandteil der *Pièces Justificatives* (I).

Stellung, was zu zusätzlicher Komplexität bei der klaren Zuordnung der Schiffe hinsichtlich einer Prisennahme führte.

Am 13. November 1693 erließen die Hohen Herren in Den Haag ohne weitere Angaben von Gründen, aber mit Bezug auf die Anordnung vom 25. November des Vorjahres, eine erneute Anweisung für den Abbruch der Kaperaktivitäten ihrer *Commissievaarders* und folglich deren Rückkehr in die Heimathäfen. Diese Maßnahme trug offensichtlich der Einschätzung der maritimen Lage Rechnung, um den Einsatz der niederländischen Kriegsflotte sicherzustellen. Mit der Annahme, dass es an qualifiziertem Personal für die Flotte mangelte und die Kaperoperationen möglicherweise zum Anheuern der besten Seeleute auf privaten Kaperschiffen führte, reagierte die niederländische Regierung mit diesem Gesetz. Es war klar, dass die Verteidigung des Landes und die Teilnahme an größeren maritimen Operationen Vorrang vor den potenziell profitablen, aber strategisch weniger bedeutsamen Kaperunternehmungen haben sollten. Mit dieser Vorsichtsmaßnahme wurde sichergestellt, dass genügend Personal zur Verfügung stand, um die niederländische Flotte für Auseinandersetzungen mit der *Marine Royale* operationell einsatzbereit zu halten. Vielleicht war es auch eine Maßnahme als Reaktion auf den dramatischen Verlust der Walfangflotte vor Spitzbergen im Juli 1693.

Im Dezember 1693 legte Sébastien Le Prestre de Vauban, besser bekannt als Seigneur de Vauban, eine Denkschrift vor, die er im August desselben Jahres verfasst hatte. Diese bezog sich auf die Kriegskosten und potenzielle Einsparungen für den französischen König.<sup>451</sup> Innerhalb dieser Denkschrift widmete er mit den Artikeln 24 bis 26 der französischen Marine eine besondere Aufmerksamkeit. Dabei nahm insbesondere Artikel 26 eine prominente Stellung ein, insofern als er wertvolle Aspekte für die zukünftige maritime Ausrichtung Frankreichs aufzeigte. Vauban empfahl, die Stärke der *Marine Royale* auf 50 größere Linienschiffe zu festzuschreiben – 35 davon für die Atlantikflotte und 15 für das Mittelmeer. Seine Begründung gliederte er in vier Hauptpunkte:

1. Die derzeitige Stärke der französischen Marine reiche nicht aus, um mit ihrer Präsenz die eigenen Küsten zu schützen. Sie sei nicht in der Lage, eine feindliche Invasion ohne die Unterstützung von Landtruppen erfolgreich abzuwehren.
2. Trotz eigener intensiver Kaperunternehmungen sei es nicht möglich, die gegnerischen Seehandelslinien entscheidend zu unterbrechen und damit die Handelsaktivitäten maßgeblich einzuschränken.
3. Eine Reduzierung der Flotte würde zahlreiche Seeleute freisetzen und somit für den Kaperkrieg verfügbar machen. Diese Variante des Seekriegs wäre die einzige Option, die für Frankreich von Nutzen sein könnte.

451 Vauban, Sébastien Prestre: Oisivetés de M. de Vauban. Tome Premier et Partie des Tomes II et III. Paris 1843. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6214769m?rk=42918;4>. Stand: 26.07.2015, 225ff.: Mémoires des Dépenses de la guerre sur lesquelles le roi pourrait faire quelques épargnes, août 1693, remis au roi en décembre 1693.

4. Selbst wenn die eigene Flotte derzeit eine gegnerische Landung oder gar Invasion, insbesondere an der Kanalküste, nicht verhindern und auch nicht den Handel unterbinden kann, sollte sie in der empfohlenen Stärke präsent sein. Damit würde sie feindliche Kräfte binden und zugleich als maritime Abschreckung dienen.

Eine solche Flottenkonfiguration würde den Feind zwingen, seinen Handel mit stark eskortierten Konvois zu schützen, selbst wenn die eigenen Kräfte in kleineren Verbänden operierten. Die Umsetzung dieser Vorstellungen würden Einsparungen von sechs Millionen Livres erzielen.

Vauban, bis dato eher als Ingenieur für Festungsbau, denn als maritimer Strategie in Erscheinung getreten war, wies mit diesen Ideen den Weg für die zukünftige maritime Strategie Frankreichs. Seine Vorstellungen deckten sich weitgehend mit den zuvor vorgestellten Einschätzungen Pontchartrains, insbesondere in Bezug auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis. Es war jetzt nur noch eine Frage der Zeit, dass Versailles selbst den Paradigmenwechsel in der maritimen Strategie Frankreichs vollzieht. Das konzeptionelle Fundament war gelegt; es musste nur noch in die Praxis umgesetzt werden.

Nach dieser konzeptionellen Reise zurück in die Realität des Prisenwesens. Die Frage des Aufbringens neutraler Handelsschiffe blieb ein dominierendes Thema in den Diskussionen zwischen den Exekutiven der Seemächte und ihren nationalen Kaperfahrern. Dies führte dazu, dass die Bevollmächtigten der Generalstaaten am 2. Januar 1694 gezwungen waren, eine zusätzliche Verordnung zu veröffentlichen. Sie bezogen sich dabei auf einen bereits am 10. Juli 1692 in derselben Angelegenheit ergangenen Beschluss.<sup>452</sup> Anlass für diese Resolution war eine Eingabe der Deputierten der Provinzen Holland (mit Sitz Amsterdam) und West-Vriesland (mit Sitz in Hoorn) aufgrund von Beschwerden neutraler Kaufleute und Kapitäne über die Behandlung ihrer Schiffe. Die fünf Admiralitäten, die auch für die Führung ihrer jeweiligen *Commissie-vaarders* verantwortlich waren, wurden aufgefordert, zukünftig für die Einhaltung der bestehenden Prisenregelungen auf See und an Land zu sorgen. Mit diesem Beschluss zeigten sich die unterschiedlichen Zielsetzungen und Interessen der handelsorientierten nördlichen Provinzen im Vergleich zu den dem Kaperkrieg nahestehenden Seeland. Mit dieser Resolution sollte der Diskrepanz in einem einheitlichen Vorgehen in der handelspolitischen Kriegsführung gegenüber Frankreich Einhalt geboten werden. Wie sich jedoch zeigen sollte, blieb dieser Beschluss vorerst ohne durchschlagende Wirkung, denn im Jahr 1695 mussten sowohl am 28. März als auch am 19. Oktober erneut Anordnungen über Verbote von Kaperfahrten und Rückruf-Anweisungen an die Kaperfahrer erlassen werden.<sup>453</sup>

452 Rec (II), S. 250f., [NLD #54].

453 GPB, Bd. 4, S. 215 und 216.

In dem Ende Januar 1694 durch das englische Parlament beschlossenen Gesetz für die weitere Finanzierung des Kriegs gegen Frankreich<sup>454</sup> waren in zwei Artikeln zukünftige Einsatzoptionen für die *Royal Navy* verabschiedet. Die beiden Artikel 71 und 72 betrafen erstmalig politisch-verfügte Maßnahmen für den Schutz des eigenen maritimen Handels.<sup>455, 456</sup> Das Rationale für diesen parlamentarischen Beschluss war der Verweis auf die wirtschaftlichen Verluste in der Vergangenheit aufgrund der zahlreichen Kaperungen eigener Handelsschiffe durch französische *Corsaires*, vornehmlich aus Dünkirchen und St. Malo. Als Reaktion sollte Geleitschutz durch Einheiten der *Royal Navy* für die zu den Kolonien auslaufenden respektive zurückkehrenden Kauffahrteischiffe im Seegebiet des Englischen Kanals und dessen Westansteuerung<sup>457</sup> etabliert werden. Im Verlauf der Unterhausdebatte am 13. November 1693 zu einer Rede des Königs und den bisherigen Misserfolgen der *Royal Navy* gegenüber den französischen Kaperfahrern und der sich abzeichnenden weiteren Bedrohung hatte Sir Thomas Clarges<sup>458</sup> die besondere Bedeutung des Seehandels für das englische Königreich mit den Worten herausgestellt:

*The Trade of the nation is gone, and Land will be worth nothing, if Trade be not supported. By trade, London makes up your rents. I always told you, that our safety is the Sea. In 1692, [...] was said therefore, 'That we should be Monarchs of the Sea;' but for all I see, we are like to be vassals, and bow to other nations.*<sup>459</sup>

Die als ‚*Convoy and Cruisers Act 1694*‘ bekannten beiden Artikel aus dem Finanzierungsgesetz haben einen festen Platz in der politischen und maritimen Geschichte ein-

454 Raithby, John: *The Statutes of the Realm. The Statutes of King James II. & The Statutes of King William and Queen Mary*. London 1819 (= Volume The 6th), S. 426–442: *An Act for granting to Their Majesties an Aid of Foure Shillings in the Pound for One year for carrying on a vigorous War against France* [(5 Will. & Mary, c.1].

455 Ebd., S.440: *Certain Ships of War to be appointed by the Admiralty to certain Stations for protecting the Trade. And for the better securing the Trade of this Kingdom be it further enacted by the authority aforesaid That over and above the Ships of Warr for the Line of Battle and for Convoys to remote parts at least Foure Ships of the Third Rate Sixteen Ships of the Fourth Rate Thirteen Ships of the Fifth Rate and Ten Ships of the Sixth Rate shall be from time to time directed and appointed by the Lord High Admiral of England or Co[m]missioners for executing the said Office for the time being to such proper stations as they shall deem meet to cruize for securing the Merchant Ships in their going out and returneing home.*

456 Ebd., S. 440: *Admiralty may appoint Cruisers to the Line of Battle. Provided always and be it enacted That nothing in this Act contained shall restrain or be construed to restrain the Lord High Admiral of England or the Commissioners for executing the office of the Lord High Admiral of England for the time being from directing any of the Ships appointed by this Act to be Cruisers to bee employed in the Line of Battle in cases of great necessity.*

457 Der englische Begriff für die ostatlantische Westansteuerung des Englischen Kanals lautet *Western Approaches*.

458 Englischer Politiker und Abgeordneter des Unterhauses; c.1618–1695.

459 Cobbett, William: *Parliamentary history of England*. Vol. V.-Comprising the period from the Revolution, in 1688, to the Accession of Queen Anne, in 1702. London 1809. <https://go-gale-com.emedien.ub.uni-muenchen.de/ps/retrieve.do?docId=GALE%7CU0109180214>. Stand: 17.06.2020, S. 776 Die Übersetzung lautet: „Der Handel der Nation ist dahin, und Land wird wertlos sein, wenn der Handel nicht unterstützt wird. Durch den Handel sichert London eure Pachteinahmen. Ich habe euch immer gesagt, dass unsere Sicherheit im Meer liegt. Im Jahr 1692 wurde daher gesagt, ‚Dass wir Monarchen der See sein sollten‘; aber so wie ich es sehe, werden wir wohl Vasallen sein und anderen Nationen untertan.“

genommen. Sie lassen sich als Reaktion auf den erkennbaren Paradigmenwechsel in der französischen maritimen Strategie vom *Guerre d'Escadre* zu *Guerre de Course*<sup>460</sup> interpretieren. Angesichts dieses strategisch-operative Wandels in der Seekriegsführung Frankreichs konnte den englischen Parlamentariern und der Admiralität eine zunehmende Bedrohung durch die *Corsaires* nicht entgangen sein. Parallel dazu war eine Reduzierung der Aktivitäten der *Marine Royale* im Kanal festzustellen, was ein weiteres Indiz für die maritime Neuausrichtung Frankreichs signalisierte.

Die französische Exekutive sah sich in diesen Monaten auch veranlasst, Richtlinien zur Problematik der Neutralität auf See zu erlassen. Dabei ging es in einem Papier vom 17. Februar 1694 insbesondere um Vorgaben über Maßnahmen gegenüber gegnerischen Schiffen, die auf See mit einem von neutralen Souveränen ausgestellten Seebrief bei der Kontrolle angetroffen wurden.<sup>461</sup> Einführend zu diesem Reglement wurde auf den regelmäßigen Missbrauch dieser Dokumente hingewiesen, um in den weiteren Ausführungen die Bedeutung und Wirkung von Seebriefen darzulegen.

Grundsätzlich waren Seepässe neutraler Fürsten, die von feindlichen Schiffsführern mitgeführt würden, abzulehnen. Jedes dieser Dokumente wären ausschließlich für eine Reise gültig, ausgestellt auf das benannte Schiff und seinen namentlich angeführten Kapitän. Der Pass würde jedoch als ungültig bewertet werden, wenn das betreffende Schiff zum Zeitpunkt der Ausstellung des Briefes nicht in einem der Häfen des neutralen Staates gelegen hatte. Ein Handelsschiff würde nur dann als neutral erklärt werden, wenn im Rahmen einer Visitation ein entsprechender Besitznachweis vorliegen würde. Konnossemente müssten ein offizielles Siegel aufweisen, um als gültig anerkannt zu werden, andernfalls würden sie als gefälscht eingestuft. Diese französische Richtlinie ist insofern bemerkenswert, dass trotz der Feindschaft ein gemeinsames Verständnis für die Notwendigkeit der Sicherung des Handels mit neutralen Handelspartnern bestand.

Im Sommer des Jahres 1694 sollte sich das bisherige Verständnis unter den drei Kriegsgegnern über Art und Umfang der Konterbande-Güter erheblich ändern. Einseitige Erklärungen und Festlegungen dazu ergingen, um die eigenen Kriegsziele verstärkt verfolgen zu können. Auf Anordnung Königin Marias erfolgte am 27. Juni 1694 eine operative Anordnung der Lords der Admiralität an den regional zuständigen Admiral in St. Hellens/Insel Wight unverzüglich mit Einheiten des ihm unterstellten Verbands der *Royal Navy* und der niederländischen Marine auszulaufen, um einen Konvoi von dänischen und schwedischen Kauffahrteischiffen aufzumachen, um deren Ladung inspizieren zu können.<sup>462</sup> Sofern sie Getreide, maritime Ausrüstung oder sonstige Konter-

<sup>460</sup> Man verlegte sich auf den Kaperkrieg, auch als Kreuzerkrieg bezeichnet, anstelle der Führung großer Schlachten, die nach herrschender Meinung am Hofe in Versailles keinen operativen Mehrwert besaßen und zudem der Führung des Landkriegs erforderliche finanzielle Ressourcen entzogen. Vgl. dazu Geoffrey Symcox: *The crisis of French sea power 1688–1697 From the Guerre d'Escadre to the Guerre de Course*. Hague 1974a, S. 143–221.

<sup>461</sup> Lebeau: *Code des Prises* (I), S.220–222 [FRA #67]: *Réglement, concernant les passeports qui seront accordés aux vaisseaux ennemis, par les princes neutres*.

<sup>462</sup> Marsden: *Law and Custom* (II), S. 160f. [ENG #49].

bande geladen hatten, waren die betroffenen Schiffe nach Plymouth, Portsmouth oder einen anderen navigatorisch günstig gelegenen Hafen einzubringen. Mit dieser königlichen Weisung war Korn erneut als Konterbandegut erklärt worden.

Man wusste in London über die Existenz dieses durch zwei schwedische Kriegsschiffe eskortierten Geleitzugs. Ein Kommandant der *Royal Navy* hatte den Verband im nordöstlichen Teil des Kanals gesichtet, drei mit Korn beladenen Handelsschiffe gekapert und am 24. Juni nach Dover eingebracht. Die Admiralität in Whitehall vermutete nunmehr folgerichtig, dass sich der Konvoi im Seegebiet des Kanals vor der Südküste Englands mit Kurs Brest oder Nantes befände. Weitere Informationen über das Schicksal dieses neutralen Verbandes standen nicht zur Verfügung. Es ist zu vermuten, dass die Durchführung dieses Auftrages militärische und/oder diplomatische Reaktionen nach sich gezogen hatte, da der Konvoi eskortiert worden war und somit nach damals geltenden Seekriegsrecht eine Kontrolle ausgeschlossen war. Zudem drängt sich die Frage auf: Ging es bei diesem Einsatz vornehmlich gegen Frankreich oder aber auch um eine Entspannung der eigenen Versorgungslage?

Am 12. Juli 1694 erließ die englische Krone eine Proklamation zur Flaggenführung bei den Schiffen der privaten Kaperfahrer.<sup>463</sup> Laut dieser Anordnung signalisierte die gehisste Flagge auf See nicht nur die nationale Zugehörigkeit des Schiffes, sondern implizierte auch die staatliche Autorisierung der Kaperfahrt. Zugleich verdeutlichte sie die verbindliche Verpflichtung der Kaperfahrer gegenüber der Krone, sich an geltendes Recht einschließlich Prisenordnung zu halten.

Im Rahmen einer späteren Sitzung während der Parlamentsperiode 1694 bestätigte sich erneut das Erfordernis, der fortwährenden Bedrohung durch französischen Kaperer zu entgegnen. Ein Erlass bezüglich steuerlicher Abgaben auf verschiedene Versorgungsgüter zur Finanzierung des Kriegs gegen Frankreich<sup>464</sup> spezifizierte unter anderen Bestimmungen auch einen Artikel für die Aufstellung einer Eskortierung durch die *Royal Navy* für die Seetransporte von Kohle entlang der ostenglischen Küste.<sup>465</sup> Diese Einheiten sollten aus dem Kontingent bereitgestellt werden, das durch das Gesetz vom Januar desselben Jahres für Patrouillen und Konvois [5 Will. & Mary, c.1] vorgesehen war.

<sup>463</sup> Ebd., S. 162–164, [ENG #50]. Dieser Erlass zur Flaggenführung der *Privateers* wurde am 21. Nov 1702 erneuert.

<sup>464</sup> Raithby, *The Statutes of the Realm*, S. 600–606. *The Statutes of King James II. & The Statutes of King William and Queen Mary*. London 1819 (= Volume The 6th), An Act for granting to his Majestie certaine duties upon glasse wares stone and earthen bottles coals and culme for carrying on the Warr against France [6 & 7. Will. & Mary c.18].

<sup>465</sup> Ebd., S. 605; Art. 19: Nine Ships, Part of the Forty-three Ships appointed to cruise by 5 & 6 W. & M. c. 1. to guard the Coal Trade. And bee it further enacted by the authority aforesaid That Nine of the Shippes of Warr part of the Forty three which by an Act of this present Session of Parliament were appointed to cruise in several Stations to guard the [costs (fn. 14: coasts)] and trade of this Kingdome are hereby appointed to cruise or convoy (that is to say) Six on the Northerne Coast and Three on the Westerne Coast in such Stations as shall bee directed by the Lord High Admiral of England or Commissioners for executing the Office of Lord High Admiral of England for the time being for the better protecting and preserving such Shippes and Vessels as shall bee imployed in the Coal Trade.

Schon am 5. März 1692 hatte sich Wilhelm III. vor seiner Abreise zu den Hohen Herren der Generalstaaten in Den Haag zur maritimen Situation im Krieg auf See geäußert. Er bewertete die Städte St. Malo und Brest als die gravierendsten Bedrohungen für die Allianz – der eine für den Handel und der andere für die nationale Sicherheit.<sup>466</sup> Zur Ausarbeitung der Angriffspläne beauftragte er ein speziell berufenes Gremium,<sup>467</sup> verschiedene Optionen für die Durchführung dieser Vorhaben zu entwickeln und zu koordinieren. Damit wurde die militärische Planungsgrundlage für mehrere maritime Bombardements gegen Stützpunkte der *Corsaires* an der Kanalküste Frankreichs durch Verbände der *Royal Navy* geschaffen. Da diese Aktionen nur indirekt im Kontext der Thematik der Dissertation stehen, werden sie hier lediglich aufgelistet.

- St. Malo – November 1693, Juli 1695
- Brest – Juni 1694
- Dünkirchen –September 1694
- Granville – Juli 1694
- Le Havre –Juli 1694
- Dieppe – Juli 1694
- Calais August 1695

Die Admiralität setzte in diesen Jahren auf königliche Weisung offensive Maßnahmen um, die jedoch im Gesamtkontext der strategischen Lage als *defensive posture* des Königreichs interpretiert werden können.<sup>468</sup> Die Allianz verzichtete darauf, diese maritimen Operationen durch gleichzeitige Landangriffe auf die betreffenden Städte zu verstärken und damit die Effizienz bei der Neutralisierung der Bedrohung zu erhöhen. Die Bombardements dienten in diesem Sinne vornehmlich dazu, in der lokalen Bevölkerung ein Klima der Unsicherheit und des Terrors zu erzeugen.

Die Eingaben der Unternehmer, die auf das finanzielle Risiko in Verbindung mit der Charterung von Einheiten der *Marine Royale* hinwiesen, stießen in Versailles auf wohlwollende Aufmerksamkeit, was sich in einer entsprechenden Ordonnanz vom 6. Oktober 1694 manifestierte.<sup>469</sup> Ab sofort sollte den *Armateurs* nach Abzug des Zehnten für den *Amiral de France* vier Fünftel aus dem Prisenerlös zustehen, der König würde nur auf ein Fünftel Anspruch erheben. Es hatte sich erwiesen, dass die zur Verfü-

<sup>466</sup> 2nd Earl of Nottingham, Finch, D.: An Account of the most important transactions relating to the Royal Navy and the fight with the French, Anno 1692. In: Publications of the Navy Records, Vol. XL., S. 168–201, hier: 168f.

<sup>467</sup> Diesem Gremium gehörten neben Nottingham, seit 1690 Secretary of State for the Southern Department und damit zuständig für Frankreich und Spanien, der Herzog von Leinster, auch bekannt als Heerführer von Schomberg, Lord Galway, ein französischer Hugenotte, Soldat und Diplomat in englischen Diensten sowie der Flottenchef, Mr. Russell an. Leinster und Galway waren besondere militärische Vertraute Wilhelms.

<sup>468</sup> Hier erscheint der englische Begriff geeigneter als die deutsche Übersetzung wie Haltung, Position oder Stellung.

<sup>469</sup> Lebeau: Code des Prises (I), S. 225–227, [FRA #71].

gung gestellten Kriegsschiffe nicht immer, wie vorgesehen, segelfertig und einsatzbereit gewesen waren, sondern einiger Überholungsmaßnahmen bedurften, die zu finanziellen Lasten der Charterer gegangen waren. Um den Syndikaten entgegenzukommen und deren finanzielle Belastung zu reduzieren, wurde diese neue Prämien-Regelung verordnet. Trotz dieser fast schon sozial anmutenden Maßnahme wollte die Exekutive die Win-Win Situation auch nicht verkennen. Die operative Nutzung der für den Kaperkrieg zur Verfügung gestellten Kriegsschiffe würde sie trotz möglicher Abnutzung in See bei Rückgabe in einen besseren materiellen Zustand versetzen, da sie ansonsten in den Kriegshäfen an der Pier liegend zusehends verrotten würden. Zugleich ergab sich mit dieser Regelung die Schaffung eines Anreizes für andere private Investoren, Schiffe zu chartern und damit zusätzliche Ressourcen für die Führung des Handelskrieges zu generieren. Diese Regelung blieb bis 1709 in Kraft.

Mit der Ordonnanz vom 1. Februar 1695 wurde nunmehr auch den Marinekommissaren gestattet, in Kaperunternehmungen mit gecharterten Einheiten der königlichen Flotte zu investieren.<sup>470</sup> Die bisherige Regelung dazu vom 5. Mai 1693,<sup>471</sup> die ein solches Engagement untersagt hatte, wurde damit für nichtig erklärt. Offensichtlich erhoffte man sich dadurch, eine weitere Gruppe von Investoren am Kaperkrieg gegen die Allianz zu dessen weiteren Intensivierung beteiligen zu können.

Am 26. März 1695<sup>472</sup> billigte Ludwig XIV. eine Initiative des Marquis André de Nesmond,<sup>473</sup> Leutnant-General der Seestreitkräfte, für die Aufstellung eines kampfkraftigen Geschwaders aus Einheiten der *Marine Royale*, um im Rahmen einer Kaperunternehmung gegen Frankreichs Feinde vorzugehen. Aufgrund der hohen Aufwendungen, die für die erforderliche Ausrüstung anfallen, wurde Nesmond und seinen Sponsoren zugesichert, dass sie ihre Investitionen aus den Erlösen der erbeuteten Prisen zurückerhalten würden – nach Abzug eines Zehntels, das dem Admiral von Frankreich geschuldet war. Sollte die Ausbeute jedoch die Ausgaben übersteigen, würde ein Viertel des Überschusses an Seine Majestät gehen, während die übrigen drei Viertel den Ausrüstern zufielen. Alle anderen Bedingungen der Verordnung vom 6. Oktober 1694 blieben unverändert. Diese innerhalb eines Halbjahres erlassenen drei Weisungen bzw. Verordnungen bekräftigten die Neuausrichtung der französischen maritimen Strategie erneut.

In einem Zeitraum von sechs Monaten wurden drei verschiedene Verordnungen veröffentlicht, die die bestehende Doktrin für die Bereitstellung von Einheiten der Marine modifizierten und erweiterten. Eine signifikante Änderung war die Aufhebung der bis dahin geltenden Bewaffnungsbeschränkung auf Schiffe mit maximal 44 Kanonen. Diese Neuregelung manifestierte sich im Sommer, als Nesmond in der Lage war,

470 Ebd., S. 228–229, [FRA #73].

471 Vgl. dazu [FRA #63].

472 Nerzic: *La place des armements mixtes* (II), S. 1165, [FRA #77].

473 Bedeutender, erfolgreicher Offizier der *Marine Royale* (1641–1702). Aufgrund seiner Leistungen und Erfolge in verschiedenen Kommandostellungen in den Maritimen Operationen seit 1672 wie auch bei Kapeinsätzen wurde er 1700 zum Kommandeur des Ordens Saint-Louis von König Ludwig XIV. erhoben.

dank finanzieller Unterstützung und seiner Reputation am Hof, das Linienschiff *Lys* mit 88 Kanonen zu chartern. Dieses Schiff gehörte zur 1. Rang-Kategorie. Zudem erhielt er von Ludwig XIV. die Genehmigung, lediglich unter Übernahme der anfallenden Personalkosten für den Bau von drei Schiffen des dritten Rangs in Brest bauen zu lassen.<sup>474</sup> Diese großzügige Regelung wurde danach wiederholt in Anspruch genommen; die Bewaffnungsbeschränkung war grundsätzlich hinfällig geworden.

Ein repräsentatives Beispiel für die Wirksamkeit dieser königlichen Maßnahmen war die Kaperunternehmung unter der Führung von Nesmond Ende Juli 1695. Gemeinsam mit Duguay-Trouin und Beaubriand gelang es ihm, den bisher größten Erfolg dieses Krieges in Form von eingebrachten Preisen zu erzielen: Insgesamt wurden 15 feindliche Schiffe erbeutet, darunter allein fünf zurückkehrende Ostindienfahrer. Zu diesem Anlass ließ Ludwig XIV. sogar die Medaille *Trésor des Indes enlevé par le Marquis de Nesmond* prägen.<sup>475</sup>

Mit Beginn der im Sommer 1695 zu erwartenden Flotten-Aktivitäten erging am 28. März erneut – wie schon im November 1693 – seitens der Generalstaaten das Verbot der Kaperfahrt und Rückruf der Kaperfahrer, die in See standen.<sup>476</sup>

Am 12. Juli 1695 wurde per Beschluss des Kronrates in London die Admiralität ermächtigt, Kapitänen von Handelsschiffen auf deren Antrag ebenfalls einen Kaperbrief für ihre Handelsfahrten zu gewähren.<sup>477</sup> Die Ausstellung dieser besonderen Ermächtigung zur Prisennahme und in England als *Letter of Marque* bezeichnet war an drei Merkmale ihrer Schiffe gebunden: Größe, Bewaffnung und Besatzungsstärke. Sie mussten über eine Wasserverdrängung von 200 Tonnen und mehr verfügen, mit 20 oder mehr Kanonen bewaffnet sein und mindestens die Hälfte der Besatzung musste die englische Nationalität besitzen. Zudem waren die Kapitäne verpflichtet, die im Juli 1694 erlassene Flaggenordnung auf See<sup>478</sup> zu befolgen.

Das Kauffahrteischiff eines Schiffsführers mit einem derartigen *Letter of Marque* wurde auch als *armed trading vessel* bezeichnet, ein im Wesentlichen kommerzielles und zugleich bewaffnetes Handelsschiff. Im Verlauf der Handelsreise war dessen Kapitän zur Ausübung des Prisensrechts unter Beachtung der Konventionen ermächtigt und damit dem *Privateer* gleichgestellt, der sich alleinig mit der Kommission zur Kaperung von feindlichen und verdächtig erscheinenden neutralen Schiffen in See befand.<sup>479</sup> Bei einer möglichen Gefangennahme hatte dieser Kapitän auch nicht den Status eines Piraten.

474 Jean-Yves Nerzic: Des corsaires au secours de la Royale. <https://patrimoineedeploganou.weebly.com/des-corsaires-au-secours-de-la-royale.html>. Stand: 28.05.2018, S. 4.

475 Nerzic, Jean-Yves: Nesmond André, Marquis de. In: Dictionnaire des corsaires et pirates, S. 576–578, hier: S. 577.

476 GPB, Bd. 4, S.215, [NLD #55].

477 Marsden: Law and Custom (II), S. 172–173, [ENG #53]. Order in Council as to letters of marque for merchant ships, and the guns to be carried by them.

478 Vgl. dazu [ENG #50]: Proclamation as to the colours to be worn by privateers.

479 Vgl. dazu Starkey, David J.: British privateering enterprise in the eighteenth century. Exeter, Devon 1990, S. 59.

Mit dieser Regelung standen der Admiralität und den Reedern nunmehr zusätzliche Ressourcen zur Unterbindung des französischen Seehandels gegen sogenannte *targets of opportunity* zur Verfügung. Zudem war das Risiko des Investments für die Schiffseigner durch die mit dem Brief verbundene Legalität sowie durch die Genehmigung einer Bewaffnung ihrer Frachtschiffe bei einem potenziellen Angriff vermindert.

Am 30. November 1695 hatte Vauban, von Charles de la Roncière in seiner Geschichte der französischen Marine als *l'organisateur de la guerre de Course*<sup>480</sup> bezeichnet, ein mehrseitiges *Mémoire concernant la Caprerie*<sup>481</sup> veröffentlicht. Darin stellte er die Bedeutung einer maritimen Machtposition für Frankreich, insbesondere aber der Kaperfahrten – *la Course* – unter politischen, maritimen, geografischen und operativen Rahmenbedingungen dar. Er ordnete diese Aspekte in einen größeren Gesamtzusammenhang ein für ein abermaliges Plädoyer nach 1693 für den *Guerre de Course* als Form der Seekriegsführung Frankreichs. Vauban argumentierte erneut für eine Neuorientierung der maritimen Strategie mit verstärktem Fokus auf der Nutzung der interessierten Kaperer und ihrer Sponsoren und weniger auf die traditionellen Marineoperationen. Er machte auch klar, dass zu deren Gelingen dieser Paradigmenwechsel politisch, rechtlich und administrativ durch Versailles voll umfänglich getragen werden müsse.

Die Realität der Bedrohung durch die französischen Korsaren zeigte sich deutlich mit der Anweisung der Generalstaaten vom 24. Februar 1696. Dabei ging es Strafmaßnahmen gegen die Kaperer, die aufgrund von Wetter Schutz in den niederländischen Küstengewässern suchten oder gar sich auf den durch ausgelegte Tonnen gekennzeichneten Wasserwege befanden.<sup>482</sup> Sie kreuzten im südwestlichen Küstenvorfeld der Niederlande<sup>483</sup> auf der Jagd nach Beute. Durch ihre wiederholte dortige Präsenz beabsichtigten sie, der Bevölkerung auf den Inseln Seelands und in den Hafenstädten gegenüber dem Anschein einer möglicherweise bevorstehenden Invasion zu erwecken.<sup>484</sup>

Obgleich es den inzwischen international etablierten Normen bei der Prisennahme entsprach, sah sich die Exekutive in Versailles doch veranlasst, am 17. März 1696 eine Ordonnanz über die einzuhaltenden Verfahren bei der Durchführung des Kontrollrechts auf See zu veröffentlichen.<sup>485</sup> Die Kommandanten wie auch die Kapitäne der gecharterten Fregatten wurden erneut angehalten, den Warnschuss, *le coup de semonce*, als Zeichen der Aufforderung zum Aufstoppen an den verdächtigen Kauffahrer ausschließlich unter Vorheiß der Seeflagge Frankreichs abzugeben. Denn nur damit könnten sie sich ausweisen als Inhaber der Hoheitsrechte zusammen mit der ihnen

480 Roncière, *Histoire de la marine française* (VI), S. v.

481 Vauban: *Sa famille et ses écrits : ses Oisivetés et sa Correspondance, analyse et extraits* [par le lieutenant-colonel Eugène-Auguste-Albert de Rochas d'Aiglun]... Paris 1910. Stand: 25.07.2015, S. 454–461.

482 GPB, Bd. 4, S. 216f.; diese Anweisung ist nicht Teil des niederländischen Bestands.

483 Die niederländischen Küstenregion, insbesondere im Süden die Provinz Seeland und nördlich daran anschließend die Maas-Region, waren gekennzeichnet durch viele Wasserläufe und Inseln, die dem Festland vorgelagert waren.

484 Derartige Maßnahmen fallen in der modernen Zeit auch unter den Begriff der psychologischen Kriegsführung.

485 Lebeau: *Code des Prises* (I), S. 260f., [FRA #84].

verliehenen Autorität, das angehaltene Schiff zu kontrollieren und bei Unregelmäßigkeiten in Hinsicht auf die Bordpapiere und die Fracht zu beschlagnahmen.

Mit der französischen Eroberung am 3. Mai 1697 des spanischen Hafens von Cartagena an der karibischen Küste Kolumbiens nach dem gemeinsam durchgeführten Angriff von gecharterten Schiffen der *Marine Royale* zusammen mit einigen privaten Kapers Schiffen und eingeschifften Flibustiers erreichte die Doktrin der Bereitstellung ihren Höhepunkt in diesem Krieg. Dieses Ereignis als das letzte seiner Art auf den Meeren in diesem Krieg, bevor die Friedensverhandlungen etwa drei Monate später offiziell in Rijswijk begannen.

### 4.3.2 Das Prisenrecht im Frieden von Rijswijk 1697

Am 20. September 1697 erfolgte der Abschluss des *Traité de Paix entre Louis XIV. Roi de France, et les Seigneurs Etats Généraux des Provinces Unies des Pais-Bas*.<sup>486</sup> Artikel 3 des aus 22 Artikeln bestehenden Friedensvertrags folgte in allen Details den zeitlichen und regionalen Festlegungen des vor 18 Jahren geschlossenen Abkommens von Nijmegen zwischen diesen beiden Staaten.<sup>487</sup> Dabei ging es insbesondere um Vorgaben für die Regelung von möglichen Prisen, die auf See in unterschiedlichen Regionen und zu verschiedenen Zeiträumen nach Inkrafttreten des Vertrages gemacht wurden.

Für die Seegebiete der Ostsee war eine Zeitspanne von vier Wochen anberaumt. Diese Frist galt auch für die nördliche Nordsee, reichend von Terneuse<sup>488</sup> bis zum südwestlichen Ausgang des Englischen Kanals. Von dort aus bis zum Kap St. Vincent an der Südwestküste Portugals galt eine zeitliche Spanne von sechs Wochen. Für die Mittelmeerregion und die Region bis zum Äquator, *la Ligne*, wurde eine Zeitspanne von zehn Wochen festgelegt.<sup>489</sup> Für Seegebiete jenseits des Äquators und alle anderen Orte weltweit war eine Frist von acht Monaten festgelegt. Sollten in diesen Gebieten und innerhalb der festgelegten Zeitspannen Prisen gemacht werden, so wären diese offiziell zu registrieren und vollumfänglicher Schadenersatz zu leisten. Das Datum der jeweiligen Unterzeichnung des Vertrags in Paris und Den Haag galt als Zeitpunkt des Inkrafttretens für die Einstellung von Kaperaktivitäten.

<sup>486</sup> Du Mont: *Corps Universel du Droit Des Gens* (VII,II), S. 381–383.

<sup>487</sup> Ebd., S. 382: „III. *Et si quelques prises se font de part & d'autre dans la Mer Baltique, ou celle du Nord depuis Terneuse jusqu'au bout de la Manche dans l'espace de quatre semaines, ou du bout de ladite Manche jusqu'au Cap de St. Vincent dans l'espace de six semaines, & delà dans la Mer Méditerranée & jusqu'à la Ligne dans l'espace de dix semaines, & au delà de la Ligne & en tous les autres Endroits du Monde dans l'espace de huit mois, à compter du jour que se fera la Publication delà Paix à Paris & à la Haye; lesdites prises & les dommages qui se feront de part ou d'autre après le terme prefix, feront portez en compte, & tout ce qui aura été pris fera rendu avec compensation de tous les dommages qui en feront provenus.*“

<sup>488</sup> Dieser Ort wurde damals auch als Ter Neus, Die Nase, bezeichnet. Es ist das heutige Lindesnes, der südlichste Festlandspunkt Norwegens.

<sup>489</sup> Es wird angenommen, dass mit *la Ligne* nicht der Nördlichen Wendekreis auf 23026' Breite gemeint ist, da er die Handelsrouten aus dem Golf von Guinea ausschließen würde.

Am selben Tag wurde in Ergänzung zum Friedensvertrag der *Traité de Commerce, de Navigation et de Marine, entre Louis XIV. Roi de France et les Seigneurs Etats Généraux des Provinces-Unies* unterzeichnet.<sup>490</sup> Dieser zusätzliche Handels- und Schifffahrtsvertrag umfasste 45 Artikel plus einige Zusatz-Vereinbarungen. Artikel 3 dieses Abkommens hatte den gleich bezeichneten Artikel aus dem Friedensvertrag im fast gleichen Wortlaut übernommen. Er unterschied sich jedoch mit der einleitenden Zielsetzung. Zur Vermeidung von allen Unannehmlichkeiten, die versehentlich oder auf andere Weise durch Kaperungen verursacht werden könnten, insbesondere in abgelegenen Gebieten, wurden zeitliche und regionale Festlegungen vereinbart.<sup>491</sup> Auch hier galt das Datum der jeweiligen Unterzeichnung des Vertrags als Zeitpunkt des Inkrafttretens für die Einstellung von Kaperunternehmungen. Ebenso entsprachen diese Festlegungen den Vereinbarungen des Handels- und Schifffahrtsvertrags von Nijmegen zwischen diesen beiden Staaten.

Gemäß Artikel 4 wurden alle bisher erteilten Kaperbriefe und Repressalien, unabhängig vom Grund ihrer Ausstellung, für nichtig erklärt.<sup>492</sup> Zukünftig darf keiner der Verbündeten solche Maßnahmen zum Schaden der Bürger des anderen durchführen, außer in Fragen, in denen offensichtlich kein gerechtes Verfahren gewährt wurde, früher auch als Justizverweigerung<sup>493</sup> bezeichnet. Ein solcher Fall wäre nicht bestätigt, solange die Anfrage der Partei, die Repressalien forderte, nicht dem zuständigen Minister des betreffenden Staates vorgelegt wurde. Dies gab ihm die Möglichkeit, innerhalb von vier Monaten, oder wenn möglich früher, die Situation zu überprüfen oder für die Durchführung des fälligen Gerichtsverfahrens zu sorgen.

Am 20. September wurde in Rijswijk ein Friedensvertrag zwischen Großbritannien und Frankreich unterzeichnet.<sup>494</sup> Dieses Abkommen enthielt, ähnlich wie der Handelsvertrag zwischen Frankreich und den Niederlanden, Regelungen zum Prisenwesen. Artikel 9 dieses Vertrags erklärte ebenfalls alle zuvor ausgestellten Kaperbriefe und

490 Du Mont: *Corps Universel du Droit Des Gens* (VII.II), S. 386–395.

491 Ebd., S. 387: „*Et pour obvier d'autant plus à tous inconveniens, qui pourroient survenir par les prises, faites par inadvertence, ou autrement, & principalement dans les lieux éloignez, il a été convenu & accordé.*“

492 Ebd., S. 387: „*Toutes Lettres de marque, & de Reprises qui pourroient avoir été ci-devant accordées, pour quelque cause que ce soit, sont déclarées nulles; & n'en pourra être ci-après donnée par l'un desdits Alliez, au préjudice des Sujets de l'autre; si ce n'est seulement en cas de manifeste déni de Justice, lequel ne pourra pas être tenu pour vérifié, si la requête de celui qui demande lesdites Reprises n'est communiquée au Ministre qui se trouvera sur les Lieux de la part de l'Etat, contre les Sujets duquel elles doivent être données, afin que dans le terme de quatre mois, ou plutôt, s'il se peut, il puisse s'informer du contraire, ou procurer l'accomplissement de Justice qui sera dû.*“

493 Justizverweigerung (*Denegatio justitiae*), der Fall, wenn eine Gerichtsbehörde, obschon sie den Rechten nach zur Gewährung der Rechtshilfe verpflichtet wäre, aus ungenügenden Gründen einer Partei diese Gewährung versagt. Die benachteiligte Partei hat in solchem Falle das Recht, gegen einen Unterrichter bei dem zunächst vorgesetzten Richter u. gegen das höchste Gericht bei dem Regenten Beschwerde (die sog *Querela denegatae justitiae*) zu führen. Definition gemäß Pierer's Universal-Lexikon, URL: <http://www.zeno.org/Pierer-1857/A/Justizverweigerung>, [letzter Zugriff am 6.2.2022].

494 Chalmers, George: *A collection of treaties*, S. 332–340.

Repressalien für ungültig, egal aus welchem Grund sie formuliert wurden.<sup>495</sup> Zukünftig durften solche Briefe nicht mehr von einem König gegen die Bürger des anderen Regenten ausgestellt werden, es sei denn, es wurde klar eine gerechte Handhabung verweigert. Die weiteren Details dieses Artikels entsprachen exakt denen des französisch-niederländischen Handelsvertrags.

Die Lösung möglicher Konflikte hinsichtlich der Restitution von Schiffen, Waren und anderen beweglichen Gütern, die in entfernten Ländern und Küsten nach Abschluss des Friedens und vor dessen Bekanntgabe dort genommen und konfisziert wurden, waren Bestandteil des Artikels 10.<sup>496</sup> Demnach sollten alle Güter, die nach dem Vertragsschluss in verschiedenen Gebieten innerhalb festgelegter Zeiträume beschlagnahmt wurden, den ursprünglichen Eigentümern zurückgegeben werden. Demnach gehörten alle Schiffe, Waren und anderen beweglichen Güter, die nach Unterzeichnung und Veröffentlichung dieses Vertrages innerhalb einer zeitlichen Spanne von zwölf Tagen in den britischen und nördlichen Meeren bis zum Kap St. Vincent, innerhalb von zehn Wochen jenseits des genannten Kaps und diesseits des Äquators sowohl im Ozean und im Mittelmeer als auch anderswo, und schließlich innerhalb von sechs Monaten jenseits der äquatorialen Breite auf der ganzen Welt erbeutet wurden, ohne Ausnahme oder weitere Unterscheidung von Zeit oder Ort oder Rücksicht auf Rückgabe oder Entschädigung, den Besitzern.

Diese Vereinbarungen waren stringenter im Vergleich zum gleichartigen Vertrag Frankreichs mit den Generalstaaten, vielleicht auch Ausdruck der weiterhin bestehenden Handelsbeziehungen zwischen diesen beiden Staaten?

<sup>495</sup> Ebd., S. 335f.: „All letters, as well of reprisal as of marque and counter-marque, which hitherto have for any cause been granted on either side, shall be and remain null and void; nor shall any the like letters be hereafter granted by either of the said Kings against the subjects of the other, unless it be first made manifest that right hath been denied; and it shall not be taken for a denial of right, unless the petition of the person, who desires letters of reprisal to be granted to him, be first shewn to the minister residing there on the part of the King against whose subjects those letters are desired; that within the space of four months, or sooner, he may inquire into the contrary, or procure that satisfaction be made with all speed from the party offending to the complainant, But if the King against whose subjects reprisals are demanded, have no minister residing there, letters of reprisal shall not be granted, till after the space of four months, to be reckoned from the day on which his petition was made and presented to the King against whose subjects reprisals are desired, or to his privy council.“

<sup>496</sup> Ebd., S. 336: „For cutting of’ all matter of dispute and contention, which may arise concerning the restitution of ships, merchandizes, and other moveable goods, which either party may complain to be taken and detained from the other, in countries and on coasts far distant, after the peace is concluded, and before it be notified there; all ships, merchandizes, and other moveable goods, which shall be taken by either side, after the signing and publication of the present treaty, within the space of twelve days in the British and North seas, as far as the Cape St. Vincent; within the space of ten weeks beyond the said Cape, and on this side of the Equinoctial Line or Equator, as well in the ocean and Mediterranean sea as elsewhere; lastly, within the space of six months beyond the said Line, throughout the whole world, shall belong and remain unto the possessors, without any exception or further distinction of time or place, or any consideration to be had of restitution or compensation.“

### 4.3.3 Zwischenfazit zum Prisenwesen im Neunjährigen Krieg

Die Betrachtung der Ereignisse und Entwicklungen des Prisenwesens im Verlauf des Neunjährigen Krieges offenbarte ihre weitreichende Bedeutung, die weit über die politischen Dimensionen hinausging. Unter Einbeziehung beider Domänen zur Außenwirkung eröffneten die publizierten Dokumente eine Reihe von vielfältigen thematischen Perspektiven auf die Ausgestaltung und Anwendung des Prisenrechts.

#### ***Neutrale Interessen und kriegsführende Maßnahmen – Potenzial für Konflikte***

Neutralität galt grundsätzlich als ein schützenswertes Recht. Ihre zentrale Rolle war inhaltlicher Gegenstand von Dokumenten der drei Exekutiven, die zudem durch die Ausstellung von Seepässen durch neutrale Staaten und Stadtstaaten wie Dänemark und Hamburg zusätzlich untermauert wurde. Zumeist thematisierten diese Dokumente insbesondere den Verdacht von Konterbande Fracht und deren Unterbindung. Beide Sachverhalte konstituierten ein besonderes Anliegen der Seemächte, was wiederum seitens der Neutralen als Übergriff in ihre Handelsaktivitäten empfunden wurde. Das galt vornehmlich bei der Aufbringung ihrer Schiffe seitens der Kriegsschiffe und Kaperer der Kriegsparteien auf der Suche nach Konterbande. Hier bezeugten die Beistandsverträge zwischen den neutralen Ostseeanrainern in den Jahren 1691 und 1693, die als frühe Formen der 1780 offiziell proklamierten ‚Ersten bewaffneten Neutralität‘ galten, von dem Anspruch dieses Recht gegen die Kriegsführenden durchzusetzen. Diesen Initiativen wie dazu bilaterale Verträge der Kriegsführenden mit den Neutralen – ergänzt um interne Regelungen an die Kaperfahrer zur Beachtung der Neutralität – standen jedoch dem jeweils eigenen Interesse an Unterbindung von Frachtgütern wie auch möglichen Gewinnen infolge von Prisennahmen entgegen.

Im Kontext des Neutralitätsgebots und der Handhabung des Prisenrechts verdeutlichen zwei besondere Ereignisse in diesem Krieg deren Verflechtung miteinander. Deren Besonderheit lag darin, dass es sich um Beutenahmen von Versorgungsgütern handelte, die eigens für die Zivilbevölkerung des Feindes vorgesehen waren. Das erste Geschehnis betraf die Kaperung eines großen baltischen Getreidekonvois in der Nordsee im Jahr 1693 durch englische und niederländische Kräfte, der für Frankreich geplant war. Trotz der anfangs erfolgreichen Inbesitznahme konnte dieser Konvoi zurückerobert und in französische Häfen geleitet werden.

Ein weiteres signifikantes Ereignis mit einer zusätzlichen navigatorischen Dimension war die französische Prisennahme von niederländischen Walfängern bei Spitzbergen im Jahre 1697. Auch diese bemerkenswerte Aktion unterstrich die strategische Bedeutung der Kaperung von Versorgungsgütern. Allerdings mussten einige der aufgebrachten Walfangschiffe wieder freigegeben werden, da sie unter dänischer Flagge segelten und ihre Kapitäne im Besitz von Seepässen aus Hamburg waren. Dies unter-

strich den Respekt vor solchen Dokumenten und dem damit implizierten Neutralitätsgebot im Kontext mit der Handhabung des Prisenrechts.

### ***Einbindung des Prisenwesens in die gemeinsame Strategie der Allianz***

In dem am 29. April 1689 unterzeichneten *Traité entre Guillaume III & Marie Roi & Reine d'Angleterre, & les Etats Généraux des Provinces-Unies des Païs-Bas touchant l'Armement par Mer*<sup>497</sup> wurden in vier separaten Artikeln die Grundlagen für die koordinierte Handhabung des Prisenwesens bei Kaperunternehmungen festgeschrieben. Den politischen Absichten standen jedoch zuweilen die Interessen der Kaperfahrer beider Seemächte entgegen, wie sich später im nächsten Konflikt erweisen sollte. Die Einsätze der alliierten Flotten gegen die *Marine Royale* in diesem Krieg verliefen dagegen koordiniert und letztlich auch erfolgreich.

### ***Politische Vorgaben für die Handhabung des Prisenwesens***

Zu dieser Perspektive sind hier zwei Dokumente, wenngleich mit unterschiedlicher strategischer Zielsetzung, zu nennen. Das erste betrifft die *Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et les arsenaux de marine* vom 15. April 1689. Darin ging es, gleichermaßen als Ergänzung zu der *Ordonnance* 1681 für die zivile Schifffahrt, um die Gewährleistung der Einsatzfähigkeit der *Marine Royale*. Auch sie umfasste ein eigenständiges Buch mit dem Titel *Des Prises* mit Festlegungen für die verschiedenen Aspekte des Prisenwesens, die von den Kommandanten der französischen Marinen zu beachten und zu befolgen waren. Mit dieser Veröffentlichung hatte die französische Staatsführung ihren Kaperern, privat und militärisch, die Handlungsanweisung für den Kaperkrieg als damals wesentlicher Bestandteil der gesamten Seekriegsführung geschaffen. Kapitel 3 formulierte in sechs Abschnitten die Bedingungen, unter denen die Schiffe Seiner Majestät privaten Unternehmern für Kaperunternehmungen übergeben werden können.<sup>498</sup> Mit diesem Kapitel wurde die Doktrin über die Bereitstellung von Einheiten der Marine vom 5. Oktober 1674 nun auch per königlicher Ordonnanz bestätigt. Vergleichbare Publikationen für die Offiziere der *Royal Navy* und der Flotte der Vereinigten Provinzen waren zu dem damaligen Zeitraum nicht in Kraft gesetzt worden.

Das zweite Dokument von Bedeutung in diesem Perspektiven-Kontext ist der *First Prize Act* aus dem Jahre 1692.<sup>499</sup> Mit diesem Erlass war in Abstimmung des Königs mit dem Parlament ein Bezugssystem für das Prisenwesen Großbritanniens geschaffen worden. In seiner Bedeutung und Tragweite war das Gesetz mit den beiden französischen *Ordonnances* 1681 und 1689 vergleichbar. Die Zielrichtung war jedoch unterschiedlich, da es auch die Rahmenbedingungen für eigene Kaperunternehmungen festlegte. Die Verabschiedung dieses Gesetzes hatte zudem eine politische Signalwirkung an die Generalstaaten. Es sollte als Aufforderung, aber auch als Ansporn dienen, die

<sup>497</sup> Vgl. dazu : Kapitel 4.3.1.

<sup>498</sup> Des conditions auxquelles les vaisseaux de Sa Majesté pourront estre donnez aux Armateurs particuliers.

<sup>499</sup> Vgl. dazu [ENG #36] in Kapitel 4.3.1.

Handelsbeziehungen zu Frankreich ebenfalls zu beenden zumindest zu unterbinden mit dem Ziel, die französische Wirtschaft durch kombinierte Kaperkriegsführung zu schwächen.

***Der Paradigmenwechsel in der französischen maritimen Strategie und seine Folgen***

Die erfolgreiche Beutenahme von etwa einem Drittel des rund 300 Handelsschiffe umfassenden zurückkehrenden alliierten Smyrna Konvois vor dem Westausgang der Straße von Gibraltar Ende Juni 1693 markierte ein Schlüsselereignis, das den maritimen Strategiewechsel Frankreichs vom *Guerre d'Escadre* zum *Guerre de Course* anzustoßen schien. So ließ der französische Marineminister nach diesem Sieg der *Marine Royale* verlautbaren, dass der Ausgang ein nachhaltigeres Gewicht in seinen Konsequenzen als ein größerer Erfolg der Flotte über einen englisch-niederländischen Flottenverband hätte. Diese offiziell nicht verkündete Neuorientierung für den bisher traditionellen aktiven Einsatz der größeren Kampfeinheiten der Flotte wurde im Dezember des gleichen Jahres durch Vauban aufgenommen. In einer dann veröffentlichten Denkschrift hatte er argumentativ für eine Reduzierung der Flotte und für verstärkte Aktivitäten der eigenen Kaperfahrer im Seekrieg gegen die Allianz plädiert. Bei den quantitativen Abstrichen müsse jedoch sichergestellt sein, dass die Flotte dennoch stark genug sein sollte, im primären Operationsgebiet der *Royal Navy* eine glaubhafte Abschreckung zu präsentieren. Eine derartige Disposition würde zudem den Gegner zwingen, seinen Handelsverkehr mit erheblichem Aufwand an Escort-Einheiten zu schützen.

Wie richtig Vauban mit seiner Beurteilung der Situation und den daraus resultierenden Vorschlägen lag, zeigte sich mit einem Ende Januar 1694 im englischen Parlament verabschiedeten Gesetz. Darin wurde in zwei gesonderten Artikeln die Admiralität aufgefordert, Maßnahmen für den Schutz der eigenen Handelsschiffahrt zu ergreifen. Das Bemerkenswerte an diesem Teil des Gesetzes – der *Convoy and Cruisers Act 1694* – war die Tatsache, dass er auch operative Weisungen für den Umfang dieser Eskort-Kräfte der *Royal Navy* einschließlich ihrer Zusammensetzung nach Rang-Kategorien vergab. Zweifellos signalisierte dies einen erheblichen Eingriff in die eigentlichen Belange der Marineführung. Er zeigte aber auch die verlustreichen Auswirkungen auf die Handelsschiffahrt Englands durch die intensivierten französischen Kaperkriegsführung, eine Folge der Doktrin über die Bereitstellung von Kriegsschiffen der *Marine Royale*.

Wie sich in der Detaildiskussion der Verordnungen gezeigt hatte und wie auch hier nochmals aufgegriffen, erwies sich die Durchführung des maritimen Neunjährigen Kriegs als ein Markstein in der Konsolidierung des Prisenwesens. Zudem kristallisierten sich trotz Gegnerschaft gemeinsame rechtliche Herangehensweisen heraus, dabei konnte sich auch die Bedeutung des Seebriefs weiter manifestieren. Gleichermäßen existierte Rechtssicherheit im Bereich der Anwendung des Neutralitätsrechts. Jedoch blieben unterschiedliche Perzeptionen insbesondere mit den neutralen Staaten selbst vorerst bestehen.

## 4.4 Die zweite Zwischenkriegszeit 1697–1702

Die vierjährige Zwischenkriegszeit war trotz fortbestehender Interessengegensätze der drei Antagonisten und möglicher politischer Konsequenzen aus der ungeklärten spanischen Thronfolge geprägt durch eine Reihe von bilateralen und multilateralen Verträgen. Dabei ging es um die Konsolidierung bestehender Bündnisse zur Abwehr des nach wie vor vorhandenen Hegemonialanspruchs Frankreichs.

So kam es am 7. September 1701 zur Formierung der Großen Haager Allianz.<sup>500</sup> Leopold I. zusammen mit Wilhelm III., König von Großbritannien und in Personalunion Statthalter der Vereinigten Provinzen der Niederlande, sowie deren Ratspensionär Anthonie Heinsius<sup>501</sup> verpflichteten sich zu einem kooperativen Vorgehen im Falle eines bevorstehenden Krieges gegen Ludwig XIV. und Philipp V., König von Spanien.<sup>502</sup> Obwohl sich die Allianz gegen den gemeinsamen Gegner in Person des französischen Königs richtete, konnten die Interessen der drei Vertragsstaaten kaum unterschiedlicher und zugleich komplementärer sein: Leopold I. als Vertreter einer kontinentalen Großmacht mit landbezogenen Interessen im Gegensatz zu Wilhelm III. als Exponent der beiden Seemächte, die bestrebt waren, ihre regionalen und transregionalen Handelsinteressen zu sichern.

Die Zielsetzungen der beiden Handelsmächte wurden damit klar formuliert: Sie zielten auf die Unterbindung des Handels zwischen Spanien und seinen Besitztümern in der Karibik ab und strebten deren Verdrängung aus dieser Region an.<sup>503</sup> Ein weiterer Schwerpunkt der beiden maritimen Handelspartner wurde ebenfalls durch eine vertragliche und damit völkerrechtliche Festlegung ihrer merkantilen und maritimen Interessen Großbritanniens im Mittelmeer, einem Teil des spanischen Herrschaftsbereichs, formuliert.<sup>504</sup> Mit diesen beiden Vereinbarungen begann sich ein Merkmal der zukünftigen englischen Außenpolitik abzuzeichnen: die Herstellung oder Sicherstellung eines europäischen Gleichgewichts.<sup>505</sup>

<sup>500</sup> In England als *The Second Grand Alliance* bezeichnet.

<sup>501</sup> Niederländischer Staatsmann, \* 1641; † 1720.

<sup>502</sup> Frances Gardiner Davenport (Hrsg.): *European treaties bearing on the history of the United States and its Dependencies. 1698–1715.* Washington 1934 (= Volume III), S. 75–87.

<sup>503</sup> So formulierte Artikel 6 dieses Vertrags: „*to seize by arms, with common design, and for the benefit and advantage of the navigation and trade of their subjects, what lands and cities they can in the Indies subject to Spain; and whatever they shall seize shall remain theirs.*“ in Davenport: *European Treaties* (Vol III), S. 86. Dieser Text stimmt mit der lateinischen Fassung des Vertrags in Du Mont: *Corps Universel du Droit Des Gens* (VIII), S. 91 überein. Der Text ist in Jenkinson: *A collection of all the treaties*, S. 329 noch etwas expliziter: „*It shall be lawful for his royal Majesty of Great Britain, and the Lords the States General, by common advice, and for the benefit and enlargement of the navigation and commerce of their subjects, to seize by their forces what lands and cities they can, belonging to the Spanish dominions in the Indies; and whatsoever they shall so take, shall be their own.*“

<sup>504</sup> Jenkinson: *Collection of Treaties*, S. 328, Artikel 5 des Allianz-Vertrags besagt: „*the Mediterranean, that belong to the Spanish dominions, [...] will also be of advantage to the navigation and commerce of the subjects of the King of Great Britain, and of the United Provinces.*“

<sup>505</sup> Vgl. dazu Schnettger, Matthias: *Der Spanische Erbfolgekrieg.* München 2014, S. 31.

Der Bestand verzeichnet für die zweite Zwischenkriegszeit lediglich vier Dokumente mit gleich verteilter englischer und niederländischer Provenienz. Auf das englische Regelwerk entfällt ein Dokument zu ‚Nationalen politischen Weisungen für den Kaperkrieg‘ (NWK) sowie ein Vorgang über ‚Angelegenheiten zu Kommissionen‘ (KOM). Das niederländische Inventar verzeichnet ebenfalls ein Papier zu NWK-Aspekten und ein zweites Schriftstück zu ‚Bilateralen Vereinbarungen‘ (BLV). Die nachfolgende Abbildung 66 zeigt ihre entsprechende Verteilung bezogen auf die beiden Domänen der Außenwirkung.

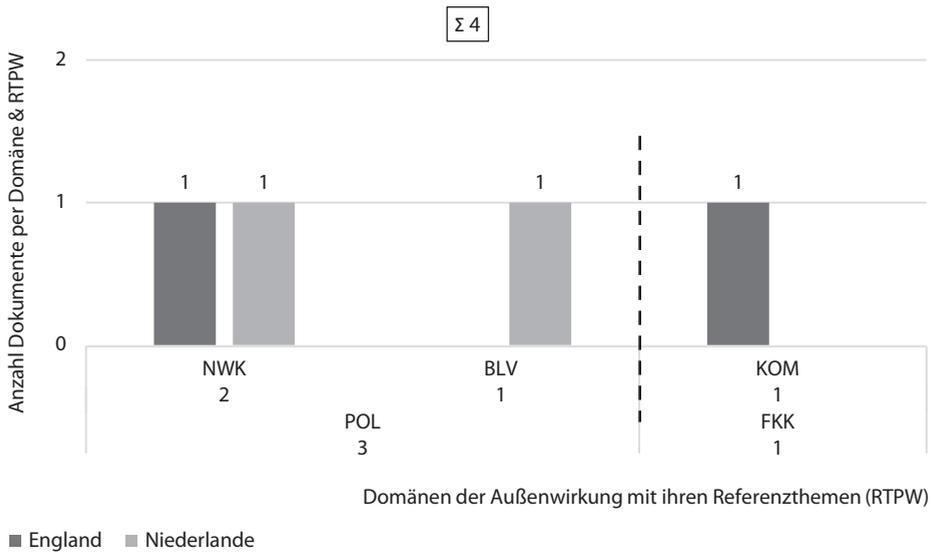


Abbildung 66: Die Verteilung der Referenzthemen zur Außenwirkung in der ZKZ 1697–1702

**Legende:**

- POL Policy-Aspekte für den Kaperkrieg
- NWK Nationale politische Weisungen für den Kaperkrieg
- BLV Bilaterale Vereinbarungen (Friedens-, Handel- und Schifffahrtsverträge, Beistandsabkommen)
- FKK Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs
- KOM Angelegenheiten zu Kommissionen (Kaperbriefe und Repressalienbriefe)

Die nachfolgende Analyse und Bewertung fokussiert sich auf die nationalen Dokumente, die während der zweiten Zwischenkriegszeit zur Außenwirkung des Prisenwesens veröffentlicht wurden. Diese Veröffentlichungen sind drei der acht Referenzthemen der beiden Domänen zugeordnet, wie der Überblicksgrafik zu entnehmen ist.

#### 4.4.1 Policy und Führung des Kaperkriegs

Nach dem Abschluss des Handel- und Schifffahrtsvertrags zwischen den Generalstaaten und Frankreich vom 20. September 1697 unterzeichneten beide Akteure ein weiteres Abkommen: Es betraf den Zeitpunkt der Einstellung von Feindseligkeiten und die

Restitution von beiderseitig gemachten Preisen.<sup>506</sup> Die Rückgabe der in der Nordsee auf-gebrachten Preisen an ihre Eigner hatte innerhalb einer vereinbarten Frist zu erfolgen. Unter Bezugnahme auf Artikel 3 des obigen Handelsvertrages regelte die Vereinbarung vom 27. Oktober die Restitution von gekaperten Schiffen im Seegebiet zwischen Ter-Neusen<sup>507</sup> in Norwegen und dem Englischen Kanal innerhalb von zwölf Tagen nach Unterzeichnung. Im vier Tage später nachfolgenden Abkommen wurde der Beginn für die Rückgabe der Preisen an die Eigner revidiert und auf den 31. Oktober festgelegt.

Aus maritimer Sicht zeigte sich erneut das für eine Zwischenkriegszeit typische Merkmal: Mit dem Friedensschluss war zwar offiziell das legale Aufbringen von Handelsschiffen eingestellt, die Beutenahme auf See blieb jedoch bestehen und mutierte zur Piraterie. Der englische Quellenbestand verzeichnet für dieses Phänomen einen Parlamentsbeschluss, der diesem Sachverhalt umfassend Rechnung trug. Im Verlauf des Jahres 1698 wurde der *Act for the more effectuell Suppressions of Piracy* mit insgesamt 18 Artikeln verabschiedet.<sup>508</sup> Von besonderer Bedeutung war hier der Artikel 8, wonach Kommandanten oder zum Kaperkrieg autorisierte Kapitäne, die sich der Piraterie verschreiben oder versuchen würden, andere zu diesem Seitenwechsel zu veranlassen, als Piraten strafrechtlich mit den entsprechenden Konsequenzen verfolgt würden.<sup>509</sup> Obgleich der Titel die Bekämpfung der Piraterie in den Fokus dieses Gesetzeswerkes stellt, enthalten einige der insgesamt 18 Artikel auch Regelungen, die für Kaperunternehmungen von Belang waren, insbesondere rechtliche Aspekte wie Strafverfolgung und Rechtsprechung in den überseeischen Gebieten in Ost- und Westindien. In der Präambel zu diesem *Act* wurde auf ein älteres Gesetz aus dem 28. Regierungsjahr König Heinrichs VIII. (zwischen 1537 und 1538) Bezug genommen, welches bereits die Missstände im Piratenwesen thematisierte.<sup>510</sup> Insbesondere wurde darauf hingewiesen,

506 GPB, Bd. 4, S. 329, [NLD #59]: *Conventien, Raeckende den tijdt van het cesserer der Hostiliteyten, en het restituieren van de Prinsen, verovert inde Noord-Zee.*

507 Wird damals auch als Ter Neus, Die Nase, bezeichnet. Es ist das heutige Lindesnes, der südlichste Festlandspunkt Norwegens.

508 Raithby, John: *The Statutes of the Realm. The Statutes of King William III. (1695–1701)*. London 1820 (= Volume 7). S. 590–594.

509 Ebd., S. 592: *And be it further enacted That if any Commander or Master of any Shipp or any Seaman or Marriner shall in any Place where the Admirall hath Jurisdiction betray his Trust and turne Pirate Enemy or Rebell and piratically and feloniously run away with his or their Shipp or Shippes or any Barge Boate Ordnance Ammunition Goods or Merchandizes or yield them up voluntarily to any Pirate or shall bring any seduceing Messages from any Pirate Enemy or Rebell or consult combine or confederate with or attempt or endeavour to corrupt any Commander Master Officer or Marriner to yield up or run away with any Shipp Goods or Merchandizes or turne Pirate or goe over to Pirates or if any Person shall lay violent Hands on his Commander whereby to hinder him from fighting in Defence of his Shipp and Goods committed to his Trust or that shall confine his Master or make or endeavour to make a Revolt in the Shipp shall be adjudged deemed and taken to be a Pirate Felon and Robber and being convicted thereof according to the Directions of this Act shall have and suffer Pains of Death Losses of Lands Goods and Chattells as Pirates Felons and Robbers upon the Seas ought to have and suffer.*

510 Raithby 1820, S. 590.: *And whereas, that since the making of the said Act, and especially of late Years, it hath been found by Experience, that Persons committing Piracies, Robberies, and Felonies on the Seas, in or near the East and West Indies, and in Places very remote, cannot be brought to condign Punishment without great Trouble and Charges in sending them into England to be tried within the Realm, as the said Statute directs,*

dass in Handelsgebieten häufig Piraten anzutreffen waren, die zuvor in Kriegszeiten als staatlich autorisierte Kaperer tätig gewesen sind.

Artikel 9 thematisierte ein weitverbreitetes Problem, nämlich dass sowohl Kommandanten der *Royal Navy* als auch Kapitäne von Kaperschiffen in Piraterie verwickelt waren oder gar mit Seeräubern zusammenarbeiteten. In Fällen, in denen dieser Tatbestand publik wurde und die Beteiligten gefasst werden konnten, legte der Artikel fest, dass sie vor der zuständigen Gerichtsbarkeit als Piraten behandelt werden sollten. Bei einer Verurteilung sah der Artikel die Todesstrafe als Strafmaß vor.

Als operative Reaktion auf dieses außergewöhnliche Phänomen der Piraterie behandelte Artikel 11 Abwehrmaßnahmen gegen Seeräuber. Kommandanten und Kapitäne sowie ihre Besatzungen waren explizit aufgefordert, ihre Schiffe aktiv gegen Piratenangriffe zu verteidigen und ggf. zu neutralisieren. Weiterhin bestimmte der Artikel, dass bei Verletzungen der Besatzungsmitglieder Entschädigungen durch das Königreich oder die Reeder zu leisten waren. Im Falle von Todesfällen sollten finanzielle Unterstützungsleistungen für die Hinterbliebenen bereitgestellt werden.

Artikel 14 schuf die juristischen Voraussetzungen für die Vizeadmiralitäten in den Kolonien zur Durchführung von Gerichtsverhandlungen, wobei sie Unterstützung von den jeweiligen Gouverneuren erhalten sollten. Das Gesetz definierte auch spezifische maritime Vergehen und ihre entsprechenden Strafmaßnahmen. Das primäre Ziel dieses Gesetzartikels war die klare Zuweisung des maritimen Gewaltmonopols an den Souverän Großbritanniens. In seinem Auftrag handlungsbefugt waren allein die Kommandanten der *Royal Navy* sowie die Kaperfahrer, die mit einer königlichen Kommission ausgestattet waren.

Am 11. Juli 1698 erging ein Prüfungsauftrag des englischen Kronrates an die Admiralität. Dabei ging es um die Gewährung eines *Letter of Marque* an den Kapitän des Ostindienfahrers *Buckhurst*, um sich rechtskonform und situativ gegen feindliche Kaperer wie auch gegen Piraten verteidigen zu können.<sup>511</sup> Das mit 40 Kanonen bestückte Kaufahrtschiff wurde von einer Gruppe Kaufleute bereedert, die mit einer entsprechenden Petition an die *Lord Commissioners* der Admiralität um die Bewilligung dieser besonderen Ermächtigung ersucht hatten. Es steht zu vermuten, dass das Verständnis über den Begriff ‚Verteidigung‘ in diesem Fall weiter gefasst war. Es würde dem Schiffsführer nunmehr die Möglichkeit eröffnen, auf der Reise nach/von Ostindien offensiv prisenrechtliche Maßnahmen gegen *targets of opportunity*<sup>512</sup> zu ergreifen und selbst Beute zu machen.

Infolge der sich verschärfenden Spannungen in Europa gaben die Hohen Bevollmächtigten der Generalstaaten am 8. April 1702 erneut einen Artikelbrief für den

*insomuch that many idle and profligate Persons have been thereby encouraged to turn Pirates.*

<sup>511</sup> Marsden: *Law and Custom* (II), S. 184, [ENG #61].

<sup>512</sup> Merriam Webster Dictionary, Definition: a military target on which fire or attack is unplanned and which is attacked upon favorable presentation or unexpected discovery or appearance; in: <https://www.merriam-webster.com/dictionary/target%20of%20opportunity>.

bevorstehenden Seekrieg gegen Frankreich heraus. Im Gegensatz zu den früheren Artikelbriefen vom 16. September 1672 – in der Anfangsphase des Französisch-Holländischen Kriegs – und vom 1. Dezember 1690 – 18 Monate nach Beginn des Neunjähriger Kriegs – wurde dieser umfassende Kodex noch vor der Kriegserklärung an Frankreich am 8. Mai 1702 veröffentlicht. Zielsetzung und genereller Inhalt blieben inhaltlich im Vergleich zu den beiden früheren Weisungen unverändert. Es ging auch hier in insgesamt 63 Instruktionen um Verhaltensregeln des Führungspersonals und des nachgeordneten Bereichs einschließlich Kommandanten und Besatzungen, die im Dienst der Marinen der Provinzen Holland, Seeland und West-Friesland standen. Obgleich die *Commissievaarders* nicht explizit adressiert waren, ist davon auszugehen, dass dieser Brief mit seinem Inhalt auch von ihnen zu befolgen war. Ein vergleichbares Dokument fand sich weder in dem französischen noch in dem englischen Inventar.

#### 4.4.2 Das Prisenrecht in völkerrechtlichen Verträgen dieser Periode

In der am 9. Juli 1698 vertraglich auf zehn Jahre vereinbarten Defensiv-Liga zwischen Ludwig XIV., König von Frankreich, und Karl XII., König von Schweden, waren keine Abmachungen zum Prisenwesen oder zum Schutz von Konvois festgelegt.<sup>513</sup> Artikel VI des Vertrags bestimmte, dass eine Vertragspartei, die einen Frieden oder Waffenstillstand mit ihrem Feind schließt, die andere Vertragspartei in dieses Abkommen mit einbezieht. Dies sollte sicherstellen, dass der anderen Partei durch diese Vereinbarung kein Schaden entstehen sollte. Damit hatte Frankreich eindeutig seine politische Nähe zu diesem nordischen Königreich manifestiert, ohne jedoch vorerst militärisch mit seinen maritimen Kräften eingreifen zu wollen.

Am 12. Februar 1700 brach der ‚Große Nordische Krieg‘ aus. Konfliktparteien waren das russische Reich unter dem Zaren Peter I., die Union von Sachsen und Polen unter Kurfürst Friedrich August I. von Sachsen sowie Dänemark unter König Friedrich IV. einerseits und das Königreich Schweden unter Karl XII. andererseits.

Ohne in dem Konflikt selbst militärisch Position zu beziehen, standen die Allianzpartner Großbritannien und die Generalstaaten der Niederlande politisch auf der Seite Dänemarks. Dies wurde durch zwei nachfolgende Verträge verdeutlicht. Zunächst wurde am 20. Januar 1701 in Odense/Dänemark ein Allianz-Vertrag zwischen den Königen Großbritanniens und Dänemark sowie den Generalstaaten<sup>514</sup> abgeschlossen. Dieser betraf in erster Linie die dänische Gestellung von Landtruppen im Falle eines Krieges. Von den 18 Artikeln dieses Abkommens adressierte lediglich Artikel 3 den Handel und die Schifffahrt und somit implizit auch das Prisenwesen. Der dänische König verpflichtete sich darin, im Falle eines Konfliktes keine Freibeuter bzw. Kaperfahrer

<sup>513</sup> Du Mont: *Recueil des Traitez*, Tome VII,II, S. 441f.

<sup>514</sup> Du Mont: *Recueil des Traitez*, Tome VIII, S. 1–3.

oder Kriegsschiffe in seine Häfen einlaufen zu lassen, es sei denn, dass sie als Geleitschutz für eine Flotte von 40 oder mehr Handelsschiffen operierten.<sup>515</sup> Dieser Vertrag zielte darauf ab, Dänemark stärker an die beiden Kriegsgegner Frankreichs zu binden.

Fünf Monate später, am 15. Juni, erfolgte zwischen dem dänischen König Friedrich IV. und den Generalstaaten der Abschluss eines Abkommens über Freundschaft, korrekte Beziehungen und Handel<sup>516</sup> unter Bezugnahme auf ein früheres Abkommen aus dem Jahre 1645. Darin ging es primär um Güter und Waren, die beiderseits transportiert werden dürfen, und um den zu entrichtenden Sund-Zoll beim Passieren dieser Wasserstraße zwischen Dänemark und Schweden auf dem Transit von und zu der Ostsee. Insgesamt spiegelt der Vertrag von 1701 die enge Bindung Dänemarks an die Generalstaaten und damit an die Allianz wider.

Am 1. November 1700 verstarb mit Karl II. im Alcázar von Madrid der letzte Habsburger auf dem spanischen Thron. Nachdem Philipp V. von Anjou, ein Enkel König Ludwigs XIV., die Macht übernommen hatte, wurde am 27. August 1701 in Madrid der *Asiento ou Privilege pour l'Introduction & la vente des Esclaves Negres dans l'Amerique Espanole*<sup>517</sup> für eine Dauer von zehn Jahren unterzeichnet. Dieses von England ebenso begehrte Handelsprivileg wurde ab dem 1. Mai 1702 der in Frankreich ansässigen Guinea Handelskompanie zugesprochen. Mit diesem *Asiento de Negros* erhielt die Gesellschaft die Berechtigung, jährlich 4800 Sklaven aus Guinea zu den französischen Kolonien in der Karibik zu transportieren.

Deren Transporte wurden als potenzielle Prisen betrachtet. Dennoch waren keine spezifischen Verordnungen bekannt, die eine legale Kaperung von Handelsschiffen erlaubten, die Sklaven als Fracht an Bord führten. Eine Ausnahme stellte eine Weisung der englischen Admiralität aus dem Januar 1685 dar, in der die Adjudikation von Prisenanteilen eines aufgebrachtten französischen Handelsschiffs geklärt wurde, auf dem neben Gütern auch Sklaven transportiert wurden.<sup>518</sup>

### 4.4.3 Zwischenfazit zum Prisenwesen in der zweiten Zwischenkriegszeit

In der fünfjährigen zweiten Zwischenkriegszeit von 1697 bis 1702 wurden nur drei prisenrechtlich relevante Dokumente publiziert. Eine Darstellung von ‚Perspektiven‘

<sup>515</sup> In diesem Fall sollen sie freien Zugang zu den Häfen und Flüssen seiner Majestät haben, nicht aber, wenn sie einzelne Schiffe oder Nachzügler begleiten.

<sup>516</sup> Du Mont: *Recueil des Traitez*, Tome VIII, S. 32–42; *Tractaat van Vriendschap, Goed-Verstand en Commerce tusschen zyne Majesteit Frederic IV. Koning van Denemarken, en de Hoog Moogende Staaten Generaal der Vereenigde Nederlanden mit 33 Artikeln und einem geheimen Zusatztartikel.*

<sup>517</sup> Du Mont: *Recueil des Traitez*, Tome VIII, S. 83–88.

<sup>518</sup> Siehe dazu den Sachverhalt nachfolgend in Unterkapitel 5.2.2. England.

entfällt für diese Periode aufgrund des geringen Dokumentenaufkommen. Gleichwohl verdienen einige signifikante Entwicklungen dieser Zeit Erwähnung.

Die Thematik der Restitution kriegszeitlicher Prisen erwies sich, besonders gegen Ende eines Konflikts und während des Übergangs zum Frieden, als eine wiederkehrende diplomatische Herausforderung. Nach dem Frieden von Rijswijk legten die Generalstaaten und Frankreich in einem separaten Abkommen zeitliche und geografische Kriterien für die Rückführung erbeuteter Güter fest.

In Antizipation postbellum<sup>519</sup> verabschiedete England 1698 den *Act for the more effectual Suppression of Piracy*,<sup>520</sup> eine Reaktion auf die während des Krieges gemachten Erfahrungen mit Piraterie, insbesondere in der Karibik. Mit Kriegsende endete zwar formal die legale Kaperfahrt, aber nicht alle *Privateers* gaben ihre lukrativen Praktiken auf. Der *Act* zielte darauf ab, der Fortführung dieser Aktivitäten Einhalt zu gebieten und bestätigte die Todesstrafe als Sanktion für Piraterie. Er bildete auch die rechtliche Basis für den Prozess gegen Kapitän Kidd im Jahre 1701 und legte die administrativen Grundlagen für die Rechtsprechung in den Kolonien fest.

Das dritte und letzte relevante Dokument dieser zweiten Zwischenkriegszeit signalisierte die zunehmenden Spannungen um die spanische Erbfolge. Kurz vor Ausbruch des Krieges publizierten die Generalstaaten am 8. April einen Artikelbrief samt Instruktionen für die maritime Kriegsführung einschließlich Kaperunternehmungen.

## 4.5 Der Spanische Erbfolgekrieg 1702–1713

Mit den Friedensverträgen von Rijswijk zwischen Frankreich und England wie auch mit den Niederlanden vom 20. September 1697 konnten die unterschiedlichen Erwartungen und Vorstellungen der ehemaligen Kriegsgegner nicht nachhaltig in Einklang gebracht werden. Die ungewisse Erbfolge auf dem spanischen Thron kristallisierte sich zusehends als die primäre Ursache für den zu erwartenden Krieg zwischen den Antagonisten des Neunjährigen Krieges heraus. Es zeigte sich dabei jedoch, dass die Interessen der potenziellen Koalitionspartner unterschiedlich gelagert waren: Einige verfolgten regionale Erweiterungen auf dem Kontinent, während es England und den Generalstaaten um die Behauptung und Ausweitung des eigenen Seehandels gegenüber Frankreich und Spanien ging.

Die politische Situation wurde um die Jahrhundertwende durch die ungeklärte Erbfolge auf dem spanischen Thron überlagert. Sie kristallisierte sich zusehends als das primäre Rationale für den zu erwartenden Krieg zwischen den Antagonisten des Neunjährigen Krieges heraus. Dabei zeigte sich, dass die Interessen der potenziellen Koalitionspartner unterschiedlich gelagert waren, das Habsburger Reich verfolgte regionale Erweiterungen auf dem Kontinent, während es England und den Generalstaaten um

519 In der Zeit nach dem Krieg.

520 Vgl. dazu Kapitel 4.4.1.

die Behauptung und Ausweitung des eigenen maritimen Handels gegenüber Frankreich und Spanien ging. Handelsrivalität und Hegemonie in Europa waren weiterhin zwei Perspektiven, die die Situation in Europa kennzeichneten und bestimmten.

Obwohl der ‚Große Nordische Krieg‘ überwiegend als regionaler Konflikt galt, war er für die Kontrahenten im Spanischen Erbfolgekrieg nicht ganz bedeutungslos. Deren Hauptinteresse lag zwar westlich dieser Region, jedoch waren ihre Handelsbeziehungen zu den Ostsee-Anrainerstaaten intensiv und strategisch bedeutsam, insbesondere wegen der essenziellen Materialien für ihre Flotten und wichtigen Weizenlieferungen.

Die Erkenntnisse aus dem letzten Krieg auf See und die damit parallel verlaufenen Kaperunternehmungen der drei Antagonisten waren noch präsent. Die nationalen Prisenordnungen wurden wieder aktiviert ebenso wie man auf die zurückliegenden Erfahrungen in der Handhabung des Prisenrechts bei der Unterbindung und Einschränkung des gegnerischen bzw. neutralen Handels zurückgreifen konnte. Es hatte sich zudem die Ansicht bei den drei Exekutiven und ihren Flotten-Befehlshabern verfestigt, dass aufgrund der Größe und der damit verbundenen Manövriereigenschaften die Einheiten des 1. bis 3. Rangs ihrer Marinen für den Handelskrieg auf See weniger geeignet waren. Diese Aufgaben mussten von kleineren Einheiten bzw. von privaten Unternehmern und Kapitänen übernommen werden, wollte man Erfolge erzielen.

Der große Kontrahent Ludwigs XIV., Wilhelm III. von Oranien, war am 8./19. März 1702 verstorben. Da er keine leiblichen Nachkommen hatte, übernahm ohne Verzug seine Schwester Anne die Königsherrschaft auf den Britischen Inseln.<sup>521</sup> Zwei Tage später bestätigte die neue Königin in ihrer ersten Rede vor beiden Häusern des Parlaments ihre Entschlossenheit, die Politik ihres Schwagers mit den Worten „*to maintain the alliances made for abating the exorbitant power of France*“<sup>522</sup> fortzusetzen. Die sich zusehends verschlechternde Lage führte am 8. Mai 1702 zur Veröffentlichung eines umfangreichen Kriegsmanifestes der Generalstaaten der Niederlande, mit dem die Regierung in Den Haag ihre zwingenden Gründe für die Erklärung des Krieges an Frankreich und Spanien darlegte.<sup>523</sup> Nach einer Woche, am 15. Mai, folgten die Kriegserklärungen Großbritanniens<sup>524</sup> und des Heiligen Römischen Reiches unter Kaiser Leopold I.<sup>525</sup> an

521 In den Niederlanden begann mit seinem Tod eine erneute statthalterlose Periode, nachdem Prinz Wilhelm III. von Oranien diese Position mit dem Beginn des Französisch-Niederländischen Krieges 1672 übernommen hatte.

522 *Calendar of State Papers Domestic: Anne, 1702–3*, ed. R P Mahaffy (London, 1916), pp. 1–18. *British History Online* <http://www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/domestic/anne/1702-3/pp1-18> [accessed 6 September 2020], 10 March, Whitehall, S. 3; William Cobbett: *Cobbett's Parliamentary history of England*. Vol. VI. 1702–1714, URL: <https://go-gale-com.emedien.ub.uni-muenchen.de/ps/retrieve.do?docId=GALE%7CU0107835250&user-GroupName=lmum&inPS=true&contentSegment=&sort=&prodId=MOME> [accessed 2 August 2020], S. 5.

523 GPB, Bd. 5, S. 315–319 *Manifest of Declaratie van Oorlogh teegens de Koningen van Vrankrijck en Spanjen, den 8. Mey 1702*. Die französische Version *Manifeste, contenant les Raisons qui obligent les Etats Généraux des Provinces Unies des Pais Bas, de déclarer la Guerre à la France et à l'Espagne* bei Du Mont, Vol. 8, S. 112–114.

524 *Déclaration de Guerre de la Grande Bretagne contre la France et l'Espagne* unter Du Mont: *Corps Universel du Droit Des Gens* (VIII), S. 115; Cobbett: *History* Vol. VI, S. 16f.

525 *Déclaration de Guerre de L'Empereur Leopold contre le Roi de France et le Duc d'Anjou* unter Du Mont: *Corps Universel du Droit Des Gens* (VIII), S. 115f.

den französischen und spanischen König. Erst zwei Monate später, am 3. Juli, erfolgte die Gegenkriegserklärung Frankreichs an seine europäischen Kontrahenten.<sup>526</sup>

Der Abschluss von zwei Defensiv-Abkommen<sup>527</sup> & <sup>528</sup> vom 16. Mai zwischen Vertretern des Kaisers des Reiches, der englischen Königin, der Generalstaaten und dem König von Portugal bedeutete für die englisch-niederländische Seite einen erheblichen Zugewinn an operativer Flexibilität bei der Einsatzplanung ihrer Flotten und eine Erleichterung bei der Durchführung von Kaperfahrten durch *Privateers* und *Commissievaarders*. Nun hatten sie einen Stützpunkt auf der Atlantikseite der iberischen Halbinsel zur Verfügung,<sup>529</sup> der ihnen einen Vorteil gegenüber der *Marine Royale* und den französischen *Corsaires* bot. Zudem ermöglichte dies einen erleichterten und schnelleren Zugang zum Mittelmeer. Ein weiterer Vorteil war die geografische Erweiterung des maritimen Schutzbereichs für die eigenen Handelskonvois aus Ostindien in der Region westlich der Straße von Gibraltar sowie aus der Levante im westlichen Mittelmeer. Insbesondere die Levante Route lag nur unweit Marseille, der südlichen *Corsaire*-Hochburg Frankreichs.

Der Bestand an Dokumenten umfasst 54 Veröffentlichungen der drei Antagonisten zu beiden Domänen mit ihren acht Referenzthemen, die zur Außenwirkung des Prisenwesens während dieses elfjährigen Kriegs um die Erbfolge des Königreichs Spanien publiziert wurden. ‚Politische Weisungen für den Kaperkrieg‘ (NWK) wie auch ‚Angelegenheiten zu Seebriefen‘ (PPT) sind Bestandteile der drei nationalen Regelwerke. Während bei den NWK-Themen die Veröffentlichungen der Niederlande klar dominieren, überwiegt die PPT-Problematik im französischen Bestand. Dagegen finden sich ‚Bilaterale Vereinbarungen‘ (BLV) nur im englischen wie auch niederländischen Inventar. Die Aspekte der ‚Neutralität im Kontext des Prisenrechts‘ (NEU) sind im Bestand Frankreichs mit und im englischen Regelwerk vertreten. Für die Domäne der Führungserfordernisse im Kaperkrieg (FKK) sind zwei Ergebnisse besonders augenfällig, die Dominanz der ‚Anweisungen zur Durchführung der Prisenverfahren auf See und an Land‘ (EXE) sowie das Fehlen von jeglichen niederländischen Veröffentlichungen zu den Themen dieses Bereichs. Lässt dies den Schluss ziehen, dass auf Exekutiv-Ebene keine Veranlassung für eine Anpassung bestehender Direktiven zur Kaperkriegsführung gesehen wurde?

526 *Déclaration de Guerre de Louis XIV, Roi de France, contre l'Empereur, l'Angleterre, les Etats Généraux des Provinces Unies* unter Du Mont: Corps Universel du Droit Des Gens (VIII), S. 118.

527 Treaty of Alliance, offensive and defensive, between Leopold Emperor of the Romans, Anne Queen of England, and the States General of the United Netherlands, on the one Part, and Peter II. King of Portugal, on the other Part; for asserting the Liberty of Spain, for averting the common Danger of all Europe, and for defending the Right of the most august House of Austria, to the Spanish Monarch unter Jenkinson: Collection of all treaties, S. 337–347.

528 \_Defensive Treaty between Great Britain and Portugal unter Jenkinson: Collection of all treaties, S. 347–353.

529 In zwei geheimen Zusatzartikeln wurden Gebietsabtretungen an der Westküste der iberischen Halbinsel und in der nördlichen Rio de la Plata Region in Südamerika, derzeit im Besitz des derzeitigen Königs von Spanien an Portugal durch die Allianzpartner unterstützt und bestätigt.

Dem nachfolgenden Diagramm in Abbildung 67 ist die Verteilung der insgesamt 54 Dokumente mit ihren jeweiligen quantitativen Anteilen zu den acht Themen zu entnehmen.

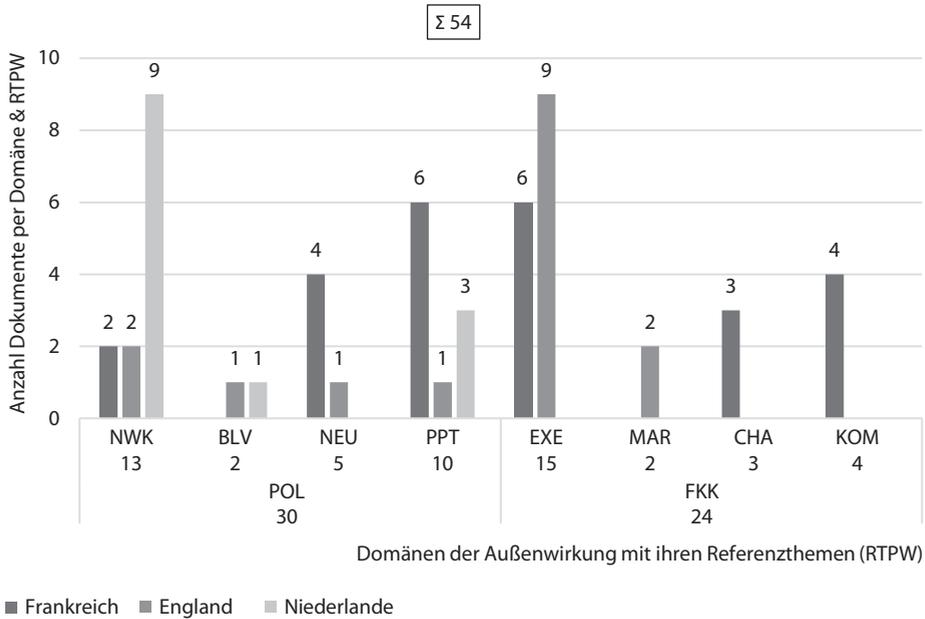


Abbildung 67: Die Verteilung der Referenzthemen zur Außenwirkung im Krieg 1702–1713

**Legende:**

- POL Policy-Aspekte für den Kaperkrieg
- NWK Nationale politische Weisungen für den Kaperkrieg
- BLV Bilaterale Vereinbarungen (Friedens-, Handel- und Schifffahrtsverträge, Beistandsabkommen)
- NEU Neutralitätsgebot und Handhabung des Prisenrechts
- PPT Angelegenheiten zu Seebriefen (Passports, Passeports, Paspoorten)
- FKK Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs
- EXE Anweisungen zur Durchführung der vier Institute des Prisenrechts
- MAR Maritime Aspekte im Kontext des Prisenrechts
- CHA Vercharterung von Kriegsschiffen an private Syndikate/Kapitäne
- KOM Angelegenheiten zu Kommissionen (Kaperbriefe und Repressalienbriefe)

Die nachfolgende Analyse und Bewertung konzentriert sich auf die nationalen Dokumente, die während des Spanischen Erbfolgekriegs zur Außenwirkung des Prisenwesens veröffentlicht wurden. Diese Dokumente sind ihren acht Referenzthemen zugeordnet, wie der Überblickgrafik zu entnehmen ist.

### 4.5.1 Policy und Führung des Kaperkriegs

Infolge der politischen Situation auf dem europäischen Kontinent und als Präventivmaßnahme untersagten die Generalstaaten am 31. März 1702 die Schifffahrt nach Osten in den baltischen Raum, nach Westen in den Kanal und darüber hinaus sowie nach Norwegen.<sup>530</sup> Dieses Verbot betraf auch die kleine und große Fischerei in der Nordsee und im Nordatlantik. Mit diesem erneuten Auslaufverbot zu Beginn des Konflikts<sup>531</sup> wollte die Regierung mögliche personelle Verluste vor allem auch durch Gefangennahme von Besatzungen vermeiden. Nicht zuletzt ging es dabei um die Sicherstellung von Personal für die Einheiten der Marinen der Provinzen bei zu erwartenden Einsätzen gegen französische Marine.<sup>532</sup>

Sechs Wochen später, angesichts einer weiteren Verschärfung der Lage auf dem europäischen Kontinent, sahen sich die Niederlande veranlasst, am 8. Mai 1702 ihr *Manifest of Declaratie van Oorlogh teegens de Koningen van Vrankrijck en Spanjen* der Welt bekanntzugeben.<sup>533</sup> Im Gegensatz zu der 14 Jahre zuvor ergangenen Kriegserklärung an Frankreich aus Anlass des Beginns des Neunjährigen Kriegs<sup>534</sup> enthielt diese Manifestation keine zusätzlichen Weisungen über das Ansteuern von neutralen Häfen oder über die Ausfuhr von Konterbande. Stattdessen legte die Erklärung in ausführlicher Weise unter Verweis auf diverse Abkommen in den vergangenen fünf Jahren die Hintergründe dar, die schließlich aus der Sicht Den Haags zu diesem Manifest führen mussten.<sup>535</sup>

Eine 37 Artikel umfassende Instruktion für die Kapitäne und die anderen Funktionsträger an Bord mit einer Kommission bzw. Kaperbrief für bevorstehende Unternehmungen wurde am 6. Juni 1702 erlassen.<sup>536</sup> Das Leben und das Verhalten der Besatzung im Sinne der Aufrechterhaltung der notwendigen Disziplin waren die Sujets der ersten 23 Artikel. Die Verantwortlichkeiten der Schiffsführer bei der Handhabung des

530 GPB, Bd. 5, S. 376–377.

531 Diese Verbote waren auch im März 1674 sowie Januar 1691 ausgesprochen worden.

532 Im Gegensatz zu dem Press-System (*Pressing*) in England (siehe Kapitel 2.2.2), wo Seeleute an Land aufgegriffen wurden und zum zwangsweisen Dienst auf Einheiten der *Royal Navy* verbracht wurden, sowie dem *Classes*-System in Frankreich, mit dessen Hilfe alle Seeleute registriert waren und zum Dienst bei der *Marine Royale* aufgerufen werden konnten ähnlich einer Wehrpflicht, gab es in den sieben Provinzen kein vergleichbares System für die Rekrutierung von Besatzungen. Die mit dieser Anordnung freigestellten Seeleute wurden zum Dienst in ihren Marinen per Dekret aufgefordert.

533 GPB, Bd. 5, S. 315–319, [NLD #62]; Französischer Wiederabdruck in: Du Mont: Corps Universel du Droit Des Gens (VIII), S. 112–114.

534 Du Mont: Corps Universel du Droit Des Gens (VII.II), S. 213–220.

535 Zu den angeführten Dokumenten gehörten der 1697 mit Frankreich abgeschlossene Friedens- und Handelsvertrag von Rijswijk, der weite Partitionsvertrag zwischen Ludwig XIV. und Wilhelm III. vom 21. Februar/3. März sowie der zwischen Frankreich und den Generalstaaten separat abgeschlossene Vertrag vom 25. März 1700 nach dem Tod des als Nachfolger vorgesehenen Kurfürsten von Bayern des im Sterben liegenden spanischen Königs Karl II. [Davenport: *European Treaties* (III), S. 16–27; Du Mont: *Corps Universel du Droit Des Gens* (VII.II), S. 477–479.

536 GPB, Bd. 5, S. 319–323, [NLD #65]. Für den Titel dieses Schriftstücks wurde der noch ältere Begriff *Commissie van retorsie* verwendet; damit war der Kaperbrief bzw. die Kommission für Prisennahmen gemeint.

Prisenrechts auf See sowie die erforderliche Kommunikation mit den regionalen Admiralitäten bildeten in großer Ausführlichkeit die Inhalte der verbleibenden Artikel. Ein besonderes Augenmerk lag auf Themen wie der korrekten Buchführung und Inventarisierung von Prisenwaren sowie auf dem Verbot des Plünderns mit all seinen möglichen Facetten durch Besatzungsangehörige. In Artikel 35 wurde festgelegt, dass die für die Gewährung der Kommission zu hinterlegende Bürgschaft von 25.000 Gulden nur dann restituiert würde, wenn nach erfolgter Einbringung der Prise die abschließende Verhandlung vor der Admiralität ohne Einwände oder gar Unregelmäßigkeiten verlaufen war. Der Kapitän hatte die hier angeführten Bestimmungen unter Eid vor dem Admiralsratsrat zu bestätigen, um nicht später Unkenntnis über diesen umfangreichen Katalog an Weisungen vorbringen zu können.

In einer am 6. Juli 1702 erstellten Denkschrift hatte die Exekutive in Versailles über den *Amiral de France* einen Auszug verschiedener während des Krieges von 1688 verfügten Verordnungen und Verfügungen zum Prisenwesen veröffentlichen lassen.<sup>537</sup> Es waren Dokumente, die ihre Aktualität auch in dem erneuten Konflikt mit der Allianz behalten werden. In insgesamt 16 Abschnitten dieser Denkschrift wurde die Komplexität des Prisenverfahrens mit seinen Einzelheiten als Abfolge von Prozessschritten nochmals zusammengefasst und dargelegt. Sie betrafen insbesondere die Abklärung von getroffenen Maßnahmen vor der zuständigen Admiralität; dabei ging es auch um die Befragung des Kaperfahrers und seiner Besatzung hinsichtlich des Auftretens in der Phase der Aufbringung. Zudem wurde die Verteilung der Prisenerlöse sowie die Zuteilung des Zehnten an den Admiral von Frankreich erneut bestätigt. Dieses Exposé brachte keine neuen Aspekte gegenüber den Festlegungen in der *Ordonnance 1681* und den nachfolgenden prisenrechtlichen Dokumenten ein. Es bestätigte ebenso die anhaltende Relevanz einer Reihe von Richtlinien zur Praxis des Prisenwesens, die im Laufe der vorangegangenen Kriege vom Prisenrat erlassen worden waren.<sup>538</sup>

Die Hansestadt Danzig und ihr Hinterland hatten für England eine besondere Bedeutung, da von dort regional-typische Materialien für den Schiffbau und die Instandhaltung der *Royal Navy* bezogen wurden. Um diesen Nachschub zu unterbinden, gestattete Ludwig XIV. am 19. Juli 1702 die Ausstellung einiger Repressalienbriefe gegen Danziger Kauffahrteischiffe.<sup>539</sup> Diese Genehmigung lässt sich auf die von der Hanse im Konflikt beanspruchte Sonderstellung zurückführen: Die Städte beharrten darauf, nicht der politischen Weisung des Kaisers in Wien zu folgen, sondern neutral zu bleiben. Frankreich jedoch betrachtete sie als Teil der Allianz. In dieser Angelegenheit

537 Valin: Code des Prises, Tome II, S. 75–81, [FRA #107]. *Mémoire. Extrait de tous les Réglemens et Ordonnances faites durant la Guerre de 1688, pour l'instruction de la procédure d'une prise*. Bezug für diesen Auszug war wie bei allen anderen prisenrechtlichen Verordnungen die *Ordonnance* vom August 1681.

538 Ebd., S. 80f.

539 Lebeau (I), S. 306, [FRA #108]; Zielsetzung und Auftragnehmer waren dem *Code des Prises* nicht zu entnehmen, da lediglich der Titel benannt worden war. Es ist davon auszugehen, dass es sich bei der Fracht um die genannten Materialien für den Schiffbau handelte.

verfasste Jérôme Phélypeaux, Comte de Pontchartrain und Nachfolger seines Vaters als Marineminister seit November 1699, einen Brief an den Abt von Polignac, datiert auf den 30. August 1702.<sup>540</sup> Ziel war es, zu dessen Gunsten eine Regelung der Prisenerlöse in Höhe von 8000 Livres zu erreichen, nachdem ein Danziger Kauffahrer aufgebracht worden war.<sup>541</sup> Der Minister war zuvor vom Kapitän des Kaperschiffes über die erfolgreiche Aufbringung informiert worden.<sup>542</sup>

Am 9. Juni 1703 erneuerten die Allianzpartner per Abkommen die früheren bilateralen Vereinbarungen,<sup>543</sup> auf die sie sich zu Beginn des vorigen Kriegs geeinigt hatten. In der Präambel des Artikels 2 wurde die Sicherung der Freundschaft und die Fortführung einer guten, transparenten Korrespondenz zwischen ihnen als Zielsetzung dieses Vertrags unter Verweis auf die bisherigen relevanten Friedens-, Bündnis-, Handels- und Marineverträge bekräftigt.<sup>544</sup>

Die französische Exekutive sah am 23. Januar 1704 das Erfordernis einer Regelung, nach der Kauffahrer unter der Flagge Dänemarks gekapert werden konnten, wenn sie mit Fracht für den Gegner auf See angetroffen wurden und sie nicht nachweisen konnten, aus einem dänischen oder norwegischen Hafen ausgelaufen zu sein.<sup>545</sup> Schiffe von Reedern aus dem Herzogtum Holstein<sup>546</sup> waren ebenfalls nach Aufbringung und Einbringung in einen französischen Hafen als ‚Gute Prise‘ zu erklären. Die Bedeutsamkeit dieser Ordonnanz lag in der Differenzierung des Status von Schiffen der Neutralen hinsichtlich Merkmale der Ladung wie auch des Auslaufhafens als Kriterien für die Prisennahme. Zugleich diente diese Regelung als Hinweis auf die politischen Beziehungen zwischen den deutschen Fürstentümern und Städten – diese waren aufgrund ihrer Zugehörigkeit zum Heiligen Römischen Reich ebenfalls als feindlich eingestuft – und Dänemark, das seit dem Abkommen mit der Allianz vom Januar 1701 politisch eng verbunden war.<sup>547</sup>

540 Melchior de Polignac (1661–1741), 1695 französischer Botschafter in Polen, nach Ungnade in Versailles als Abt einer Abtei in die Normandie verbannt, 1702 Rückkehr nach Versailles. Bevollmächtigter Ludwigs bei den Friedensverhandlungen in Utrecht (vgl. dazu Wikipedia).

541 Lebeau: Code des Prises (I); S. 306f., [FRA #110].

542 Ebd., S. 307, [FRA #111].

543 GPB, Bd. 5, S. 415–420, [NLD #71].

544 Sie betrafen im Einzelnen den Friedens- und Bündnisvertrag, der nach dem Zweiten Englisch-Niederländischen Krieg in Breda am 31. Juli 1667 abgeschlossen wurde, wie auch den parallel und zeitgleich abgeschlossenen Vertrag über Schifffahrt und Handel. Zudem wurden die beiden Verträge von Westminster aus den Jahren 1674 und 1675 nach dem Dritten Englisch-Niederländischen Krieg angeführt sowie die am 13. März 1678 vereinbarte Defensiv-Liga als Vorläufer zum richtungsweisenden Marineabkommen vom 29. April 1689. Schließlich wurde auf den Allianz-Vertrag vom 11. November 1701 verwiesen. Dem Ringen um Handelsdominanz und den damit einhergehenden Spannungen bei den Aktivitäten der beiden Ost-Indien-Kompanien wurde ebenfalls Rechnung getragen unter Verweis auf den in London am 18. März 1675 geschlossenen Vertrag. Somit wurde implizit auch die jeweilige Handhabung des Prisenswesens ihrer Schiffe bei entsprechendem Aufeinandertreffen mit fremden Handelsschiffen zumindest auf politischer Ebene geklärt.

545 Lebeau: Code des Prises (I), S. 326f., [FRA #121].

546 Dies Fürstentum war damals Bestandteil des dänischen Königreichs.

547 Vgl. dazu Kapitel 4.2.3.

In einer weiteren aus Versailles an die Kapitäne der Kaperschiffe gerichteten Anweisung vom 4. Juni 1704 ging es um spezifische Vorgaben für die Führung des Kaperkriegs, um gegen zusätzliche Belohnung die Postschiffe von England, Holland oder Irland nach Portugal bzw. auf ihrer Rückreise aufzubringen.<sup>548</sup> Weder das allgemeine ‚Seebeuterecht‘ noch das spezielle ‚Konterbanderecht‘ sanktionieren eine solche Maßnahme. Diese Verordnung stellte einen erheblichen Missbrauch dieses Rechtsinstitutes dar, da es nicht mehr um die Unterbindung von Handelsaktivitäten ging, sondern um Gewinnung von Nachrichten, die im bisherigen Sinn über kriegswichtige Güter nicht unter die Kategorisierung von Konterbande fielen.

Zwei Wochen später, am 18. des Monats, wurde ein weiterer Bruch der prisenerrechtlichen Gepflogenheiten im Krieg verordnet. Der Besatzung eines Kaperschiffes sollte auch dann der Prisenerlös zustehen, wenn sie ein verdächtig wirkendes Handelsschiff durch Vorheißsen der feindlichen Flagge getäuscht und durch Abgabe des Schusses vor dessen Bug zum Aufstoppen gezwungen hatten.<sup>549</sup> Diese Direktive bezog sich dabei auf am 17. März 1696 ergangene Weisung,<sup>550</sup> in der festgelegt war, dass der Warnschuss nur unter französischer Flagge abgegeben werden durfte. Offenbar handelte es sich bei dieser Weisung um eine Reaktion auf völkerrechtswidriges Verhalten der Gegenseite, auch wenn dazu keine diesbezügliche Information vorliegen.

Im Laufe des Jahres 1704 hatte der *Amiral de France* ein Rundschreiben zur Klärung über die Abfertigung und Bearbeitung der in die Häfen eingebrachten Prisen an die regionalen Admiralitäten versandt.<sup>551</sup> Dabei ging es um Beschwerden der Schiffseigner über das Entladen in dem ersten angelaufenen Hafen. Sie argumentierten mit einer Vielzahl von Gründen und verlangten, dass ihnen erlaubt werden sollte, ihre Schiffe nach Abschluss der ersten Formalitäten in den Heimathafen zu verlegen und dort die endgültige Abfertigung vorzunehmen. Der Admiral hatte mit diesem Brief nun angeordnet, dass die regionalen Admiralitäten für die umfänglichen Bearbeitung der gemachten Prise zuständig seien und dass sie nach der erforderlichen Erklärung des Kaperkapitäns befugt waren, das Schiff zur Weiterreise in einen Hafen seiner Wahl zu entlassen. Außerdem waren sie angehalten, einen Auszug der Deklaration des Schiffsführers an den Marineminister zu senden.

Im Sommer 1704 wandten sich französischen Kaufleute an den Handelsrat mit der Bitte um königliche Unterstützung für ihren Handel mit den Neutralen. Sie hatten Kenntnis von betrügerischen Absprachen oder erworbenen Informationen über Missbrauch der Flaggenführung und der Verwendung von neutralen Seepässen seitens der Gegner. Infolgedessen erwarteten die Kaufleute politische Unterstützung in Form von Maßnahmen.

548 Nerzic: *La place des armements mixtes* (II), S. 1172, [FRA #122].

549 Lebeau: *Code des Prises* (I), S. 327f., [FRA #123].

550 Vgl. dazu: Ebd., S. 260f., [FRA #84].

551 Lebeau: *Code des Prises* (I), S. 325–326, [FRA #120]. Dokument ohne Datumsangabe.

Daraufhin erging am 23. Juli 1704 das richtungsweisende *Réglement, concernant les prises faites en mer, et la navigation des États neutres et alliés pendant la guerre*<sup>552</sup> mit eindeutigen Vorgaben für die Interaktion mit neutralen und alliierten Schiffen in einem Krieg. In der einleitenden Präambel wurden die Gründe für dieses Dokument dargelegt, gefolgt von 14 Artikeln zu den Ausführungsbestimmungen für zukünftige Kaperoperationen sowie Maßnahmen zur Sicherung der neutralen und mit Frankreich verbündeten Schifffahrt. Das Regelwerk richtete sich intern sowohl an die eigenen Kaperfahrer als auch an die regionalen Admiralitäten. Mit seinem externen Fokus adressierte diese Zusammenstellung relevanter Weisungen die mit Frankreich verbundenen Seehandelspartner und diente dazu, den französischen Ansatz der Prisennahme als Beitrag zur Sicherung des Seehandels darzulegen. Zudem wurde den Untertanen der Neutralen erneut versichert, dass ihr Handel durch französische Kaperer nicht beeinträchtigt würde, sofern sie bestimmten Vorgaben und Auflagen nachkommen.

Dazu zählte als *point of departure* ein neutraler Hafen, den die mit Gütern und Rohstoffen aus dem eigenen Land beladenen Schiffe unter der registrierten Flagge verließen, unabhängig vom *point of destination*,<sup>553</sup> solange es sich bei der Fracht nicht um Konterbande handelte. Zudem unterlagen neutrale Schiffe bei ihrer Rückreise von einem feindlichen Hafen nicht einer Prisennahme, sofern sie in einen Hafen im Herrschaftsbereich ihres Souveräns zurückkehren. Auf einer Reise von einem neutralen Auslaufhafen zu einem neutralen Bestimmungsort war die Fracht von kriegswichtigen Gütern als ‚Gute Prise‘ zu konfiszieren, das Schiff dagegen blieb von dieser Maßnahme unbeeinträchtigt. Befanden sich die neutralen Schiffe im Transit zu einem Hafen mit Fracht für den Feind, so unterlagen sie mitsamt Ladung der umfassenden Beschlagnahme. Nach Einbringung waren sie als ‚Gute Prise‘ gemäß Artikel 7 der *Ordonnance 1681* zu klassifizieren. Zwingende Voraussetzung für die geschilderten Entscheidungen und Maßnahmen war die Visitation der angehaltenen Kauffahrteischiffe in Verbindung mit der Überprüfung der Schiffspapiere und der Frachtbriefe sowie der Inspektion der Ladung.

Weitere Bestimmungen betrafen die früheren und jetzigen Eigentumsverhältnisse des angehaltenen neutralen Kauffahrers, die ebenfalls ein Kriterium für die Beschlagnahme darstellten.<sup>554</sup> Daneben musste die Nationalität des Schiffsführers eindeutig aus den Schiffspapieren ersichtlich sein, um wie bei der Herkunft der Schiffe einen Missbrauch zu unterbinden. Den neutralen Kapitänen wurde das Recht zugestanden, für ihre auf der Reise verstorbenen Besatzungsangehörigen Seeleute anzuheuern, die eine nicht französische Staatsangehörigkeit besaßen. Die Schiff und Besatzung betreffenden Weisungen sollten vier Monate nach Veröffentlichung in Kraft treten. Ferner sah dieses Reglement vor, dass alle nicht französischen Kauffahrteischiffe, die mit der Freistellung

552 Ebd.: S. 328–335, [FRA #124].

553 Zwei in der Handelsschifffahrt gebräuchliche Begriffe.

554 Ein Handelsschiff unter neutraler Flagge musste schon vor Ausbruch des Krieges im Besitz eines neutralen Schiffseigners sein, ansonsten würde es weiterhin einen feindlichen Status haben und unterläge der Beschlagnahme aus Sicht Frankreichs.

des Admirals von Frankreich aus einem Hafen wieder auslaufen dürfen, von französischen Kaperern keinesfalls aufgebracht werden dürften vorausgesetzt, dass ihre an Bord befindlichen Viktualien der Besatzungsstärke und geschätzten Reisedauer entspreche.

Bein Zuwiderhandlungen gegen diese Richtlinien durch die Schiffseigner und Kapitäne der französischen Kaperschiffe wäre die eingebrachte Prise zu restituieren, Schiff, Fracht und Besatzung könnten ohne Auflagen in ihren neutralen Hafen zurückkehren. Abschließend wurde mit diesem umfassenden Reglement auf die Gültigkeit der Bestimmungen der *Ordonnance 1681* sowie der im vergangenen Krieg vom 17. Februar 1694 erlassenen Richtlinien und ergänzender Verordnungen<sup>555</sup> hingewiesen.

Das Jahr 1704 markierte für die Kriegsparteien einen Wendepunkt im See- und Handelskrieg mit weitreichenden politischen und strategischen Auswirkungen. Nachdem sich am 4. August die spanische Festung Gibraltar einem Flottenverband der *Royal Navy* ergeben hatte, instruierte Ludwig XIV. seinen Sohn in seiner Funktion als *Amiral de France*, die strategisch bedeutsame Bastion am Eingang des Mittelmeers zurückzuerobern. Demzufolge kam es am 24. August zur einzig großen Seeschlacht dieses Krieges zwischen den fast gleichstarken Verbänden Frankreichs und der Allianz. Obwohl die Schlacht mit einem Patt endete und beide Seiten erhebliche Personalverluste zu verzeichnen hatten, führte dies letztendlich zur Manifestierung des britischen Besitzes von Gibraltar, der bis in die heutige Zeit Bestand hat.<sup>556</sup> Aus maritimer Perspektive hatte dieser strategische Erfolg der Alliierten weitreichende und entscheidende Auswirkungen für den weiteren Verlauf des damaligen Kriegs.<sup>557</sup> Auch die Kaperunternehmungen der Allianz profitierten von dieser Entwicklung: Englische und seeländische Kaperfahrer hatten nun einen weniger risikoreichen Zugang zum westlichen Mittelmeer bis an die Küste Norditaliens reichend.

Die *Marine Royale* gab ihre Präsenz im *La Manche* auf und verlegte Teile ihrer dortigen Flotte nach Toulon. Ihr operativer Fokus lag fortan auf der Unterstützung Spaniens im Mittelmeerraum, insbesondere vor der ausgedehnten Ostküstenregion gegen die Katalanen. Das maritime Geschehen in der Kanal-Region überließ man den dortigen Kaperfahrern, während die *Corsaires* aus St. Malo, Nantes und Bordeaux ihre Aktivitäten vermehrt auf den Ostatlantik und die Karibik konzentrierten.

Parallel zu den Aktivitäten der *Royal Navy* vor den westlichen und östlichen Küsten Spaniens zielte die britische Exekutive darauf ab, eine Entscheidung im Krieg gegen Frankreich herbeizuführen. In der zweiten Jahreshälfte des Jahres 1704 gab es von britischer Seite allein drei Veröffentlichungen als Vorgaben für die Führung des Kaperkriegs. In der von Königin Anne autorisierten Anweisung des königlichen Rates mit

555 Vgl. dazu [FRA #67].

556 Gibraltar wurde 1713 endgültig von Spanien an Großbritannien abgetreten. Seitdem gilt diese Region als britisches Überseegebiet, es wurde jedoch nicht Bestandteil des Vereinigten Königreichs.

557 Vgl. dazu Premsel: Seeherrschaft II, S. 574

dem prägnanten Titel *Instructions to the fleet as to prize*,<sup>558</sup> positionierte Prinz Georg von Dänemark, *Lord High Admiral* Ihrer Majestät, einleitend den Auftrag und die oberste Zielsetzung dieses ersten Dokuments:

*I do hereby require and direct the captains of her Majesty's ships of war to put my following instructions carefully in execution, to prevent all undue intercourse with the enemy, or their being furnished with navall stores.*

Diesem klaren Auftrag an die Kommandanten folgten sieben thematische Artikel als politische Richtlinien für die Anwendung des Prisensrechts im Rahmen der Seekriegsführung der Krone gegen die Handelsaktivitäten Frankreichs mit dessen Alliierten. Dabei betonte Prinz Georg die besondere Bedeutung des Nachschubs aller Arten von Schiffsmaterialien und die Notwendigkeit, diesen zu unterbinden.

Alle Schiffe, die unter der Flagge eines Fürsten oder eines Staates segelten, der aufseiten Frankreichs oder Spaniens stand, sollten als Prisen aufgebracht werden. Zu den hier genannten Handelspartnern Frankreichs zählten unter anderem die Städte Altona, Glückstadt, Hamburg, Lübeck, Stade sowie andere Städte und Orte, die an den Ufern der Elbe, Weser, Ems und Oder liegen, selbst wenn diese derzeit unter die Hoheit der beiden Königreiche Dänemark und Schweden fielen.<sup>559</sup>

Des Weiteren wurde festgelegt, dass alle Handelsschiffe mit Kurs auf Frankreich oder Spanien einschließlich zu ihren Besitzungen in Übersee zur Kontrolle aufzubringen waren. Dies würde auch für die Schiffe gelten, die ihren Abgangshafen in diesen Ländern hatten. Schiffe in Ballast waren von der Prisennahme ausgenommen. Alle Schiffe, die mit Konterbande an Bord und Ziel Frankreich oder Spanien auf See angetroffen würden, waren zu beschlagnahmen und einzubringen. Des Weiteren wurden auch hier alle Güter aufgeführt, die unter diese Klassifizierung fallen, wobei sich keine Abweichungen von den bisher international üblichen Festlegungen ergaben.<sup>560</sup>

Unter Hinweis auf das Erfordernis, einen autorisierten Seepass und authentische Schiffspapiere mitzuführen,<sup>561</sup> wurde dänischen Schiffen erlaubt, direkt auf der Route zu einem französischen Hafen zu segeln mit der Auflage, keinen Zwischenhandel zu tätigen. Der Transport von Konterbande wäre selbst mit den genannten Papieren nicht

558 Marsden: *Law and Custom* (II), S. 199–201, [ENG #69]. Bis auf das Jahr keine weitere über das Datum der Veröffentlichung verfügbar.

559 Obgleich die Flüsse Ems und Weser sowie einige Städte, die an ihren Ufern liegen, hier aufgeführt waren, blieben die beiden bedeutenden Hansestädte Emden und Bremen namentlich ausgenommen.

560 Die Besonderheit dieses Abschnitts war, dass diese Regelung nur zu gelten schien, wenn diese Güter auf dänischen Schiffen geladen waren. Diese Annahme ließ sich jedoch nachfolgend nicht weiter halten, da nun ausdrücklich verfügt wurde, dass die Beschlagnahme auch gegenüber anderen neutralen Schiffen, die mit derartiger Fracht mit Ziel feindlicher Häfen angetroffen würden, geltend gemacht würde.

561 *Form for Letter of Passeport and Certificate* als Anhang zum Allianz- und Handelsvertrag zwischen den Königreichen und Dänemark vom 11. Juli 1670 in George Chalmers: *A collection of treaties between Great Britain and other powers*. Volume 1. London 1790 (= , Bd. 1), 87f.

gestattet. Im abschließenden siebten Artikel der Instruktion wurde im Handel mit Schweden auf die ordnungsgemäße Mitführung von Schiffs- und Frachtpapieren verwiesen,<sup>562</sup> die bei der Visitation vorzuweisen waren, um einen ansonsten begründeten Verdacht auf Beladung mit Konterbande auszuräumen. Bezüglich der Auflagen der Routenführung nach Frankreich galten die für Dänemark festgelegten Bestimmungen.

Am 16. November 1704 erließ Prinz Georg eine weitere Weisung an alle Kommandanten der *Royal Navy*.<sup>563</sup> Darin betonte er die unbedingte Notwendigkeit, die von ihm einige Monate zuvor herausgegebenen Instruktionen zur Kaperkriegsführung, insbesondere gegen Frankreich und Spanien einzuhalten.

Marsden merkte in seinen Anmerkungen dazu an, dass bei der Abfassung dieser Instruktion auf Artikel aus den Weisungen vom 2. Mai 1693<sup>564</sup> und aus der obigen undatierten Fassung des Jahres 1704 zurückgegriffen wurde. Allerdings wurde der Artikel über Korn als Konterbande, der im Entwurf der Version von 1693 enthalten war, für die Endfassung gestrichen. In beiden Versionen der Instruktionen von 1704 war Getreide nicht aufgeführt obwohl die Königin den Lords der Admiralität am 14. Juni 1693 die Weisung gegeben hatte, Korn in der Prisen-Instruktion als Konterbande wieder aufzunehmen.<sup>565</sup> Ein entsprechendes Dokument, das die Umsetzung dieser Anweisung belegte, war nicht verfügbar. Durch die Auslassung 1693 hatte dieses Gut als strategische Konterbande offensichtlich auch keinen Eingang in die Instruktionen von 1704 gefunden trotz der allgemein anerkannten Bedeutung des Getreides für die Volkswirtschaft auf beiden Seiten des Kanals. Darüber hinaus wurden nun auch Kauffahrer unter schwedischer Flagge in dieses Kontroll-Regime miteinbezogen.

Das dritte Dokument des Jahres 1704 betraf eine weitere Weisung des *Lord High Admiral* vom 23. Dezember.<sup>566</sup> Sie richtete an die *Privateers* sowie an die für Kaperfahrten autorisierten Kapitäne von Handelsschiffen, die in den genannten *Instructions* bisher nicht adressiert waren. Dieses Dokument umfasste 24 Artikel und war in seinen Richtlinien den Weisungen für die Kommandanten vergleichbar, allerdings inhaltlich ausführlicher. Zudem wurden in diesem Schriftstück Bestimmungen aus den im Mai 1693 erlassenen Instruktionen aufgegriffen und übernommen.

Neben den üblichen und international anerkannten Regeln, die allgemein unter den Seemächten Gültigkeit besaßen, umfasste diese Instruktion eine Anzahl signifikanter und relevanter Bestimmungen. Insbesondere manifestierte sich diese Bedeutung im zweiten Artikel, welcher detailliert die Richtlinien für Kaperunternehmungen in der Karibik-Region definierte und dadurch die politische Positionierung Englands sowie

<sup>562</sup> In der Instruktion wurde auf Art. 12 über ordnungsgemäße Seepässe und Schiffspapiere gemäß dem Allianzvertrag zwischen England und Schweden vom 21. Oktober 1661 verwiesen, in Chalmers: *Collection of Treaties* (Vol. I), S. 53f.

<sup>563</sup> Marsden: *Law and Custom* (II), S. 420, [ENG #70].

<sup>564</sup> Vgl. dazu: [ENG #37].

<sup>565</sup> Vgl. dazu: [ENG #40], diskutiert in Kapitel 1 und 4.1.2.

<sup>566</sup> Ebd., S. 420–424, [ENG #71]; vgl. dazu Pratt: *The Law of Contraband*, S. 267f.

seines Allianzpartners in diesem Konflikt klar zum Ausdruck brachte. Die Exekutive in Whitehall/London hatte offenbar Kenntnis darüber erlangt, dass die Bewohner der spanischen Besitzungen in der Karibik dazu neigten, den Habsburger Erzherzog Karl als ihren König anzuerkennen. Infolgedessen wurden die *Privateers* sowie die mit Mark- oder Kaperbrief ausgestatteten Handelsschiffkapitäne angewiesen, die unter spanischer Flagge segelnden Schiffe in der Region unbehelligt zu lassen, sofern sie keine Konterbande oder Waren aus Frankreich geladen hatten, wie es auch gegenüber englischen und niederländischen Handelsschiffen galt. Diese politische und regional begrenzte Instruktion für Kaperer war neu. Derartig ähnliche oder vergleichbare Weisungen der Generalstaaten oder Frankreichs waren nicht zu finden.

Dänemark und Schweden sowie andere neutrale Städte, die als Handelspartner nach oder von Frankreich segelten, mussten über Frachtverträge verfügen und diese vorzeigen können. Diese Forderung ging über die bisher allgemein anerkannten Bestimmungen hinsichtlich der Lieferung von Fracht einschließlich von Konterbande Gütern hinaus. Zugleich dokumentierte sie eine Missachtung gegenüber der Neutralität und damit indirekt auch eine Einmischung des englischen Königreichs in die internen politischen Angelegenheiten dieser souveränen Akteure. Ein weiterer Artikel legte die regionale zuständige Jurisdiktion fest:

- Für im Bereich der Nordsee und der ostatlantischen Gewässer waren aufgebrachte Schiffe der Admiralität in einem englischen Hafen zu überstellen.
- Im Mittelmeer, einschließlich der Gewässer östlich und westlich der Straße von Gibraltar, gekaperte Schiffe sollten ebenfalls in einen englischen Hafen eingebracht werden, sofern dies nach Ermessen des Kaperers nautisch und wirtschaftlich sinnvoll war. Alternativ konnte auch ein befreundeter oder alliierter Hafen der Region angesteuert werden.
- Für den Bereich Westindien und Ostküste Amerikas sowie Ostindien und jenseits des Kaps der Guten Hoffnung galt die gleiche Regelung wie für das Mittelmeer.

Interessant an dieser regionalen Festlegung ist, dass sie in etwa den geografischen Bestimmungen der Handels- und Schifffahrtsverträge im Kontext des Friedensschlusses von Rijswijk folgten. Mit Artikel 17 wurden die Kapitäne aufgefordert, englischen oder niederländischen Kaperschiffen, die in Seenot geraten oder in feindliche Hände gefallen waren, Hilfe zu leisten oder sie zurückzuerobern.

Diese umfangreiche Instruktion war zweifellos die detaillierteste Anweisung für Kaperfahrer, die im Verlauf der drei Kriege von jeder der drei Seemächte erlassen worden war. Sie konnte auch als Reaktion auf die französischen Weisungen zu dieser Form der Seekriegsführung gewertet werden. Zudem deuteten sie indirekt darauf hin, dass in dieser zweiten Hälfte des Kriegs das Primärziel für die *Royal Navy* nunmehr auf der Führung des Kaperkriegs lag. Die *Marine Royale* hatte sich – bedingt durch die Verlagerung ihres Operationsgebiets ins Mittelmeer zur Unterstützung des spanischen

Königreichs – recht passiv bisher im Kanal gezeigt.<sup>567</sup> Angesichts dieser strategischen Verschiebungen, mit Frankreichs Konzentration auf das Mittelmeer und der zunehmenden Ausrichtung der *Royal Navy* auf den Kaperkrieg, zeichnete sich der Beginn der britischen Dominanz im Ostatlantik ab – eine maritime Vormachtstellung, die sich über das 18. Jahrhundert hinweg weiter manifestieren sollte.

Nimmt man die Dokumentenlage in dieser Phase des Kriegs als ein Gradmesser für die Anstrengungen der einzelnen Antagonisten, so war es doch in Frankreich „ruhiger“ geworden. Im Laufe des Jahres 1704 hatte der dänische Gesandte am Hof in Versailles Einspruch gegen eine französische Regelung erhoben. Diese stellte den Erwerb von Frachtschiffen, die ursprünglich unter feindlicher Registrierung gefahren waren und anschließend als Kauffahrer unter dänischer Flagge segelten, in seiner Gesamtheit hinsichtlich der Zulässigkeit infrage. In einem auf den 28. Januar 1705 datierten Brief an den *Amiral de France* verfügte Ludwig XIV. die Änderung des Reglements über die am 23. Juli des Vorjahres erlassenen Richtlinien zu den prisenrechtlichen Verfahren gegenüber neutralen Schiffen, hier zugunsten der Kauffahrer unter dänischer Flagge.<sup>568</sup> Um den dänischen Kaufleuten jeglichen Vorwand zu nehmen, den Handel mit Frankreich einzustellen, um eine Konfiszierung ihrer Schiffe zu vermeiden, hatte Ludwig XIV. nun entschieden, dass Schiffe, die seit der Kriegserklärung vom 3. Juli 1702 im Zeitraum bis zum 23. November 1704 bei feindlichen Schiffseignern gekauft worden waren, von den Bestimmungen des betreffenden Artikels ausgenommen waren und ohne Risiko einer Beschlagnahme französische Häfen anlaufen dürften.

Mit einer Ordonnanz vom 11. März 1705 wurden die Kaperfahrer, die Prisen im Seegebiet der iberischen Region aufgebracht hatten, angewiesen, die Besatzungen der gekaperten Schiffe entweder dem französischen Konsul in Cadix oder bei direkter Rückkehr nach Frankreich diese im Einlaufhafen den Admiralitäten zu überstellen. Englische Gefangene im Gewahrsam des Konsuls waren zur späteren Überstellung an die zuständigen Behörden in Frankreich an Bord zu nehmen. Diese Weisung bezog sich auf eine frühere Anordnung vom 7. November 1703, in der es hieß, dass es französischen Kaperfahrern untersagt war, englische Seeleute auf den gekaperten Schiffen freizulassen.<sup>569</sup>

Die Verknüpfung der nationalen Handhabung des Prisenrechts mit Aspekten der Außenpolitik zeigte sich mit einer am 18. März 1705 ergangenen Anordnung, mit der es den eigenen Kaperern untersagt wurde, schottische Schiffe zu konfiszieren, wenn deren

567 Winfield, Rif: *The Reduction of the French Mediterranean Fleet 1702–1709*. In: *The Mariner's Mirror*, S. 330–340, hier: S. 331. Die Gegenüberstellung der beiden Flottenstärken für die Schiffe der 1. Rang-Kategorie (80 Kanonen und mehr) zeigte für 1704 und 1706 die folgenden Werte (der erste Wert betrifft die Mittelmeer, der zweite Wert die Atlantik Flotte). 1. Rang: 10 vs 14; diese Status zugunsten blieb unverändert bis zum Ende des Kriegs. Dagegen verzeichnete die Atlantik Flotte bis auf 1706 eine größere Anzahl von Einheiten des 2. Rangs um ca. fünf und des 3. Rangs um etwa fünf bis acht Schiffe. (2. Rang: 58–76 Kanonen; 3. Rang: 46–58 Kanonen).

568 Ebd., S. 336f., [FRA #127].

569 Ebd., S. 323f., [FRA #119].

Schiffsführer einen französischen Seepass vorweisen könnten.<sup>570</sup> Zudem müssten die Vermerke in diesem Dokument den vorgeschriebenen Vorgaben über die Angabe der Ladung und den Bestimmungsort entsprechen. Zuwiderhandlungen würden mit finanziellen Zahlungen und bei Rückfall auch mit Körperstrafen geahndet. Damit wurde ein weiterer wesentlicher Baustein in das Mosaik der präzisen und unmissverständlichen Regelungen für die Anwendung des Prisenrechts eingefügt, um die Konzepte und Vorstellungen der französischen Exekutive zu den vielfältigen Aspekten dieses komplexen Rechtsgebietes zu realisieren und durchzusetzen.

Trotz eindeutiger Vereinbarungen sowohl auf nationaler als auch auf bilateraler Ebene ergab sich auch in England wiederholt Klärungsbedarf im Kontext von Seebriefen, die seitens der mit ihnen verbündeten Niederlande ausgestellt wurden. So hatte Anfang 1705 ein Kommandant der *Royal Scots Navy* im Rahmen der Visitation des niederländischen Handelsschiffs *Catherine of Rotterdam* dessen Handelsaktivitäten mit dem Feind aufgedeckt. Infolgedessen wurde das betroffene Schiff in einen britischen Hafen eingebracht und der lokalen Admiralität überstellt. Diese erklärte das Schiff als rechtmäßige Prise, obgleich dessen Schiffsführer einen Seebrief der Generalstaaten vorweisen konnte. Nach Kenntnisaufnahme dieser politisch sensiblen Angelegenheit ordnete Königin Anne befall am 7./18. April 1705 die Restitution des Kauffahrers an.<sup>571</sup> Im Sinne der bisher guten Beziehungen mit Niederlanden und dem Bestreben um deren weiteren Erhalt erzielten die beiden Regierungen ein Übereinkommen, nach dem Schiffe beider Nationen auf Handelsfahrt nach bzw. von Frankreich und Spanien weder aufgebracht noch konfisziert werden dürften, sofern ihre Schiffsführer im Besitz von Seebriefen oder *Passeports* ihrer Souveräne waren. Den Haag hatte sich bereit erklärt, nach dem Prinzip der Gegenseitigkeit zu verfahren. Demzufolge wies Königin Anne ihre Admiralität an, den Wert des Rotterdamer Schiffes und seiner Fracht dem Kapitän und den Reedern zu erstatten. Über den tatsächlichen Verbleib des Kauffahrers gab es in dieser Anweisung keinen Hinweis. Diese Direktive sollte auch in Zukunft während des Krieges ihre Gültigkeit haben, vorausgesetzt, dass die Handelsschiffe bei ihren Reisen mit dem genannten Ziel im Besitz der entsprechenden Schiffspapiere waren.

Obwohl die königliche Weisung diese Begebenheit eindeutig klärte und nunmehr als Regelung für zukünftige, ähnlich gelagerte Fälle galt, fühlte sich Sir C. Hedges am 11. Dezember 1708 dennoch dazu veranlasst, die Königin über rechtliche Aspekte der 1705 erlassenen Direktive zu informieren.<sup>572</sup> Es war juristisch nicht unstrittig, dass nach dem ordnungsgemäßen Beschluss Urteil des schottischen Admiralitätsgerichts das Berufungsgericht ebenso ein rechtmäßiges Urteil gefällt hatte. Er empfahl, diese Angelegenheit erneut im Kronrat Ihrer Majestät zu prüfen. Dies entspräche zudem dem korrekten Rechtsweg des Artikels 16 des Handelsvertrags mit den Generalstaaten

570 Ebd., S. 342, [FRA #130].

571 Marsden: *Law and Custom* (II), S. 203–204, [ENG #73].

572 Ebd., S. 204, Einlassung von Sir Charles Hedges als Fussnote 1 zu dem geschilderten Fall.

vom 17. Februar 1668.<sup>573</sup> Darin war eindeutig festgelegt, dass im Falle einer Appellation eines Prisengerichtsurteils durch am Hof akkreditierte ausländische Amtsträger ein derartig angefochtenes Urteil durch den Kronrat im Hinblick auf die Vereinbarungen in diesem Vertrag überprüft werden musste. Zudem war darin auch angeordnet, dass diese Überprüfung innerhalb von drei Monaten abzuschließen wäre. Während dieses Zeitraums war die Veräußerung von Gütern und Sachen untersagt, es sei denn, dass eine Zustimmung der betroffenen Parteien vorlag.<sup>574</sup>

Aus diesem Vorgang lassen sich drei Erkenntnisse ableiten: Es war der Gerichtsbarkeit bei der Admiralität sehr daran gelegen, die nationalen Verordnungen des Prisenrechts korrekt umzusetzen. Jedoch sollte die potenzielle Einflussnahme der Exekutive – geleitet von politischen Erwägungen heraus – auf prisengerichtliche Entscheidungen nicht außer Acht gelassen werden. Der Kronrat war sich bei seiner 1705 ergangenen Beschlussfassung der rechtlichen Bestimmungen des Vertrags aus dem Jahr 1668 offensichtlich nicht bewusst und hatte daher aus politischen Gründen eine Restitution veranlasst.

Inzwischen hatte sich gezeigt, dass die Aktivitäten der niederländischen Kaperfahrer, den *Commissievaarders* überwiegend aus den beiden seeländischen Städten Middelburg und Vlissingen im zunehmenden Maß divergierten von den merkantilen Interessen der Kaufleute aus Amsterdam. Während die Kaperer ihren Kaperaktivitäten unvermindert nachgingen, versuchten die Geschäftsleute, ihre etablierten Handelsbeziehungen mit Frankreich, Spanien und der Levante trotz des Krieges fortzusetzen. Diese Differenzen standen wiederholt auf der politischen Tagesordnung unter den Hohen Bevollmächtigten der Generalstaaten und bedurften einer Lösung.

Schon am 8. April 1702, kurz vor Kriegsausbruch war ein *Artikulbrief* mit umfassenden Instruktionen für das Verhalten seitens aller Dienstgrade und Funktionsträger der Marine sowie der *Commissievaarders* für die bevorstehenden Auseinandersetzungen publiziert worden.<sup>575</sup> Willkürliche Prisennahmen der Kaperer hatten wiederholt zu Klagen der Bürger und Beschwerden der Alliierten wie auch der Neutralen geführt. Angesichts dieser Entwicklung sah die Exekutive in Den Haag das Erfordernis, das ganze Spektrum an von ihnen bisher erlassenen operativen, rechtlichen und administrativen Regelungen einer eingehenden Überprüfung zu unterziehen oder im heutigen

573 Im Zusammenhang mit dem Friedensvertrag von Breda vom 21. Juli 1667 war dieses Abkommen geschlossen worden.

574 Chalmers: Collection of Treaties (I), S. 167f.: „And when the ambassadors of the said States General, or any other of their public ministers residing in his Majesty's court, shall make complaint of the judgments which shall be given, his Majesty will cause a review to be made of the said judgments in his Council, to examine whether the order and precautions contained in the present treaty have been followed and observed, and to provide for the same according to right and equity; which shall be done within the space of three months at the farthest: nevertheless, neither before the first judgment, nor after it, during the time of the review, the goods and effects which are reclaimed may not be sold or unladen, unless it be with the consent of the parties interested, to avoid the spoiling of the said commodities, if they be perishable.“

575 Vgl. dazu GPB, Band 5, S. 275–280, [NLD #61].

Sprachgebrauch einer ‚Prozessüberprüfung‘.<sup>576</sup> Infolgedessen wurden am 28. Juli 1705 drei Anordnungen in Form von zwei Erlassen und einer Instruktion verabschiedet. Sie betrafen in ihrer Gesamtheit die verschiedenen zu beachtenden Aspekte in der Handhabung des Prisenrechts sowie die Leitlinien über Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten der fünf regionalen Admiralitäten nach der Einbringung von Prisen.

Das erste Dokument war ein an die *Commissievaarders* gerichtetes sehr umfangreiches *Placaat* unter Verweis auf frühere, aber im Grundsatz noch bestehende Weisungen.<sup>577</sup> In insgesamt 43 Artikeln wurde festgelegt, was seitens der unmittelbar und mittelbar Beteiligten im Rahmen von autorisierten Kaperfahrten zu beachten war. Kein Bürger dieses Landes durfte ohne eine staatliche Kommission, bestätigt mit einem Siegel der Admiralität, zu einer Kaperunternehmung auslaufen. Zur Sicherstellung des korrekten Verhaltens des Schiffsführers und seiner Mannschaft im Sinne dieser Weisung wurde die Erhöhung der Kaution auf 30.000 Gulden festgelegt; diese *borgsom* war durch einen oder mehrere Bürgen bei der regionalen Admiralität zu hinterlegen und in einer speziellen Akte zu dokumentieren. Die verschiedenen Faktoren im Kontext der Gewährung und Aushändigung einer Kommission wurden in nachfolgenden Artikeln adressiert.

Darunter fiel auch die Regelung, dass mit der Ausstellung und Aushändigung des Kaperbriefes es dem Kaperfahrer grundsätzlich überlassen blieb, in welchem Seegebiet er seine Unternehmungen durchführen wollte. Artikel 12 schränkte diesen operativen Spielraum jedoch dahingehend ein, dass Einsätze in der östlichen Ägäis ebenso wie das Einbringen von Prisen in einigen Häfen dieser Region untersagt wurde.

Der prisenrechtliche Grundsatz wurde mit Artikel 13 nochmals bestätigt. Die beiden Maximen ‚Frei Schiff-Frei Gut‘ respektive ‚Unfrei Schiff-Unfrei Gut‘ bestimmten weiterhin das operative Konzept der Generalstaaten der Niederlande für die Kaperkriegsführung.

Eine bemerkenswerte Ausnahme bildete eine Kapitulation,<sup>578</sup> einem Handelsabkommen zwischen den Generalstaaten und der Hohen Pforte in Konstantinopel aus dem Jahr 1687/1688.<sup>579</sup> Gegenüber Untertanen des Osmanischen Reiches war dieses Prinzip nicht zur Anwendung zu bringen: Würden sie von den *Commissievaarders* auf einem feindlichen Schiff angetroffen, dürften sie nicht als Gefangene behandelt werden. Hier galt die Maxime ‚Unfrei Schiff-Frei Gut‘, Mit dieser regionalen Festlegung wurde die

576 Ein Verfahren aus dem Bereich der Organisationswissenschaften, in Anlehnung an den englischen Fachbegriff *process review*.

577 GPB, Band 5, S. 306–310, [NLD #75]

578 Ein älterer diplomatischer Begriff einer Zusammenstellung von Artikeln in einem Vertrag.

579 Ebd., S. 388–395. Das Abkommen aus dem Jahre 1681 wurde gemäß Artikel LVI des Abkommens erneuert zu Beginn des heiligen Monats Ramadan im Jahr 1099. Diese Angabe bezieht sich auf das islamische Jahr und entspricht (genähert) umgerechnet den Jahren 1687/1688.

besondere Bedeutung des Levante-Handels unterstrichen, um politische Belastungen mit der Hohen Pforte<sup>580</sup> zu vermeiden.

Von den *Commissievaarders* wurde erwartet, dass ihnen die Bestimmungen auch über Konterbande und bestehende sachbezogene Vereinbarungen mit den Alliierten und neutralen Handelspartnern vor Beginn ihrer Einsätze bekannt waren und dass sie entsprechend verfahren. Einen breiten Raum in dieser Anordnung nahmen in den Artikeln 20 bis 43 auch detaillierte Vorgaben für die administrative und rechtliche Abwicklung der eingebrachten Prisen ein; dazu gehörten die Aufgabenbeschreibung für den *Boeckhouder*,<sup>581</sup> Richtlinien für das prisengerichtliche Verfahren wie auch die Festlegung von Einzelheiten bei möglichen Berufungsverfahren gegen die Entscheidung des Prisengerichts.

Ein weiteres Dokument unter diesem Datum betraf eine 50 Artikel umfassende Instruktion für die Kapitäne und Offiziere, die mit einem ausgestellten Repressalien- bzw. Kaperbrief zu Kaperfahrten ausliefen.<sup>582</sup> 36 Artikel der früheren Instruktion<sup>583</sup> dienten als Referenz und wurden wörtlich übernommen. An dieser Stelle wird nochmals auf die Bedeutung der Artikel 31 und 32 mit ihrer Weisung zum Ablauf der Prisennahme und vor allem die Visitation hingewiesen. Die zusätzlichen Artikel thematisierten Angelegenheiten zur Personalführung und insbesondere Meuterei an Bord sowie eine Reihe von administrativen Aspekten; dazu gehörte auch die erneute Beschreibung der Aufgabenstellung und Verantwortlichkeiten des an Bord des Kaperfahrers eingeschifften Buchhalters.

Zwei Artikel befassten sich mit der Autorisierung der Bestrafung eines straffällig gewordenen Besatzungsmitglieds durch den Kriegsrat an Bord unter Vorsitz des Kapitäns. Damit war auch auf privaten Schiffen für den Kapereinsatz eine Gerichtsbarkeit vergleichbar der auf Kriegsschiffen üblichen Institution installiert. Bei diesen Erweiterungen im Vergleich zur genannten Version 1702 sind zwei Schwerpunkte herauszustellen: die Notwendigkeit der Einhaltung der Disziplin an Bord sowie die Erwartung, in Übereinstimmung mit den Vorgaben sowohl bei der Handhabung des Prisenwesens als auch während einer Kaperunternehmung rechtskonform zu handeln.

In einem weiteren dritten Dokument zu diesem Datum wurden erneut die verschiedenen Aspekte der Fracht in Bezug auf die Einstufung als Konterbande diskutiert, ohne dass wesentliche Änderungen oder Neuordnungen vorgenommen wurden.<sup>584</sup>

580 Damalige, diplomatische Bezeichnung für den Regierungssitz der osmanischen Exekutive ab wann in Konstantinopel.

581 Offiziell bestallter Buchhalter, Teil der Führung des Kaperschiffs Er war dem Kapitän für die Protokollierung der Prise, ihrer Waren und Besatzung, und nach deren Einbringung als Berichterstatter der regionalen Admiralität gegenüber verantwortlich.

582 GPB, Bd. 5, S. 324–329, [NLD #76].

583 Vgl. dazu GPB, Bd. 5, S. 319–323, [NLD #65]. Mit gleichem Titel war am 6. Juni 1702 zu Beginn des Krieges eine Direktive mit 37 Artikeln veröffentlicht worden.

584 GPB, Bd. 5, S. 352–355, [NLD #77].

Die Gewährleistung von Rechtssicherheit und das Vermeiden von Rechtsunsicherheit waren sowohl für die nationalen Kaperer und ihre autorisierenden Admiralitäten als auch für die Allianzpartner von Bedeutung und bedurften einer Klärung. Am 20. August 1705 sahen sich die Generalstaaten veranlasst, eine Resolution zu verabschieden, nach der Handelsschiffe, die mit einem Seepass der Vereinigten Provinzen ausgestattet waren, nicht von *Privateers* des Königreichs Englands gekapert und aufgebracht werden durften.<sup>585</sup> Hintergrund für diesen Beschluss war eine Eingabe der Deputierten der Provinzen Holland und Westfriesland<sup>586</sup> über eine Kaperung eines Amsterdamer Handelsschiffs durch englische Kaperer. Der Botschafter der Generalstaaten in London wurde angewiesen, diese Resolution in der Erwartung auf einen angemessenen Schadenersatz am königlichen Hof zu überreichen.

Wie schon oben dargelegt, hatte das französische Königreich seit 1704 seinen maritimen Fokus, auch zur Unterstützung des spanischen Bündnispartners, auf das Mittelmeer verlagert. Mit einer am 9. Dezember 1705 wiederum brieflich erfolgten Weisung Ludwigs XIV. an den *Amiral de France* wurde die Kaperung von katalanischen Schiffen autorisiert.<sup>587</sup> Frankreich folgte damit der politischen Linie des spanischen Königs Philipp V., Schiffe aus Katalonien aufzubringen und als ‚Gute Prise‘ zu deklarieren, da sie den Handel beider Königreiche zu beeinträchtigen versuchten. Die Besatzungen von diesen eingebrachten Handelsschiffen sollten bis auf Weiteres ins Gefängnis geworfen werden.

Falls die Katalanen von ihnen gekaperte französische Schiffe an die Genueser verkauft hatten, und diese danach von eigenen *Corsaires* aufgebracht und in Häfen Frankreichs eingebracht wurden, sollten sie an ihre ursprünglichen Eigentümer zurückgegeben werden, sofern sie einen Besitznachweis erbringen konnten. Anderenfalls würden diese Schiffe den Kaperern zugesprochen. Darüber hinaus sollte das Verbot der Lieferung von Konterbande oder Munition für Kanonen oder andere kriegswichtige Geräte von Neutralen nach Katalonien durchgesetzt werden.<sup>588</sup> Diese Weisung war den Offizieren der Admiralität und den Reedern und Kapitänen zur Kenntnis zu geben.

Die Aufrechterhaltung der Handelsbeziehungen der drei Seemächte mit den neutralen Handelspartnern stellte sich immer wieder als eine spezielle Herausforderung sowohl für die kriegführenden Parteien als auch für die neutralen Staaten dar. Für Letztere war insbesondere die Sicherheit ihrer Schifffahrt und ihres Handels von großer ökonomischer Bedeutung. Das galt auch für bei der Republik Venedig.

585 Rec Bd. III, S. 354f., [NLD #79].

586 Diese Provinz liegt östlich von Nord-Holland und grenzt sowohl an das Ijssel-Meer wie auch an das Wattenmeer.

587 Lebeau: Code des Prises, S. 353–354, [FRA #135]

588 Mit einer Ordonnanz vom 21. Juli 1706 bestätigte Ludwig XIV. erneut den Einsatz gegen die katalanischen Rebellen.

In einem Brief an seinen Sohn in der Funktion als *Amiral de France* ging Ludwig XIV. am 9. Dezember 1705 auf diese spezielle Problematik ein.<sup>589</sup> Vertreter Venedigs hatten, wie schon früher die Dänen, ihre Bedenken über einige Artikel der diesbezüglichen Ordonnanz vom 23. Juli 1704<sup>590</sup> zum Ausdruck gebracht und den König gedrängt, einige Änderungen vorzunehmen, um ihre Schifffahrt ohne Risiko einer ungerechtfertigten Beschlagnahme durchführen zu können. Ludwig XIV. entschied daraufhin, dass in Zukunft venezianische Schiffe Güter und Waren in Venedig, Livorno,<sup>591</sup> Genua und anderen Häfen Italiens laden und nach England und Holland transportieren dürfen, solange dies nicht auf Rechnung der beiden Feinde erfolgte. Zuwiderhandlungen würden jedoch mit Beschlagnahme der Waren und Schiffe geahndet. Auch ein Transport von Waren, die in Häfen der beiden Länder übernommen wurden, dürften unter den gleichen Bedingungen in italienische Häfen verbracht werden. Diese Anordnung zusammen mit weiteren Einzelheiten für die Seefahrt wurde den verantwortlichen Offizieren der venezianischen Republik zur Kenntnis gebracht.

Im Januar 1706 wurde Sir C. Hedges, Richter der Admiralität, um Rechtsauskunft über den Status von Bürgern aus befreundeten Staaten und deren Waren gebeten, die sich auf gekaperten feindlichen Schiffen befanden und nach England eingebracht wurden. Hintergrund für diese Klärung war eine Anfrage des Admirals Sir C. Shovell beim Sekretär der Admiralität, Josiah Burchett, nachdem Kaufleute des Stadtstaates Genua wiederholt bei ihren Handelsgeschäften unter Nutzung von französischen oder spanischen Schiffen aufgegriffen waren. Shovell hatte zu Bedenken gegeben, dass die Genueser mit ihrer Berufung in England auf Nachsicht hoffen könnten. Sir Hedges schrieb dazu am 11. Februar, dass keine Veranlassung für diese Befürchtung bestände, da nach dem praktizierten Recht im vergangenen wie auch im bisherigen Krieg aufgebrachte neutrale oder befreundete Personen und Waren auf feindlichen Schiffen als ‚Gute Prise‘ erachtet würden; dies wäre jedoch bei einem Transport seitens neutraler Schiffe nicht zutreffend.<sup>592</sup> Um Missbrauch bei derartigen Vorfällen zu vermeiden, empfahl er den Kaperkapitänen, die sorgfältige Überprüfung aller Schiffs- und Ladepapiere gemäß den Instruktionen zu verfahren.

Diese Korrespondenz verdeutlicht dennoch ein Dilemma: Einerseits eine gewisse Unsicherheit bei der strikten Befolgung der Anweisungen im Rahmen der Visitation und andererseits der Versuch der vor dem Prisengericht geladenen Schiffsführer, eine Aufhebung der Beschlagnahme zu erreichen, wenn dem Gericht nur unzureichende Schiffspapiere vorgelegt oder Falschaussagen gemacht wurden.

589 Lebeau: Code des Prises (I), S. 351f., [FRA #134].

590 Darin ging es um Angelegenheiten der französischen Prisenverfahren, auch unter Berücksichtigung der neutralen Schifffahrt in Kriegszeiten [FRA #124], wie oben ausführlich dargelegt in Kapitel 4.1.1.

591 Die Generalstaaten hatten am 18. Mai 1703 in einer Resolution an ihre Untertanen auf die Beachtung der Neutralität dieses Handelsplatzes hingewiesen (GPB, Bd. 5, S. 1588f.).

592 Marsden: Law and Custom (II), S. 205f., [ENG #74].

Die Herausforderung, Handelsbeziehungen mit neutralen Staaten aufrechtzuerhalten, während eigene Regeln für den Kaperkrieg galten, war auch den Generalstaaten der Niederlande bewusst. Anfang Februar 1706 legte der Bevollmächtigte des Königs von Preußen bei den Hohen Herren der Generalstaaten in Den Haag ein Memorandum vor, in dem er um Anerkennung der preußischen Seebriefe für Handelsschiffe unter der Flagge des Königreichs ersuchte. Dieser Bitte wurde mit einer Resolution am 15. Februar stattgegeben unter den üblichen Bestimmungen über Art und Umfang der Ladung sowie die einzuhaltenden Routen.<sup>593</sup>

Die grundsätzlichen Spannungen zwischen der merkantilorientierten Provinz Holland mit ihren Zentren Amsterdam und Rotterdam und den Kaperer-Städten Middelburg und Vlissingen der Provinz Seeland setzten sich trotz vorheriger Initiativen zur Beilegung fort. Es waren die Deputierten Hollands und Westfrieslands, die sich im Juni 1706 beim Hohen Rat darüber beschwerten, dass einige Handelsschiffe aus Rotterdam auf dem Weg nach Antwerpen von seeländischen *Commissievaarders* aufgefordert wurden, eine Kontrolle ihrer Seepässe und Fracht nicht zu behindern. Bei der Ladung ging es auch um französischen Brantwein. In der Resolution vom 17. Juni 1706 legten die Generalstaaten in Den Haag fest, dass diese Schiffe fortan nicht anzuhalten und zu kontrollieren waren;<sup>594</sup> des Weiteren wurde beide Admiralitäten aufgefordert, eine Konvention für eine gemeinsam akzeptierte Position in dieser Sache zu entwickeln.

Am 21. Juli 1706 erneuerte Ludwig XIV. die in dieser Sache vormalig erteilten Weisung vom Dezember des Vorjahres, den Kaperkrieg gegen katalanische Handelsschiffe und Schiffe anderer Länder, die im Konflikt mit dem König von Spanien standen, weiterhin uneingeschränkt zu führen.<sup>595</sup> Weitere Einzelheiten dazu sind nicht bekannt.

Auch die britische Exekutive reagierte mit Maßnahmen in ihrer Handelskriegsführung auf diesen mediterranen Fokus Frankreichs. Am 2. Mai 1706 erneuerte der englische Kronrat eine Anweisung für die Prisennahme im Handelskonflikt gegen Frankreich und Spanien.<sup>596</sup> In den zwei im englischen Bestand verfügbaren Richtlinien dieser neuen Anweisung wurde die Problematik der Konterbande als Fracht auf Handelsschiffen thematisiert. Es liegt nahe zu vermuten, dass sie auf Erkenntnissen<sup>597</sup> aus der bisherigen Handelskriegsführung beruhten. Die erste Bestimmung betraf die freie Fahrt für Handelsschiffe nach oder von Frankreich oder Spanien, sofern deren Schiffsführer einen Seepass des Königreichs oder der Generalstaaten vorweisen konnten und sie keine Konterbande an Bord hatten. Der zweite Artikel bezog sich auf die im Schifffahrtsvertrag vom 11. Dezember 1674 zwischen England und den Generalstaaten festgelegten Bestimmungen zu Konterbande-Gütern. Niederländische Frachtschiffe durften demnach keine Güter transportieren, die unter die Kriterien des bilateralen

593 Recueil van placaten (III), S. 482f., [NLD #80].

594 Ebd., S. 483–485 [NLD #81].

595 Lebeau: Code des Prises (I), S. 374f., [FRA #140].

596 Marsden: Law and Custom (II), S. 425, [ENG #75].

597 Auch als *lessons learned* bezeichnet.

Abkommens fielen. Der Wortlaut dieser Bestimmung war eine diplomatisch und rechtlich formulierte Postulat an die Generalstaaten, eine kooperative und konsistente Vorgehensweise für den Seetransport von Handelsgütern zu gewährleisten. Obwohl es nicht explizit erwähnt wurde, lässt sich vermuten, dass die englische Regierung mit dieser Forderung ihre Besorgnis über das mögliche Unterlaufen einer gemeinsamen Haltung im Handelskrieg durch niederländische Kaufleute zum Ausdruck brachte.

In dem am 11./22. Oktober 1706 zwischen Großbritannien und der neutralen Hansestadt Danzig abgeschlossenen Handelsabkommen, dem *Treaty of Commerce with Dantzic*,<sup>598</sup> einigten sich die Vertragspartner in 17 Artikeln zu ihren gegenseitigen Handelsbeziehungen. Diese sollten gewährleisten, dass sowohl die britischen Kaufleute in Danzig als auch die Danziger Unternehmer ihren Handelsaktivitäten problemlos nachgehen konnten. Artikel 14 spezifizierte die britischen Auflagen, die seitens der Danziger Frachtschiffe bei einer Kontrolle auf See zu erfüllen waren, um eine mögliche Konfiszierung zu vermeiden.<sup>599</sup> Dabei rückten besonders die Regelungen bezüglich der Seebriefe, Schiffspapiere und Frachtbriefe in den Vordergrund. Die Einhaltung der Festlegungen über die unter Konterbande fallenden Güter als Ladung wie auch über den Transport von Fracht für den Feind waren weitere inhaltliche Aspekte. Eine Aufbringung dieser Schiffe durch *Privateers*, ob in den *British Seas* oder anderen Gewässern, wäre bei Beachtung dieser Vereinbarungen im Grundsatz ausgeschlossen und daher ungerechtfertigt. Zudem enthielt der Artikel den inzwischen international üblichen Passus, dass bei Vorliegen von Verdachtsgründen oder Unregelmäßigkeiten bei der Durchsicht der genannten Papiere eine gründliche Visitation unumgänglich war. Die Ausübung des Kontrollrechts hatte den beiderseitig bekannten Bestimmungen zu entsprechen; Verstöße sollten geahndet und Restitutionen teilweise oder vollständig geleistet werden. Diese umfassende Vereinbarung diente zweifellos auch als Blaupause für den Handelsverkehr mit den anderen Hansestädten.

In einem Bericht vom 20. März 1707 lieferte der Generalstaatsanwalt für England und Wales, Edward Northey, ein Gutachten über die Rechtmäßigkeit einer Prisenahme eines holländischen Frachtenseglers aus Rotterdam im Kontext der Navigationsakte. Dieser mit Wein, Branntwein und Salz beladene *Dogger*<sup>600</sup> befand sich auf dem Weg von Rotterdam nach Leith/Schottland, als er von einem Kriegsschiff der *Royal*

<sup>598</sup> Chalmers: *Collection of Treaties* (I), S. 100–109.

<sup>599</sup> Ebd., S. 108. Er legte fest: „*The ships of Dantzic being duly furnished with authentic passports and certificates, by which the propriety of the ships and cargo may certainly appear, and that they neither carry contraband goods, nor those of the enemy; they shall not be stopped by British privateers in the British seas, or elsewhere in their voyage, much less detained, visited or taken, and carried into the ports of Great Britain: but if this stated and usual form of certificate be not produced, or there be some other just and urgent ground of suspicion, then the ship may be visited; nevertheless, this permission is to be understood in such case only, and not otherwise: and if any thing shall be done contrary to the true and genuine sense and meaning of this article, a severe penalty shall be inflicted on the offenders, and ample satisfaction shall immediately be made, without any delay, to the party injured, for his loss, damage, and expenses.*“

<sup>600</sup> Einmastiges Fischerboot, ca. 15 m lang und einem Tiefgang von ca. 1,5 m. Aufgrund seiner Breite von maximal 4,5 m war es auch für Frachtfahrten geeignet.

*Navy* aufgebracht und von dem Kommandanten als Prise beschlagnahmt wurde. Die Fracht entsprach den Angaben des Konnossements. Laut dem Gutachten des Staatsanwalts hätte das Schiff nicht aufgebracht werden dürfen, dem Schiffsführer wäre es freigestellt gewesen, die Route zu ändern, bevor er seine Ladung in einem englischen Hafen löscht. Er hätte damit nicht gegen die Auflagen der Akte verstößt, da diese zu diesem Zeitpunkt noch nicht für Schottland rechtswirksam gewesen wäre.<sup>601</sup>

In der Vergangenheit hatten Unklarheiten in der Interpretation von Details und Verfahren bei der Charterung von Schiffen der *Marine Royale* zu einer Vielzahl an Verordnungen geführt, wie bereits diskutiert. Ein Brief des Marineministers M. de Pontchartrain vom 1. Juni 1707 an den Intendanten von Brest, Monsieur Robert, zielte darauf ab, bestehende Unstimmigkeiten mit Unternehmern beizulegen, die ein Schiff der *Marine* gechartert hatten.<sup>602</sup> Informationen zu diesem speziellen Sachverhalt sind jedoch nicht verfügbar. Trotz dieser Bemühungen konnten diese Problematik nicht vollständig in beiderseitigem Interesse geklärt werden. Dies zeigte sich darin, dass die französische Regierung am 1. Mai 1709 weitere Richtlinien zur Doktrin der temporären Nutzung von Einheiten der *Marine Royale*<sup>603</sup> erließ – ein klarer Hinweis auf anhaltenden Klärungsbedarf in dieser Angelegenheit. Auch hier sind spezifische Inhalte dieser Direktive nicht verfügbar.

Unterdessen hatten die drei Admiralitäten Hollands, Westfrieslands und Seelands – nach ihren erheblichen Meinungsverschiedenheiten über die Thematik des Aufbringens von Handelsschiffen,<sup>604</sup> unabhängig von ihrer Flaggenführung<sup>605</sup> – den Auftrag der Hohen Herren vom 17. Juni des Vorjahres umgesetzt, eine beiderseits tragfähige und einvernehmliche Vereinbarung auszuarbeiten. Dazu legten sie am 12. August 1707 eine diesbezügliche beiderseitig zu beachtende Konvention mit insgesamt 13 Artikeln vor.

In den ersten Artikeln ging es um die beiderseitige Darstellung von weiteren Begebenheiten aus der zurückliegenden Zeit, um die eigene Sichtweise zu rechtfertigen und entsprechende Forderungen ableiten zu können. In nachfolgenden Artikeln wurden die erarbeiteten Vorschläge unter der Federführung der Admiralität der Generalstaaten in verschiedenen Artikeln formuliert. Kernthemen waren die Gewährung von Seepässen für neutrale und spanische Kauffahrteischiffe, die damit ermöglichte Einfuhr nicht nur von Branntwein, aber auch von Wolle und Eisen sowie die Freigabe von beschlagnahmten Schiffen.<sup>606</sup> Ergänzt wurde diese Vereinbarung durch eine separate,

601 Marsden: *Law and Custom* (II), S. 205, [ENG #76].

602 Nerzic (II), S. 1177, [FRA #145].

603 Nerzic (II), S. 1178, [FRA #155]. Nerzic merkte dazu an, dass sie nur von kurzer Dauer gewesen ist.

604 Vgl. oben unter diesem Datum; siehe auch *Rec* (III), S. 486f.

605 GPB, Bd. 5, S. 428–432, [NLD #85].

606 Des Weiteren wurde die Provinz Seeland aufgefordert, den Einfuhrzoll auf Butter, Käse, Tabak und andere Güter aufzuheben (Art. XI); im Gegenzug wollten die Provinzen von Holland und Vest-Friesland auf die Erhöhung der Steuern für Fracht und auf die Erlöse bei der Veräußerung der Waren verzichten (Art. 12). Diese Steuererhöhung war am 6. Juni 1702 zur Finanzierung der Prämien für die Kaperfahrer beschlossen worden (siehe NLD #81 in Anhang A.3). Seepässe sollten in Zukunft den Transport von Branntwein nicht mehr ausschließen.

knappe Darstellung der Problematik aus der Sicht der Stadt Middelburg und eine sehr detaillierte Darstellung verschiedener Handelssereignisse der jüngsten Vergangenheit durch die Vertreter Hollands als eine Art Gegendarstellung. Der präsentierte Inhalt verdeutlichte die Komplexität der unterschiedlichen Sichtweisen zu dieser Thematik.

Mit einer Resolution vom 5. September 1707 wurden die noch in der letzten Abstimmung befindlichen Maßgaben für die Ausstellung von Seepässen an spanische und neutrale Schiffe für den Import von Wolle, Eisen und anderer wichtiger Güter verabschiedet. Dies betraf auch den Aspekt des Missbrauchs dieser Dokumente.<sup>607</sup> Die Umsetzung zeigte sich in der Restitution von zwei holländischen Frachtschiffen nach diesbezüglichen Eingaben ihrer Kapitäne bzw. Eigner, die anfangs der unzulässigen Verwendung der erforderlichen Papiere verdächtigt wurden. Im Nachgang wurde zudem abschließend festgelegt, dass Seepässe auch Schiffen unter spanischer und neutraler Flagge für den Import von Wolle, Eisen, Tierhäuten und Butter sowie von Wein und Branntwein gewährt werden durften.

Vor Ablauf einer Woche wurde nach weiterer Beratung der Generalstaaten der Entwurf der Konvention zwischen den Provinzen Holland und Seeland ohne Änderungen zu den 13 Artikeln gebilligt und verabschiedet.<sup>608</sup> Obgleich die seeländische Administration an ihrer grundsätzlichen Position über Maßnahmen und Regularien in der Durchführung des Handelskrieges gegen Frankreich festhielt, hatte sie dennoch eingelenkt, wie sich schon im Juli dieses Jahres in Weisungen für Kaperunternehmungen abgezeichnet hatte.

Seit Anfang Juni gab es ein laufendes Verfahren bezüglich eines Handelsschiffs aus Rotterdam, das mit Branntwein aus La Rochelle beladen war und von einem seeländischen *Commissievaarder* nach Einsichtnahme des Seebriefs aufgebracht wurde. Das Schiff wurde der zuständigen Admiralität von Holland zur Beurteilung nach bestehenden Prisenverordnungen und zur weiteren Entscheidung den Generalstaaten vorgelegt. Unter Berücksichtigung der zuvor erwähnten Konvention zwischen den beiden Admiralitäten ordnete die Exekutive in Den Haag am 9. Dezember 1707 die Freilassung des Schiffes und die Rückerstattung des Erlöses aus dem Verkauf des Branntweins an. Dieses Dokument bewies seine Relevanz und zeigte zugleich, dass trotz des Krieges mit Frankreich Handelsverbindungen fortbestanden.

Die Problematik der Seebriefe im Kontext der Kontrolle von Schiffen und der damit verbundenen möglichen Beschlagnahme von Handelsschiffen war auch für die französische Exekutive von erheblicher Relevanz. In einer Korrespondenz vom 26. Oktober 1707 mit dem *Amiral de France* ging Ludwig XIV. auf die von ihm gewährte Frei-

<sup>607</sup> GPB, Bd. 5, S. 1523f., [NLD #86].

<sup>608</sup> GPB, Bd. 5, S. 432–438, [NLD #87], *Conventie tusschen Hollandt en Zeelandt, weegens opgebraghte Scheepen, en Acte van Approbatie, Elucidatie, en Ratificatie* Abkommen zwischen Holland und Zeeland hinsichtlich aufgebrachter Schiffe, und Akte der Genehmigung, Erläuterung und Ratifizierung. Vgl. dazu Verhees-van-Meer: *De Zeeuwse Kaapvaart*, S. 114–117 für eine detaillierte Darstellung der Ereignisse und Hintergründe verwiesen.

lassung eines Kauffahrers aus Amsterdam ein, die er per Gnadenakt verfügt hatte.<sup>609</sup> Der ihm vorliegende Abschlussbericht wies auf Diskrepanzen zwischen den Angaben in den Schiffspapieren und seiner tatsächlichen Ladung hin, die eine Beschlagnahme gerechtfertigt hätten. Um solche Unstimmigkeiten aufgrund unzureichender Informationen in Zukunft zu vermeiden, ordnete der König an, dass feindliche Schiffe, die in einen französischen Hafen einlaufen, keine anderen Waren an Bord haben dürfen als die, die in ihren Pässen allgemein erwähnt oder speziell aufgeführt sind. Bemerkenswert an diesem königlichen Schreiben war neben der inhaltlichen Klärung und dem normativen Charakter der *Passeports*, dass trotz der anhaltenden Feindschaft zwischen der Allianz und Frankreich der Seehandel mit feindlichen Händlern nicht zum Erliegen gekommen war.

Die nicht nachlassenden Aktivitäten der *Corsaires* in der ausgedehnten Kanal-Region hatten im vergangenen Jahr zu dramatischen Verlusten von englischen Handelsschiffen geführt. Im Verlauf der ersten Sitzung des ersten Parlaments Großbritannien nach der Realisierung der Union zwischen England und Schottland am 1./12. Mai 1707 kam es in den Tagen Ende Februar 1708 zu längeren Debatten über die sehr angespannte maritime Situation. Die im Parlament vertretenen Kaufleute des Königreichs machten dafür auch den unzureichenden oder fehlenden Geleitschutz durch die *Royal Navy* für ihre Schiffe verantwortlich.<sup>610</sup> Infolgedessen kam es gegen Ende der Legislaturperiode 1707/1708 des ersten Parlaments von Großbritannien<sup>611</sup> zur Verabschiedung von zwei bedeutenden Gesetzen, die die Durchführung des eigenen Handelskriegs betrafen.

Am 11. März 1708 unterzeichnete Königin Anne das Dekret zur Sicherheit von englischen Kauffahrteischiffen mit dem Titel „An Act for the better securing the Trade of this Kingdom by Cruizers and Convoys.“ [6 Anne c.65].<sup>612</sup> Die Admiralität wurde angewiesen, „*over and above the ships of war for the line of battle and for convoys to remote parts at least 43 ships of war be employed in proper stations*“.<sup>613</sup> Dieses Gesetz mit seinen Einzelheiten warf ein besonderes Licht auf das Verhältnis des Parlaments

609 Lebeau: Code des Prises (I), S. 379f., [FRA #147].

610 Für eine umfassende Darstellung dieser Problematik im Jahre 1707, siehe: Owen, John Hely: War at Sea, Chapter VII „Cruisers and Convoys in 1707“ und Cobbett, William: Parliamentary History, Vol. 6, col. 618–662. Die französischen Unternehmungen in Roncière: Tome VI, S. 406–458.

611 Nach der politischen Union Englands und Schottlands am 1./12. Mai 1707: Sie betraf den Zeitraum 23. Oktober 1707 bis 15. April 1708.

612 Raithby, John: The Statutes of the Realm. The Statutes of the First to the Sixth Years of the Reign of Queen Anne (1702–1708). London 1821 (= Volume 8). S. 811–813, [ENG #77]. Dieses Gesetz war eine Wiederauflage des Artikels LXXI, *Certain Ships of War to be appointed by the Admiralty to certain Stations for protecting the Trade* als Bestandteil eines umfassenden Gesetzes vom Januar 1694. Abdruck in Owen, John Hely (2010): War at Sea Under Queen Anne 1702–1708. Cambridge, S. 284f.: „Ein Gesetz zur besseren Sicherung des Handels dieses Königreichs durch Kreuzer und Konvois.“ in Raithby, John: The Statutes of the Realm. The Statutes of King James II. & The Statutes of King William and Queen Mary. London 1819 (= Volume 6). S. 440.

613 Dazu gehörte die Festlegung der 43 Kriegsschiffe nach den Rang-Kategorien und ihre spezifische Dislozierung (Geografie und Mission): „zusätzlich zu den Kriegsschiffen des 1. bis 3. Rangs (für Schlachten und Gefechte) und für Konvois in entfernte Gebiete, mindestens 43 Kriegsschiffe auf relevanten Stationen einzusetzen“.

zur Admiralität, da es den operativen Einsatz eines Teils der Flotte festlegte. Das Primat der Politik steuerte die genuinen Angelegenheiten und Verantwortlichkeiten der Admiralität. Mit dem Eingriff in deren Zuständigkeitsbereich forderten die Vertreter der Legislative eine Revision des Ressourceneinsatz der *Royal Navy* an. Es ist zu vermuten, dass das Parlament mit diesem bemerkenswerten Eingriff in die Belange der Exekutive auch die englische Kaufmannschaft politisch beruhigen wollte.

Das zweite Dokument beinhaltete den am 1. April 1708 unterzeichneten *Act for the Encouragement of the Trade to America* [6 Anne c.64].<sup>614</sup> Dabei ging es vor allem um eine Reihe von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Praxis des Prisenwesens. Bestehende Verordnungen wurden angepasst und neue Richtlinien erlassen, um die englische Stellung an der nordamerikanischen Ostküste und im Karibikraum zu demonstrieren. Gleichzeitig sollte damit ein Beitrag zur Intensivierung des Handels mit den Handelsplätzen der Region geleistet werden. Es würde den Rahmen sprengen, auf alle Artikel im Einzelnen einzugehen, dennoch gibt es einige, die im thematischen Zusammenhang hervorgehoben werden müssen.

So war nach Artikel 3 der Beauftragte des Lord High Admiral von Großbritannien in der amerikanischen Region jetzt ermächtigt, Kommissionen für die Kaperfahrt auszustellen, sofern erforderliche Sicherheiten hinterlegt wurden. Prisen, die in amerikanische Häfen gebracht wurden, mussten dort bis zu ihrer Freigabe oder Verurteilung bleiben. Mit dieser Regelung in Artikel 6 sollte der Verfall, die Verrottung oder der Verlust der Fracht des gekaperten Schiffes aufgrund des Transits nach England vermieden werden.

Verschiedene Artikel adressierten unterschiedliche Aspekte des Kaperkriegs. Artikel 10 regelte, dass Deserteure von Kriegsschiffen der *Royal Navy* straffrei auf einem *Privateer* oder einem englischen Handelsschiff angemustert werden dürfen. Laut Artikel 14 wurde der Königin die Befugnis erteilt, während dieses Krieges Kommissionen für Kaperfahrten im Seegebiet Nordamerika/Karibik an Kapitäne auszustellen. Und gemäß Artikel 19 durften britische Kaperschiffe nun auch von ausländischen Schiffsführern geführt und Seeleuten besetzt werden.

Darüber hinaus wurde Königin Anne mit Artikel 21 ermächtigt, für die Dauer dieses Konfliktes bis zu 20 Schiffe aus dem Ausland zu erwerben und sie im Kaperkrieg einzusetzen.<sup>615</sup> Mit dieser Verordnung zeigte sich erneut der Anspruch des Parlaments, durch entsprechende Leitlinien die Durchführung des Handelskriegs nicht allein der Admiralität zu überlassen, sondern auch selbst zu steuern. Dazu gehörte auch die Aufhebung von bisherigen Vorgaben wie die Nationalität der Besatzungen der Kaperschiffe.

In einem Brief vom 27. Juni 1708 adressierte Ludwig XIV. erneut das Thema der Seepässe und deren Missbrauch,<sup>616</sup> welches er bereits in einem Schreiben an den *Ami-*

614 Raithby (Vol VIII), S. 804–809, [ENG #78].

615 Nach Beendigung des Krieges würden diese Schiffe im nationalen Schiffsregister als *British-built* dokumentiert und mit allen üblichen Privilegien versehen.

616 Ebd., S. 382f., [FRA #150].

*ral de France* am 26. Oktober des vorangegangenen Jahres moniert hatte. In diesem Brief stellte er klar, dass feindliche Schiffe, deren Ladung bei der Kontrolle nicht mit den Angaben auf dem mitgeführten Seepass übereinstimmten, beschlagnahmt und als rechtmäßige Prise erklärt werden sollten. Gleichzeitig setzte diese Anweisung die vorherige Direktive des Briefes in der gleichen Sache vom Oktober 1707 außer Kraft.

Die dramatischen Ernteausfälle in Frankreich im Jahr 1708, die auch in London bekannt waren, boten eine strategische Gelegenheit, den Druck auf Frankreich zu erhöhen. Der Kronrat beschloss am 28. April 1709, dass alle Schiffe mit Kornladung für den Feind aufgebracht werden sollten.<sup>617</sup> Daraufhin beauftragte man den *Lord High Admiral*, Earl of Pembroke,<sup>618</sup> eine Weisung zur Unterbindung der Zufuhr von Korn auf neutralen Schiffen mit Kurs auf feindliche Häfen zu erlassen.<sup>619</sup>

In einer auf den Monat April 1709<sup>620</sup> datierten königlichen Weisung wurde auf den Mangel an Korn in Frankreich hingewiesen ebenso wie auf die Bemühungen der französischen Regierung, maßgebliche Mengen an Getreide im Ausland zu beschaffen. Mit der Betonung auf den großen politischen Wert dieser Situation entschied Königin Anne, zusammen mit den Alliierten „*to distress the enemy as much as possible*“ und dessen Nachschubwege und Versorgungslinien mit allen verfügbaren Mitteln zu unterbrechen. Sodann wiederholte sie ihre Weisung an den Lord High Admiral, entsprechende Befehle an die Kommandanten der *Royal Navy*, die Kaperfahrer und die mit Markbriefen ausgestatteten Schiffsführer auszugeben, um alle Schiffe unter neutraler Flagge, die mit Korn für Frankreich angetroffen wurden, aufzubringen und einzubringen. Der Lord High Admiral ermächtigte daraufhin den obersten Richter der Admiralität, Sir C. Hedges, die Weisung der Königin in eine Instruktion für die Kaperfahrer und die anderen Schiffsführer, denen Markbriefe gewährt worden waren, umzusetzen.<sup>621</sup> Abgesehen von der erneuten Bekräftigung der königlichen Direktive bot dieses Dokument keine weiteren Details. Beide Vorgänge verdeutlichten, dass die eigenen Kaperfahrer als Gruppe – wenn gleich kaum organisiert wie die *Royal Navy* – Teil der staatlichen Maßnahmen zur Erreichung politischer und strategischer Ziele im Krieg gegen Frankreich eingebunden waren.

Im Verlauf des zweiten Jahresviertels hatte die Regierung in London offensichtlich auch Informationen darüber erhalten, dass Frankreich Korn aus Gebieten unter briti-

617 Marsden: *Law and Custom* (II), S. 210, [ENG #80]: Her Majesty was this day pleased to order that the right honourable the Lord High Admiral of Great Britain do forthwith cause an additionall Instruction to be sent to the commanders of her Majesty's ships of war and privateers for stopping all neutral ships and vessells whatsoever that shall be laden with corne and bound to France, or the enemy's country, and to bring them into some of her Majesty's ports untill her Majesty's pleasure be further known therein.

618 Thomas Herbert, 8th Earl of Pembroke, Lord High Admiral 1708–1709.

619 Ebd., S. 211 [ENG #81]. Ein ähnlicher Befehl zur Unterbindung der Einfuhr von Korn nach Frankreich war im vorigen Krieg an Admiral Lord Berkly am 27. Juni 1694 ergangen.

620 Es kann davon ausgegangen werden, dass ihr Weisung am gleichen Tag oder unmittelbar danach veröffentlicht wurde.

621 Marsden: *Law and Custom* (II), S. 212, [ENG #82]. Weitere Einzelheiten dieser Instruktion sind nicht verfügbar.

scher Kontrolle standen sowie auch aus Spanien bezog. In Reaktion darauf bekräftigte der britische Kronrat am 19. Mai seinen früheren Beschluss.<sup>622</sup> Obwohl nicht explizit genannt, schlossen diese Anordnungen auch neutrale Lieferungen aus dem entfernten Baltikum mit ein. Korn und Getreide aller Art wurden erneut als Konterbande klassifiziert.

Diese einseitige Festlegung seitens Großbritanniens war ohne Abstimmung mit den neutralen Staaten wie Dänemark und Schweden wie auch der Hanse erfolgt. Die Erklärung konstituierte kein völkerrechtlich anerkanntes Vorgehen, da eine offizielle diplomatische Note weder an die Neutralen noch an die Gegner Frankreich bei Kriegsausbruch oder danach ergangen war. Darüber hinaus verdeutlichte diese Maßnahme die Komplexität und häufig unilaterale Natur der Entscheidungen, die im Kontext eines Kriegs getroffen wurden, um den Feind zu schwächen – selbst auf Kosten des Risikos diplomatischer Konflikte mit neutralen Staaten.

Am 1. Mai 1709 gab die französische Exekutive ihre siebte Verordnung zur ‚Doktrin zur staatlichen Freistellung von Marine-Schiffen für privat finanzierte Kapereinsätze‘ heraus.<sup>623</sup> Mit diesem weiteren Dokument in der Sache autorisierte Ludwig XIV. die Bereitstellung von Einheiten der *Marine Royale* nicht nur für Kaperunternehmungen, sondern auch interessierten Händlern für den Getreideimport zur notwendigen Kompensation von Ernteaussfällen. Die Intendanten und Kommissare in den Häfen hatten für Überholung und Ausrüstung dieser Schiffe zu sorgen und ebenso die Gestellung von Seeleuten der Marine zu unterstützen. Von den Reedern wurde verlangt, auch mit ihren Getreideladungen wie bisher auch nach Aufbringung von Preisen in heimische Häfen zurückzukehren. Im Gegenzug entfielen bestimmte Abgaben für den Getreidehandel. Ein gewisser Anteil der Frachtkosten wie auch der Prisenerlöse wurde jedoch einbehalten, sofern sie nicht explizit ausgenommen waren.

Zwei Monate später, am 1. Juli 1709, erging als direkte Reaktion auf den neuen konzeptionellen Ansatz Großbritanniens zum Schutz seiner Handelsschiffe eine politisch begründete Direktive zur Erreichung des Friedens in Europa durch verstärkte Anstrengungen gegen den gegnerischen Handel.<sup>624</sup> In dieser auch als *Ordonnance Cinquième* bekannten Anordnung verzichtete König Ludwig XIV. auf seinen bisherigen Anspruch von einem Fünftel des Prisenerlöses bei der Charterung von Schiffen der *Marine Royale* für Kaperfahrten. Zudem hatten die verantwortlichen Marinekommissare die Charterer bei der Bereitstellung von erforderlicher Ausrüstung der Schiffe wie auch von Besatzungen unterstützen. Nach ihrer Rückkehr sollten die bereitgestellten Einheiten in ihrem aktuellen Zustand zurückgenommen werden, ohne dass Kosten für Instandsetzungen erhoben werden. Eine Neuerung war auch die Verpflichtung der Charterer,

622 Ebd., S. 212–213, [ENG #83].

623 Nerzic (II), S. 1178, [FRA #155].

624 Lebeau: Code des Prises (I), S. 392–393, [FRA #157].

ihrerseits das ihnen erlassene Fünftel des Prisenerlöses den Besatzungen zusätzlich zur regulären Heuer auszuzahlen.

Die Veröffentlichung dieser beiden Ordonnanzen zu der Doktrin über die Freistellung von Einheiten der *Marine Royale* innerhalb von zwei Monaten unterstrich die Bedeutung dieser Thematik für Frankreich. Während die Mai-Verordnung vorrangig Förderungsmaßnahmen und Erleichterungen der staatlich sanktionierten Kaperunternehmungen als Teil der maritimen Strategie gegen Großbritannien betonte, konzentrierte sich die Juli-Verordnung auf die Nutzung der Policy zur Sicherstellung der notwendigen Getreideimporte.

Ein im Sommer 1710 gewährter französischer Seebrief für den Kapitän des Handelsschiffs *La Victoire* für eine Handelsfahrt zur Karibik enthielt die Passage *de faire équiper en guerre et marchandise*.<sup>625</sup> Das bedeutete die Genehmigung, das Schiff neben den Erfordernissen für die Durchführung der Handelsaktivitäten auch für eventuelle Kampfhandlungen in diesem Krieg auszurüsten. Das Schiff soll mit allen notwendigen Waffen und Munition ausgestattet werden. Darüber hinaus ist es dem Kapitän erlaubt, das Schiff mit jeglichen Waren zu beladen, vorausgesetzt, dass diese weder untersagt noch verboten waren. Der Kapitän erhielt zudem den Auftrag, in der Karibik gegen Feinde des Staates, Freibeuter, Piraten und andere, die die Handelsfreiheit der Untertanen des Königs behindern wollten, vorgehen. Wo immer es die Situation erlaubte, sollte er deren Schiffe gemäß den geltenden Kriegsgesetzen als Prise nehmen, einschließlich der Gefangennahme von Besatzungen. Marsden verwendete in seiner Dokumentensammlung für dieses Dokument die Überschrift „*license to arm against enemies and pirates*“, der der französischen *commission en guerre et marchandise* entsprach. Sie wurde von der Exekutive gewährt und galt ebenfalls nur in Kriegszeiten.<sup>626</sup>

In einem weiteren, auf den 1. März 1710 datierten Briefwechsel mit dem *Amiral de France* thematisierte der französische König erneut die korrekte Verwendung von Kommissionen und Seebriefen.<sup>627</sup> Im Zentrum stand dabei die Bestätigung der Gültigkeit und die Befolgung des Artikel 5 der *Ordonnance 1681*. Dieser Artikel beinhaltete die prisengerichtliche Erklärung über konfiszierte Schiffe als ‚Gute Prise‘. Danach war jedes Schiff, das unter einer anderen Flagge kämpft als der des Staates, von dem es beauftragt ist, oder das von zwei verschiedenen Fürsten oder Staaten beauftragt ist, ist eine ‚Gute Prise‘. Und wenn es zu Kriegszwecken bewaffnet ist, so sollen die Kapitäne und Offiziere als Piraten bestraft werden.<sup>628</sup> Zudem verwies der König auf den achten Artikel der Gründungsakte des Anschlusses der Stadt Straßburg an das Reich, der auch

625 Marsden: *Law and Custom* (II), S. 215, [FRA #166]. Der Marsden Dokumentensammlung und dem französischen Bestand zugeordnet.

626 Eine derartige Kommission wurde Kapitänen von Handelsschiffen gewährt mit dem Auftrag, ‚Targets of opportunity‘ als Prise zu nehmen. Siehe die Definition in Kapitel 4,3,2.

627 Ebd., S. 403f., [FRA #164].

628 Ebd., S. 403f., [FRA #164]; Artikel 5 der Ordonnanz vom August 1681 fordert: „*Tout vaisseau combattant sous autre pavillon que celui de l'Etat dont il a commission, ou ayant commission de deux différens princes ou états, sera aussi de bonne prise; et s'il est armé en guerre, les capitaines et officiers seront punis comme pirates.*“

eine Reihe von rechtlichen Festlegungen enthielt.<sup>629</sup> Danach sollten mindestens zwei Drittel der Besatzung eines unter französischer Flagge segelnden Handelsschiffes französische Bürger sein.

Frühere Interpretationen dieser beiden Artikel hatten zu Missverständnissen und Verärgerungen geführt, da Artikel 5 ausländische Schiffe betraf und Artikel 8 eigentlich für Friedenszeiten galt. Der König stellte klar, dass beide Artikel so zu verstehen waren, dass Handelsschiffe seiner Untertanen nur unter französischer Flagge segeln durften und dass der vorgeschriebene Anteil an französischer Besatzung für Friedens- und Kriegszeiten gelten sollte. Bei Verstößen könnten die Schiffe als ‚Gute Prise‘ erklärt werden.

Zudem wurde auf den Missbrauch von Seebriefen hingewiesen, die feindlichen Schiffen gewährt wurden. Es war in der Vergangenheit vorgekommen, dass bei der Kontrolle zwei verschiedene Frachtbriefe gefunden wurden, einer mit einem Zielhafen in Frankreich und einer für feindliche Bestimmungshäfen. Dieser illegale Gebrauch wurde oft von irischen Kapitänen praktiziert, um einer Beschlagnahmung durch eigene Kaperer zu entgehen. Der König schloss mit der Erwartung, dass der Admiral und die Kommissare des Prisenrats diese Probleme zufriedenstellend lösen würden.

Einen aufschlussreichen Einblick in die Verwendung solcher besonderen Lizenzen während der Endphase dieses Krieges bietet ein *Passeport* vom 17. Juli 1710 für eine Fangreise zu den Neufundlandbänken.<sup>630</sup> Mit diesem Dokument wurde einem Fischer aus Nantes die Erlaubnis erteilt, in Ergänzung zur Ausrüstung für die Reise sein rund 60 Tonnen großes Fischerboot,<sup>631</sup> die *L'Arc en Ciel*, auch zur Selbstverteidigung gegen potenzielle Angriffe von feindlichen Schiffen oder Piraten zu bewaffnen. Dies deutet darauf hin, dass der Handelskrieg nun auch die entlegene Küste von Nova Scotia erreicht hatte. Neben den üblichen administrativen Vorgaben erlaubte der Pass auch das Laden von Salz für die spätere Konservierung des gefangenen Kabeljaus.

Trotz der seit dem Sommer 1710 andauernden, wenn auch noch vorläufigen Friedensgespräche zwischen den kriegführenden Parteien erließ die französische Regierung am 19. November 1710 eine Verfügung bezüglich schon ausgestellter Seebriefe bzw. *Passeports*. Diese richtete sich an niederländische Reeder und Kapitäne und beinhaltete die Möglichkeit der Rücknahme bereits erteilter Seebriefe. Dies konnte erfolgen, falls die vereinbarten Bedingungen nicht eingehalten wurden oder die Gültigkeitsdauer des Seebriefs abgelaufen war.<sup>632</sup> Dessen Gültigkeit würde bei korrektem Verhalten weiterhin anerkannt. In den Ausführungen dieser Anordnung wurde auch auf den Mangel an

<sup>629</sup> Der Verweis auf die Gründungsakte ist einsehbar unter: <https://archives.strasbourg.eu/de/n/kapitulation-von-strassburg-am-september-aa/n:516#p1434>. Die Recherche zu dem Vertragstext verlief ergebnislos (Stand Ende März 2022).

<sup>630</sup> Marsden: *Law and Custom* (II), S. 214f., [FRA #165]. Marsden hatte diesen französischen Seebrief offensichtlich als Anschauungsmaterial in seinem Werk aufgenommen.

<sup>631</sup> Im maritimen Kontext wird in Verbindung mit der Angabe von ‚xx‘ Tonnen (Wasserverdrängung) üblicherweise der Begriff ‚schwer‘ statt ‚groß‘ verwendet.

<sup>632</sup> Lebeau: *Code des Prises* (I), S.408–410, [FRA #168]: *Ordonnance, portant révocation des passeports accordés aux Hollandais*.

Reziprozität zugunsten Frankreichs hingewiesen und daher die zukünftige Gewährung in Frage gestellt. Niederländische Schiffe, die auf See ohne Seebrief oder einem Brief mit abgelaufener Frist angetroffen wurden, sollten beschlagnahmt werden.

Trotz der laufenden Verhandlungen in Utrecht waren die Spannungen in Europa noch nicht beigelegt. Dies lässt sich auch anhand der nachfolgenden Dokumente nachweisen. Am 27. Juli 1711 wurden per Anordnung aus Versailles alle Kapitäne privater Schiffe dazu verpflichtet, Besatzungen von gekaperten portugiesischen Schiffen an Bord zu nehmen und sie nach Frankreich zu bringen, um sie den lokalen Hafenbehörden zu übergeben.<sup>633</sup> Falls die französischen Kaperer einen spanischen Hafen ansteuerten, sollten die Gefangenen den dortigen französischen Konsuln überstellt werden. Laut dem Vertrag zwischen Frankreich und Portugal aus dem Juni 1707 sollte die gegenseitige Freiheit von Besatzungsmitgliedern gekapertter Schiffe gewährleistet sein. An diese Vereinbarung hielten sich die portugiesischen Behörden nicht mehr; demzufolge wurden entgegen dem Geist des Vertrages französische Seeleute wiederholt in Lissabon und Brasilien unter verschiedenen Vorwänden inhaftiert. Daher sah Ludwig XIV. es als notwendig an, Repressalien in Form der verordneten Maßnahmen bis zu dem Zeitpunkt durchzuführen, dass Portugal bereit war, die Abmachungen zu respektieren.

Auf eine Anfrage, die vier Tage zuvor von Henry St. John, dem Staatssekretär für das nördliche Department, gestellt wurde, nahmen die Lords der Admiralität am 12. Oktober 1711 zu einem kürzlich vorgefallenen Zwischenfall Stellung. Dies Ereignis betraf eskortierte neutrale Handelsschiffe.<sup>634</sup> Erst unlängst waren eigene Schiffe unter dem Schutz der *Royal Navy* von dänischen Schiffen aufgebracht worden.<sup>635</sup> Im Mittelpunkt stand nun die Frage, ob und wie Ihre Majestät darauf bestehen würde, schwedische Schiffe mit Fracht für englische Kaufleute und durch Einheiten der *Royal Navy* eskortiert künftig ähnlich vor Übergriffen der Dänen zu schützen. Leider liegt der Wortlaut einer diesbezüglichen diplomatischen Empfehlung zur Vorlage an den Staatssekretär nicht vor. Mit dieser Problematik erwies sich erneut die enge Verknüpfung des Neutralitätsrechts mit dem Prisenrecht.

Aber selbst die bevorstehende Vereinbarung vom 19. August 1712 zum Waffenstillstand zwischen Großbritannien und Frankreich<sup>636</sup> hielt deren Einheiten in See nicht davon ab, vormals feindliche Schiffe aufzubringen. Am 31. Juli 1712 hatte Königin Anne einem französischen Kapitän für sein 400 Tonnen großes Handelsschiff samt Fracht einen *Passport* gewährt.<sup>637</sup> Die darin angegebene Reise führte von La Ciotat (westlich von Toulon) nach Bonne an der nordafrikanischen Küste<sup>638</sup> und zurück nach Marseille

<sup>633</sup> Lebeau: Code des Prises (I), S. 410f., [FRA #169].

<sup>634</sup> Marsden: Law and Custom (Vol. II), S. 219f., [ENG #88]. Henry St. John war seit dem 21. September 1710 mit dieser Funktion betraut.

<sup>635</sup> Es liegt keine weitere Spezifizierung über deren Status vor.

<sup>636</sup> Du Mont: Corps Universel du Droit Des Gens (VIII.I), S. 308f.

<sup>637</sup> Marsden: Law and Custom (II), S.226f., [ENG # 91].

<sup>638</sup> Der im Seebrief erwähnte Ort *Bonne in Barbary* konnte wie auch seine geographische Position vom Verfasser nicht identifiziert werden.

mit neuer Ladung. Dennoch wurde das Schiff im September im westlichen Mittelmeer von einem Schiff der *Royal Navy* aufgebracht und nach Barcelona gebracht.

Es wurde dort rechtmäßig als ‚Gute Prise‘ beschlagnahmt, da der Kapitän während der Visitation den ihm gewährten Seebrief nicht vorweisen konnte. Die politische Lage war offenbar immer weiterhin angespannt, sodass der Kommandant eine Kontrolle für notwendig hielt. Eine andere Erklärung wäre, dass er zum Zeitpunkt der Prisennahme aufgrund der damaligen Möglichkeiten der Nachrichtenübermittlung noch nicht von dem vereinbarten Waffenstillstand erfahren hatte. Den Akten zufolge wurde das Schiff mitsamt seiner Fracht nach einem eingelegten Widerspruch restituiert.

Obwohl nicht direkt zum Prisenrecht, insbesondere dem Kontrollrecht gehörend, gab es zumindest seit Grotius' *De Jure Belli ac Pacis* und Molloy's *De Jure Maritimo et Navali* Überlegungen darüber, inwiefern Hoheitsgewässer als ein völkerrechtlich anerkanntes Kriterium zur Kontrolle von verdächtigen Schiffen herangezogen werden könnten. Ein zentrales Thema dabei war das Ausmaß dieser national beanspruchten Gewässer. Im Zuge von Bemühungen um eine Klarstellung beauftragten die Lords der Admiralität im Jahr 1713 – wahrscheinlich auch angestoßen durch die laufenden Verhandlungen in Utrecht – Sir C. Hedges mit einer Expertise über die geografische Definition und den Umfang der *British Seas*.<sup>639</sup> Darin bezog er sich auch auf bisherige territoriale Vereinbarungen mit dem Ziel, klare Grenzen zwischen Kriegs- und friedlichen Zonen zu ziehen. Ob die Lords eine Entscheidung auf Basis dieser Expertise getroffen haben, ist nicht bekannt.

Damit ist die detaillierte Darstellung der insgesamt 54 Dokumente, die von den drei Seemächten im Kontext der Außenwirkung des Prisenwesens während des globalen Konflikts um die spanische Erbfolge veröffentlicht wurden, vorerst abgeschlossen. Der endgültige Abschluss dieses Unterkapitels, abgesehen vom anstehenden Zwischenfazit, ist dem nachfolgenden Diskurs über die Utrechter Verträge und ihre prisenrechtlichen Regelungen gewidmet.

#### 4.5.2 Das Prisenrecht im Frieden zu Utrecht 1713

Nach dem im Juni 1712 in Utrecht verkündeten generellen Waffenstillstand zwischen allen Beteiligten dieses Krieges begannen intensive Bemühungen, einen umfassenden Friedensvertrag zu schließen. Am 27. September/8. Oktober 1712 wurden in London *Preliminary articles for a treaty of peace, signed by the plenipotentiary of France and the two principal secretaries of state of Great Britain* unterzeichnet.<sup>640</sup> Man konnte sich

<sup>639</sup> Marsden: *Law and Custom* (II), S. 231–233, [ENG #93]. Siehe dazu auch ein ausführliches Essay „Of the Dominion of the British Sea“ in: Justice, Alexander: *A General Treatise of the Dominion of the Sea: and a Compleat Body of the Sea-laws. Particularly the Ancient Laws of the Rhodians and Romans; those of Oleron, Wisbuy, and Other Countries; with Curious Notes and Observations.* 3rd Edition. London 1724. S. 39–73.

<sup>640</sup> Davenport, Frances Gardiner (Hrsg.): *European treaties bearing on the history of the United States and its Dependencies. 1698–1715.* Washington 1934 (= Volume III). Nr. 96, S. 133–151 mit den französischen und britischen Vorstellungen; Du Mont: *Corps Universel du Droit Des Gens* (VIII.I), S. 281 enthält lediglich die Position Frankreichs.

jedoch nicht darauf einigen, die Vereinbarungen als Friedensvertrag zu betrachten. Das in Abbildung 68 dargestellte Gemälde<sup>641</sup> bietet einen visuellen Eindruck von verschiedenen Ereignissen im Verlauf der Friedensverhandlungen zu Utrecht.



Abbildung 68: Der Friede von Utrecht 1713

Die Bedrohung der Handelsinteressen durch feindliche Kaperaktionen hatte auch auf höchster diplomatischer Ebene erhebliches Gewicht bekommen und sich als einer der zentralen Verhandlungspunkte bei der Paraphierung der völkerrechtlichen Vereinbarungen zwischen den drei maritimen Seemächten herausgestellt.

Schließlich konnte in Utrecht am 31. März/11. April 1713 der Friedensvertrag zwischen den Königreichen Frankreich und Großbritannien unterzeichnet werden.<sup>642</sup> Parallel dazu wurde an diesem Tag auch ein Friedensvertrag zwischen Frankreich

<sup>641</sup> *L'idée de la paix conclue entre les Hauts alliés et les françois dans la ville d'Utrecht le 11 avril et ratifiée le 12.me mai 1713*. Éditeur Amstelodami apud Abraham Allard (1676? – 1725), cum Privilegio Potentissimum D. D. ordinum Hollandiae et West-Frisiae. Zugriff am 17.04.2019 unter <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b531725704.r=abraham%20allard?rk=278971;2>.

<sup>642</sup> Du Mont: *Corps Universel du Droit Des Gens* (VIII.1), S. 339–342 (Französische Version); Chalmers, *Collection of Treaties* (I), S. 340–386 (Englische Version).

und den Generalstaaten abgeschlossen.<sup>643</sup> Die eigentliche Ursache und gleichzeitig der Namensgeber für den vergangenen Krieg, der drei Kontinente betraf, wurde mit Artikel 6 dieses Vertrags ausgeräumt, indem auf eine zukünftige politische Union der Königreiche Frankreich und Spanien verzichtet wurde. In einer Ergänzung zu diesem Artikel, ausgestellt in Form einer von König Ludwig XIV. persönlich signierten und gesiegelten Urkunde, stimmte er der Abtretung des Anspruchs auf den französischen Thron durch seinen Enkel Philipp von Anjou zu, der als Philipp V. spanischer König war. Ebenso verzichtete Ludwig XIV. in diesem zusätzlichen Absatz auf eine mögliche Nachfolge durch die Herzöge von Berry und Orleans auf den Thron des iberischen Königreichs.<sup>644</sup>

Die beiden Monarchen, Ludwig XIV. und Anne, bestätigten in diesem wichtigen Vertragswerk ihren Wunsch nach einem universellen, ewigen Frieden und garantierten einander wahre Freundschaft zum Wohle ihrer Völker. Sie bekräftigten darin, die gegenseitigen politischen und regionalen Ansprüche und Interessen in Europa, auf dem nordamerikanischen Kontinent und in der Karibik zu respektieren. Das bedeutete aber auch, dass das im Krieg eroberte Gibraltar und die Mittelmeerinsel Menorca in britischem Besitz verblieben.

Die Einbeziehung der dritten Region, der Karibik, verdeutlicht ihr Gewicht für die Wirtschaft und den Handel Frankreichs und Großbritanniens sowie der Vereinigten Provinzen. In einem Brief vom 18. Februar 1709 an den französischen Botschafter in Madrid, Monsieur Amelot, hatte König Ludwig XIV. die Bedeutung dieses Vertrages mit den Worten: „Das Hauptziel des gegenwärtigen Krieges ist der Handel mit Indien und die Reichtümer, die es produziert.“<sup>645</sup> herausgestellt. Dies zeigte sich implizit auch damit, dass das Frankreich 1701 gewährte Assiento-Privileg<sup>646</sup> per Vertrag am 26. März 1713 an Großbritannien überging.<sup>647</sup>

Artikel 7 des Friedensvertrags sah die Rückkehr zu „*free use of navigation and commerce between the subjects of both their Royal Majesties*“ vor, wie es vor diesem Krieg der Fall gewesen war.<sup>648</sup> Im zweiten Halbsatz dazu wurde auf den am selben Tag erfolgten Abschluss eines gesonderten bilateralen *Treaty of Navigation and Commerce* hingewiesen.<sup>649</sup>

643 GPB, Bd. 5, S. 456–467.

644 Chalmers: Collection of Treaties (I), S. 345–351 in *Letters of Patents by the King* im Anschluss zu Artikel VI des Friedensvertrags zwischen Frankreich und England.

645 Dahlgren, E. W. (1909): *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l'Océan Pacifique*. Paris, S. 561: *le principal objet de la guerre présente est celui du commerce des Indes et des richesses qu'elles produisent*.

646 Davenport: European Treaties (III), S. 51–74: Assiento for the introduction of negro slaves into Spanish America by the Royal Company of Guinea, established in France, made at Madrid, August 27, 1701.

647 Ebd., S. 167–185: The assiento or contract for allowing subjects of Great Britain the liberty of importing negroes into Spanish America, signed by the King of Spain at Madrid, March 26, 1713, N.S.

648 Chalmers: Collection of Treaties (I), S. 378.

649 Du Mont: Corps Universel du Droit Des Gens (VIII.1), S. 345–350 (Französische Version); Chalmers, Collection of Treaties (I), S. 390–412 (Englische Version).

Mit Artikel 9 wurde der Souverän Frankreichs verpflichtet, zeitnah das Schleifen der Befestigung sowie der militärischen Infrastruktur des Hafens von Dünkirchen anzuordnen.<sup>650</sup> Obwohl der Wortlaut dieses Artikels nur indirekt Bezug zum Prisenerrecht nahm, wies er auf direkte Konsequenzen hin, sollten in Zukunft von diesem Hafen erneut Kaperfahrten unternommen werden. Diese außergewöhnliche Vereinbarung, hier im Originalwortlaut wiedergegeben, lautet wie folgt:<sup>651</sup>

*The most Christian King shall take care that all the fortifications of the city of Dunkirk be razed, that the harbour be filled up, and that the sluices or moles which serve to cleanse the harbour be levelled, and that at the said King's own expence, within the space of five months after the conditions of peace are concluded and signed; that is to say, the fortifications towards the sea, within the space of two months, and those towards the land; together with the said banks, within three months; on this express condition also, that the said fortifications, harbour, moles, or sluices, be never repaired again. All which shall not, however, be begun to be ruined, till after that every thing is put into his Christian Majesty's hands, which is to be given him, instead thereof, or as an equivalent.*<sup>652</sup>

Die Schleifung als Maßnahme der Zerstörung betonte die Bedeutung dieser Hafenstadt für beide Parteien aufgrund ihrer geografischen Lage am nordöstlichen Zugang/Ausgang des Ärmelkanals: Einerseits war Dünkirchen der primäre Stützpunkt der *Corsaires* zum Nutzen und strategischen Vorteil der französischen Krone, andererseits stellte sie eine ständig empfundene Bedrohung für die Wirtschaft des Königreichs Großbritannien dar.<sup>653</sup> In seinem Werk *La Grande Guerre des Corsaires*<sup>654</sup> schreibt der französische Historiker H. Malo, dass im Konflikt um die spanische Erbfolge das Prisenaufkommen an Schiffen und Waren in Dünkirchen 30.500.000 Livres betrug. Zeitweise hatten um die 100 Korsaren-Schiffe dieser Stadt gleichzeitig in See gestanden. Dieses ungewöhnliche Element eines Friedensvertrags reflektierte die seit Längerem von englischen Kaufleuten und Unternehmern – von denen einige auch als Abgeord-

650 Chalmers: Collection of Treaties (I), S. 378.

651 Aufgrund der Bedeutung wird hier der Originalwortlaut angegeben.

652 „Der sehr christliche König wird dafür Sorge tragen, dass alle Festungen der Stadt Dünkirchen geschleift, der Hafen aufgefüllt und die Schleusen oder Molen, die zur Reinigung des Hafens dienen, eingeebnet werden. All dies soll auf Kosten des genannten Königs innerhalb von fünf Monaten nach Abschluss und Unterzeichnung der Friedensbedingungen erfolgen, das heißt, die Befestigungen zur See innerhalb von zwei Monaten und die zur Landseite hin, zusammen mit den genannten Deichen, innerhalb von drei Monaten. Dies geschieht unter der ausdrücklichen Bedingung, dass die genannten Befestigungen, der Hafen, die Molen oder Schleusen niemals wieder repariert werden dürfen. All dies soll jedoch erst begonnen werden, nachdem alles, was ihm anstelle dessen oder als Äquivalent gegeben werden soll, in die Hände Seiner christlichen Majestät gelegt wurde.“

653 Es bedarf noch einer eingehenden Forschung, welche andere Kompensationsforderung Ludwig XIV. mit der Einwilligung in die Schleifung dieser Stadt zurückweisen konnte. Die Bedeutung dieser Vereinbarung wurde erneut unterstrichen, als die englische Delegation im Friedensvertrag von Aachen von 1748 nach dem Österreichischen Erbfolgekrieg (*War of the Austrian Succession*) einen Passus einbringen konnte, der einen baulichen Rückbau Dünkirchens weiterhin untersagte.

654 Malo, Henri: *La Grande Guerre des Corsaires*. Dunkerque 1702–1715. Paris 1925, S. 126.

nete des Unterhauses wirkten und somit politischen Druck auf die Königin und die Admiralität ausüben konnten – vorgebrachte Forderung, gegen diese konstante Bedrohung vorzugehen. Mr. Boyle, *Secretary of State for the Northern Department*, griff am 2. März 1709 diese Problematik auf und beantragte vor beiden Häusern des Parlaments die Übergabe einer diesbezüglichen Vorlage an Königin Anne.<sup>655</sup> Der Schlusssatz der gemeinsamen Adresse an die Monarchin im Hinblick auf Verhandlungen zu einem künftigen Friedensvertrag<sup>656</sup> lautete:

*And for the Security of your Majesty's Dominions, and the Preservation of Trade, and the general Benefit of the Allies, your Majesty will be graciously pleased, that Care may be taken that the Fortifications and Harbour of Dunkirk may be demolished and destroyed.*<sup>657</sup>

Königin Anne unterstützte diesen Antrag vollumfänglich.<sup>658</sup> Dünkirchen wurde als das ›Nest der Piraten‹ angesehen, von dem die Bedrohung für die Sicherheit auf See und den britischen Handel ausging. Dennoch war die Bedeutung dieser französischen Hafenstadt im 17. und 18. Jahrhundert in der englischen und später britischen Politik nicht ganz unumstritten, wie in dem Essay „Defoe, Steele, and the Demolition of Dunkirk.“<sup>659</sup> zu lesen ist. Darüber hinaus verdeutlicht dieser Vorgang im Rückblick indirekt auch die Notwendigkeit der beiden Gesetze zur Bereitstellung von Kriegsschiffen zum Schutz der Konvois.

Artikel 16 des Vertrages legte auch den Widerruf und die Ungültigkeit aller von beiden Majestäten bisher ausgestellten Repressalien- und Kaperbriefe fest,<sup>660</sup> ebenso wie die beiderseitige Verpflichtung, solche Kommissionen zukünftig nicht auszustellen. Wie bereits per Artikel 9 des Friedensvertrags von Rijswijk im Jahr 1697 vereinbart, einigte man sich erneut auf eine Übergangsfrist von vier Monaten für die verbleibende Gültigkeit dieser Briefe.

Das ergänzende Übereinkommen über zukünftige Schifffahrts- und Handelsregelungen – *The Treaty of Navigation and Commerce* – zwischen Großbritannien und

655 'Second Parliament of Great Britain: First session – begins 16/11/1708', in *The History and Proceedings of the House of Commons: Volume 4, 1706–1713* (London, 1742), pp. 98–135. *British History Online* <http://www.british-history.ac.uk/commons-hist-proceedings/vol4/pp98-135> [accessed 18 March 2022]: *Motion made by Mr. Secretary Boyle, for demolishing Dunkirk, approved.*

656 Ebd.: *Address of both Houses to the Queen about the ensuing Treaty of Peace.*

657 „Für die Sicherheit Ihrer Majestäts Herrschaftsgebiete, den Erhalt des Handels und den allgemeinen Nutzen der Alliierten, möge es Ihrer Majestät gefällig sein, dafür Sorge zu tragen, dass die Befestigungen und der Hafen von Dünkirchen abgerissen und zerstört werden.“

658 Ebd.: *I am of the same Opinion with my two Houses of Parliament in the several Particulars of this Address; as I have also been in all the other which they have made on the same Subject.*

*I assure you no Care shall be wanting on my Part to attain the Ends they have desired.'*

659 Moore, John Robert. "Defoe, Steele, and the Demolition of Dunkirk." *Huntington Library Quarterly*, Vol. 13, no. 3, 1950, pp. 279–302. JSTOR, <https://doi.org/10.2307/3816138>. Accessed 19 Mar. 2022.

660 Chalmers: *Collection of Treaties* (I), S. 382f. Der Artikel lautete hier: *That all letters, as well of reprisal as of mark and counter-mark; die französische Fassung des Vertrages in Du Mont: Corps Universel du Droit Des Gens* (VIII.1), S. 341 begann mit: *Toutes les Lettres, tant de représailles que de marque & de contremarque.*

Frankreich<sup>661</sup> umfasste insgesamt 39 Artikel. Die ersten 16 Artikel enthielten eine Reihe von grundlegenden Schifffahrtsprinzipien und Vereinbarungen über den Betrieb von Handelsschiffen und deren Besatzungen.<sup>662</sup> Die verbleibenden 23 Artikel widmeten sich dem Hauptthema dieses Vertrags, nämlich der Darstellung, Klärung und Bestätigung der verschiedenen Aspekte des Prisenrechts bei möglichen zukünftigen Konflikten. Aufgrund des detaillierten Charakters der einzelnen Vertragsabschnitte werden die Kernpunkte im Folgenden nur kurz dargestellt.

Mit Artikel 17 wurde ein umfassender Katalog an Vorschriften für die Ausübung des Prisenrechts eingeleitet, der verschiedene Handlungsoptionen hinsichtlich des Status der Fracht und deren Bestimmungsort unterschied. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass bei Kaperaktionen zukünftig der prisenrechtliche Grundsatz ‚Frei Schiff-Frei Gut‘ gelten sollte.<sup>663</sup> Dieser Grundsatz besagt – wie schon oben dargelegt, dass feindliche Handelsgüter auf neutralen Schiffen in einem Seekrieg nicht als Prise genommen werden dürfen. Dadurch wurde zumindest auf dem Papier der völkerrechtliche Status der Neutralen gestärkt, obwohl die endgültige Regelung erst mit der Pariser Seerechtsdeklaration von 1856 getroffen werden sollte.

In den Artikeln 18 bis 20 wurden verschiedene Aspekte der Konterbande ausführlich behandelt,<sup>664</sup> einschließlich der grundsätzlich anerkannten und praktizierten Bestimmungen über Art und Umfang der Waren, die im Kriegsfall als kriegswichtige Güter galten. Diese umfassten Waffen und Ausrüstungsgegenstände, die für den militärischen Einsatz an Land und/oder zur See verwendet werden konnten, sowie den Transport von Soldaten und Pferden.<sup>665</sup> Nach allgemeinem Verständnis war der Transport von Konterbande auf nicht am Krieg beteiligten Handelsschiffen verboten. Die Beschlagnahme eines solchen Schiffes wäre gemäß der nationalen Prisenordnung rechtmäßig und würde den Tatbestand einer ‚Guten Prise‘ erfüllen. Artikel 20 befasste sich mit Gütern, die nicht unter die Bestimmungen der Konterbande fallen. Die Liste war insofern bemerkenswert, als sie Waren enthielt, die im Gegensatz zu früheren Kriegen als kriegswichtig eingestuft wurden, wie Weizen und eine breite Palette von Schiffbaumaterialien.

Darüber hinaus wurde in Artikel 21 bestätigt, dass die Kapitäne aller Schiffe jeder Nation im Kriegsfall zukünftig die notwendigen Papiere an Bord führen mussten, um

**661** Chalmers: Collection of Treaties (I), S. 390- 422: The Treaty of Navigation and Commerce between the most Serene and most Potent Princess Anne, by the Grace of God, Queen of Great Britain, France, and Ireland, and the most serene and most Potent Prtience Lewis the XIVth, the most Christian King, concluded at Utrecht the 31./11. Day of March/April 1713.

**662** Dazu gehörten zivilrechtliche Regelungen wie die freie Religionsübung, das Verbot der Anwendung des französischen *droit d'aubaine*, des Einzugs von Gütern eines verstorbenen fremden Seemanns, zudem die Erhebung von Zöllen, Angelegenheiten zur Abfertigung in den Häfen der beiden Staaten wie auch das Verbot der Festnahme von Seeleuten mit dem Zweck, sie auf anderen Schiffen für kriegsähnliche Einsätze zu verwenden.

**663** Ebd., S. 402f.

**664** Ebd., S. 403f.

**665** Ebd., S. 404.

Informationen über die geplante Route der Reise, das Patent des Schiffsführers, die Besatzungsliste und das Frachtverzeichnis hinsichtlich Art und Umfang der Ladung geben zu können.<sup>666</sup> Danach mussten diese Dokumente auch nationale Muster für den Seebrief und zusätzliche Zertifikate enthalten, die jeweils seitens der Kapitäne mit an Bord zu führen waren.<sup>667</sup>

Des Weiteren wurde in den Artikeln 22 und 23 bestimmt, dass verdächtige Handelsschiffe, auch wenn sie unter der Flagge eines der beiden Signatarstaaten segelten, sich durch Vorlage der genannten Papiere im Rahmen einer Visitation ausweisen mussten.<sup>668</sup> Nach Einbringung eines solchen Schiffes waren nur Offiziere der örtlichen Admiralität befugt, Luken, Kisten und Fässer zur Bestandsaufnahme öffnen.

Für den Fall eines erneuten Krieges wurden in Artikel 24 die Einzelheiten des allgemein anzuwendenden Kontrollrechts abermalig angeführt. Sie enthielten Anweisungen für das Verhalten der Kaperer auf See gegenüber dem zum Anhalten aufgeforderten Handelsschiff, unabhängig seiner Flagge, unter der es segelte. Die Kriegs- und Kaperschiffe mussten einen Abstand von einem Kanonenschuss zu diesem aufgestoppten Schiff einhalten und durften nur ein Boot mit 2–3 Mann Besatzung für die Durchführung der Visitation einsetzen. Sollten keine Beanstandungen festgestellt wurden, musste das Schiff sofort zur Weiterfahrt freigegeben werden.<sup>669</sup> Damit wurden auch die Beschwerden und Belange der Neutralen berücksichtigt.

Mit Artikel 29 erfolgte sogar eine gemeinsame Vereinbarung über die Hinterlegung einer Kautions durch die Kapitäne der Kaperschiffe vor Ausstellung ihrer Kommissionen. Die Höhe dieser Zahlung war abhängig von der Größe ihres Schiffs.<sup>670</sup> Weitere Artikel enthielten Bestimmungen zu gegenseitigen Überprüfungen von Prisenurteilen einschließlich späterer Eingaben der Botschafter. Diese Regelungen wurden eingeführt, um Gleichheit und Gerechtigkeit vor Gericht zu gewährleisten und die Unvoreingenommenheit der Richter sicherzustellen. Die Aneignung von Gütern eines gestrandeten Schiffes sowie die Aufnahme von Piraten und ihrer Beute in den Häfen Großbritanniens und Frankreichs war verboten. Ebenso untersagt war die Beschlagnahme von Gütern, die Piraten zuvor auf See erbeutet hatten; diese war der regionalen Admiralität zu übergeben. Im gegenseitigen Einvernehmen wurde erneut betont, dass eine Fortsetzung des von den Kriegsparteien zuvor durchgeführten Kaperkriegs den Tatbestand der Piraterie erfüllen würde. Ergänzend erging die Aufforderung, solche nunmehr illegalen Handlungen streng zu ahnden.

Im abschließenden Artikel 34 wurde darauf hingewiesen, dass generell Respekt gegenüber dem Kapitän und der Besatzung des Handelsschiffes zu zeigen sei und von

<sup>666</sup> Ebd., S. 404f.

<sup>667</sup> Ebd., S. 412–415.

<sup>668</sup> Ebd., S. 405.

<sup>669</sup> Ebd., S. 405f.

<sup>670</sup> Ebd., S. 408. Sie betrug 1.500 Pfund Sterling respektive 16.500 Livres Tournois; bei Schiffen mit mehr als 150 Mann Besatzung waren 3.000 Pfund Sterling respektive 33.000 Livres Tournois zu hinterlegen.

der Anwendung von Gewalt oder gar Folter zur Befragung abzusehen sei. Zudem wurde festgelegt, dass ein Kapitän, der im Rahmen der Visitation oder im weiteren Verlauf bis zur Beschlagnahme der Folter überführt wurde, jegliche Ansprüche auf das von ihm als Prise konfiszierte Schiff verlieren würde und dieses sofort freizugeben wäre. Zudem würde der Kapitän unabhängig von seiner Person und seinem Status strengstens bestraft werden.

Wie in den vorher genannten bilateralen Verträgen zu Schifffahrt und Handel zielte auch dieses Abkommen darauf ab, Rechtssicherheit zu schaffen und die Regelungen für die Praxis des Prisenrechts erneut zu bekräftigen. Sie galten für die eigenen Kommandanten und Kapitäne, aber auch für die Reeder, Kaufleute und Schiffsführer der unter einer neutralen Flagge segelnden Kauffahrteischiffe.

### 4.5.3 Zwischenfazit zum Prisenwesen im Spanischen Erbfolgekrieg

Der Spanische Erbfolgekrieg war ein weiterer wichtiger Meilenstein in der Entwicklung des Prisenwesens. Aufgrund dessen wird der gleiche Ansatz verwendet, wie er bereits für das Zwischenfazit des Neunjährigen Krieges zur Anwendung kam. Dieses Vorgehen basiert auf der Präsentation unterschiedlicher Perspektiven, um die Ereignisse und Entwicklungen des Prisenwesens umfassend zu beleuchten. Die gleichen perspektivischen Themen werden verwendet, wo dies sinnvoll ist, um Vergleiche zwischen den beiden Kriegen zu ziehen und neue Aspekte oder auch Trends aufzuzeigen.

#### ***Die Prisenrechtlichen Regelungen und ihre weitere Konsolidierung.***

Trotz der französischen Intensivierung des Kaperkriegs durch den Einsatz der *Marine Royale* blieb die Auswirkung auf den Handel und die Wirtschaft der beteiligten Seemächte begrenzt. Die Bestrebungen zur Beendigung des Krieges waren primär durch die finanziellen Belastungen und Versorgungsengpässe der Bevölkerung bedingt, ergänzt durch eine allgemeine Kriegsmüdigkeit. Im Vergleich zum Neunjährigen Krieg verzichtete England nach den dortigen Misserfolgen auf offensive Maßnahmen durch seeseitigen Beschuss der Hochburgen oder auch ‚Nester‘ der *Corsaires*, obwohl die *Royal Navy* mit ihrer Schlachtflotte die Dominanz im Kanal trotz französischer Kaperaktivitäten weiterhin aufrechterhalten konnte.

#### ***Neutrale Interessen und das Risiko der Beschlagnahme – Potenzial für Konflikte***

Die zentrale Rolle der Neutralität erwies sich auch in diesem Konflikt mit insgesamt 13 im Gesamtbestand dazu verzeichneten Dokumenten. Dabei war die Nähe zur Problematik der Seebriefe weiterhin unverkennbar. Aufgrund einer dänischen Demarche erging die Revision einer bestehenden Regelung der Eigentumsverhältnisse an Handelsschiffen und ihrer Verwendung im Warenaustausch. Vormalig feindlich registrierte

Schiffe sollten nunmehr auch französische Häfen anlaufen können ohne Risiko einer Beschlagnahme. Auch venezianische Frachtschiffe konnten in ihrem Handelsverkehr aus den Wirtschaftszentren an der italienischen Westküste nach England und Holland unter Beachtung des Verbots der Konterbande nachgehen.

***Verzicht der Krone auf ihre verbrieften Anteile an den Prisen – Ansporn und Vorgaben***

Die Zielsetzung des am 1. April 1708 unterzeichneten *Act for the Encouragement of the Trade to America*,<sup>671</sup> auch unter dem Kürzel *Second Prize Act* bekannt, verfolgte die Förderung der Kapereinsätze an den Ostküsten Nordamerikas. Als Ansporn übertrug die Krone den *Privateers* erstmals das vollständige Eigentum an in Amerika genommenen Prisen. Weitere Artikel dienten administrativen Regelungen, von denen einige die Ausstellung von Kommissionen vor Ort ebenso wie den Erwerb von ausländischen Schiffen für den Kapereinsatz betrafen. In ihrer Gesamtheit stellten sie ein Novum für das Prisenwesen Großbritanniens dar.

***Die Doktrin der Bereitstellung von Einheiten der Marine Royale und ihre Folgen***

1707 war ein desaströses Jahr für die britischen Handelsschiffkonvois. So mussten sie bei Beachy Head im Mai und bei den Scilly-Inseln im Oktober empfindliche Verluste hinnehmen. Das Unterhaus in Westminster verabschiedete nach heftigen Debatten erneut – wie schon 1694 – ein Gesetz für einen effektiven Schutz der britischen Handelsschiffe, insbesondere bei ihrer Rückkehr aus den entfernten überseeischen Handelsplätzen. Auch diese als *Cruizers and Convoy Act 1708* bezeichnete Direktive legte in diversen Einzelheiten den Einsatz von Teilen der *Royal Navy* fest. Die Admiralität fungierte erneut als Erfüllungsgehilfe der Kaufleute Londons, die als Abgeordnete den verschiedenen handelsorientierten Anliegen operatives Gehör verschaffen konnten und darauf drängten, dass effektiver Schutz realisiert wird.

***Verknappung von Grundnahrungsmitteln für den Feind – ein neues Element im Krieg***

Das weiterhin vorherrschende Thema war die Konterbande und ihre Regulierung durch nationale Verordnungen und Direktiven. Besonders markant war die Einbeziehung von Getreide, insbesondere Korn, in den Kaperkrieg. Maßnahmen regulatorischer wie auch operativer Art zur Unterbindung der Zufuhr von Getreide wurde zur indirekten Waffe nicht nur gegen militärische Ziele, sondern auch gegen die Zivilbevölkerung des Feindes. Die beabsichtigte Verknappung der Grundnahrungsmittel in Frankreich sollte König Ludwig XIV. zur Beendigung des Krieges bewegen. Dieser Aspekt der alliierten Seekriegsführung, parallel zum bereits erwähnten *Cruizers and Convoy Act*, reagierte zugleich auf die beachtlichen Erfolge der *Corsaires* in den vergangenen Jahren in der südwestlichen Kanalregion.

671 Vgl.dazu [ENG #78] in Kapitel 4.5.1.

### ***Vorgaben des Kaperkriegs und die Weiterführung des Handels als Interessengegensätze***

Zwischen den *Commissievaarders* aus Seeland und den Kaufleuten in Amsterdam traten ihre unterschiedlichen Interessen in den letzten Jahren dieses Krieges immer deutlicher hervor. Die Hohen Herren in Den Haag mussten nicht nur als Schlichter agieren, sondern gegenüber der Königin in London keinen Zweifel an dem gemeinsamen aufkommen zu lassen, die Niederlage Ludwigs XIV. Dies war zumindest aus politischer Sicht gefährdet. Es gelang ihnen endlich.

### ***Die Seeschlacht bei Malaga 1704 und ihre Konsequenzen im Mittelmeer***

Trotz des unentschiedenen Ausgangs der einzigen großen Seeschlacht in diesem Krieg bei Vélez-Malaga am 24. August 1704 konnte Gibraltar, dem Tor zum Mittelmeer, durch Großbritannien in Besitz genommen werden. Strategische und operative Konsequenzen waren unverkennbar: die teilweise Selbstversenkung von 15–20 Linienschiffe in Toulon Ende Juni 1707 als französische Reaktion auf eine potenzielle Land-See Umklammerung. Die Insel Menorca konnte unter 1708 dank der Flotte unter britische Kontrolle gebracht werden und wurde damit zu einem wichtigen Stützpunkt für die nächsten Jahrzehnte. Diese beiden Ereignisse im Nachgang zu Malaga bezeugten die Dominanz der *Royal Navy* im westlichen Mittelmeer bis zur Westküste Italiens. Von diesen Gegebenheiten konnten auch die alliierten *Privateers* und *Commissievaarders* bei ihren Unternehmungen gegen französische Handelslinien zur nordafrikanischen Küste profitieren.

### **Implikationen**

Der maritime Krieg um die spanische Erbfolge markierte einen weiteren Meilenstein in der Konsolidierung des Prisenrechts. Unabhängig voneinander wandten die Kriegsparteien die gleichen Grundsätze der vier Institute des Prisenrechts in ihrer jeweiligen Kaperkriegsführung an. Dies galt auch für deren praktische Umsetzung durch nationale Verordnungen, wenngleich mit unterschiedlichen Schwerpunkten. Eine allgemeine Übereinstimmung bestand in der Bedeutung der Seebriefe und ihrer Anwendung, gepaart mit dem erforderlichen Respekt für dieses spezielle Dokument, das besonders im Kontext des Handels mit neutralen Staaten und Stadtstaaten bedeutsam war.

## **4.6 Fazit zur Außenwirkung des Prisenwesens in den Jahren 1672–1713**

Die ausführliche Analyse der acht Referenzthemen ermöglichte tiefe Einblicke in die Handhabung des Prisenwesens der drei Seemächte im Zeitraum von 1672 bis 1713. Die Analyse unterstrich die Komplexität dieser Praktiken und zeigte, wie strategische, rechtliche und politische Aspekte eng miteinander verflochten waren. Zudem wurden die dynamischen Wechselwirkungen zwischen Kriegsführung, Diplomatie und Handel in dieser Periode aufgezeigt.

Die ‚Policy-Aspekte‘ (POL) und die ‚Anforderungen für die Führung eines Kaperkriegs‘ (FKK) als extern-orientierte primäre Domänen prägten die Außenwirkung des Prisenwesens. Sie waren ein zentrales Element im Instrumentarium von Verordnungen und Maßnahmen für die damalige Führung eines maritimen Handelskriegs. Die Schwerpunkte der mit diesen Domänen assoziierten Referenzthemen verdeutlichten, wie unterschiedlich das Prisenrecht mit seinen Instituten in die Seekriegsführung der drei Antagonisten integriert war. Neben den typischen maritimen Zielen bei der Führung von Seekriegen offenbarten die maritimen Auseinandersetzungen dieser drei Kriege ergänzende Initiativen und diverse Maßnahmen im Umgang mit dem Prisenrecht, die direkt oder indirekt von den Seemächten umgesetzt wurden. Ihre identifizierten herausragenden Besonderheiten bezüglich der politischen und maritimen Auswirkungen des Prisenrechts und seiner Handhabung im Zeitraum von 1672 bis 1713 werden im Folgenden anhand ausgewählter Aspekte oder Kriterien präsentiert.

### ***Die Seemächte und ihre Führung des Kaperkriegs***

In Frankreich wurde die Doktrin der staatlichen Freistellung von Schiffen der *Marine Royale* für privat finanzierte Kapereinsätze im Rahmen seiner maritimen Strategie und Politik gegen England und die Generalstaaten der Niederlande proklamiert. Sie bewährte sich in den beiden großen Konflikten, indem sie kontinuierlich angepasst und durch Erleichterungen bei den ursprünglich sehr stringenten Auflagen zugunsten der Unternehmer und Kapitäne mit ihren Besatzungen verbessert wurde.

Während der Endphase des Spanischen Erbfolgekriegs im Jahre 1709 erklärte Großbritannien die Unterbindung der Zufuhr von Korn für Frankreich als zielführende Strategie im Kampf gegen Ludwig XIV. Königin Anne und ihr Rat erkannten den Vorteil, auch die eigenen Kaperer durch direkt an sie gerichteten Verordnungen zur Erreichung dieses politischen und strategischen Ziels miteinzubinden.

Beide Seemächte demonstrierten damit, dass der Einsatz der Kaperfahrt als Option im Krieg nicht nur eine Angelegenheit privater Unternehmer war, sondern als im besonderen Interesse des Staates stehend von der obersten Regierungsebene gesteuert und koordiniert wurde. Dies unterstrich die Rolle, die Kaperer in der staatlichen Strategie einnehmen konnten und betonte die aktive Beteiligung der Exekutive an diesem Prozess.

Im niederländischen Bestand fanden sich keine vergleichbaren Vorgehensweisen, die Rückschlüsse auf eine Strategie für die Kaperkriegsführung hinwies. Dort zielte man primär darauf ab, mit entsprechenden Verordnungen Rechtssicherheit zu schaffen, sowohl nach innen als auch nach außen, besonders in Bezug auf neutrale Staaten und Stadtstaaten in Europa. Dies galt auch für die Handelsbeziehungen der Generalstaaten mit skandinavischen Staaten.

Insgesamt hatte sich gezeigt, dass in der damaligen Zeit die Qualität der jeweiligen Koordination in der Kaperkriegsführung der Exekutiven der Seemächte mit den von ihnen autorisierten Kaperfahrern in den drei Kriegen mit Ausnahmen nicht wirklich

ausgeprägt war. Lediglich in Großbritannien zeigten sich in der zweiten Hälfte des Spanischen Erbfolgekriegs erste Ansätze für eine gemeinsame Zielerreichung.

### ***Geleitschutz als Reaktion auf gegnerische Kaperaktivitäten***

Der Darlegung der Außenwirkung ließ sich entnehmen, dass der in diesem Kontext implementierte Schutz gegen die politischen und maritimen Maßnahmen der einen Seite zu Reaktionen auf der Gegenseite führte. Diese Reaktionen wurden jedoch vornehmlich bei entsprechenden Aktionen der *Royal Navy* deutlich, wie etwa dem seeseitigen Bombardement einiger Hafenstädte an der französischen Kanalküste, der Blockade von Brest und Dünkirchen und schließlich des Geleitschutzes für die englischen Handelsschiffe in Konvois.

Mit den beiden *Convoy and Cruisers Acts* 1694 und 1708 erhielt die *Royal Navy* explizit einen zusätzlichen Auftrag: Schutz der eigenen Kauffahrer in Ergänzung zum Einsatz gegen Invasion und Bekämpfung der französischen Flotte. Insbesondere 1707/8 war der politische Druck derart groß, dass das Parlament die Abstellung und zugleich die Disposition von insgesamt 40 Kriegsschiffen der *Royal Navy* verfügte. Diese Einheiten waren damit der alleinigen operativen Führung der Admiralität entzogen. Beide Gesetzesvorhaben kennzeichneten die signifikante Bedrohung durch die *Corsaires* für die primär internationalen Handelsaktivitäten wie auch für den nationalen, im eigenen Küstenbereich stattfindenden Versorgungsschiffahrt.

In Frankreich mussten die Kaufleute für ihre Schiffe Begleitschutz seitens der *Marine Royale* bei dem zuständigen Marineminister über die *Chambre de Commerce* beantragen. Für die Generalstaaten sind Dokumente dieser Thematik in den Quellen nicht gelistet; es ist jedoch davon auszugehen, dass eine derartige Unterstützung über die regionalen Admiralitäten zur Verfügung gestellt wurde. Eine ergänzende Maßnahme war, die Handelsschiffe wie auch die Ostindienfahrer ein- und auslaufend auf Kursen nördlich der Shetland-Inseln segeln zu lassen. Die Generalstaaten richteten zudem Begleitschutz für ihre Fischer in den Fischgründen der Doggerbank in der mittleren Nordsee ein.

Als abschließende Beobachtung – ohne die damalige Seekriegsgeschichte aufzurollen – kann festgehalten werden: Während mit der Intensivierung der privat geführten Kaperunternehmungen – wohl auch infolge des Paradigmenwechsels vom *Guerre d'Escadre* zum *Guerre de Course* – die französische Marine nach 1693 im Kanal passiv blieb und ihren Fokus ins Mittelmeer verlagerte, festigte die Marine Großbritanniens ihre Dominanz im Ostatlantik. Dies legte den Grundstein für die globale Rolle der *Royal Navy* und prägte die maritime Machtstruktur für die kommenden zwei Jahrhunderte.

### ***Die völkerrechtlichen Verträge, die Praxis des Prisenrechts und dessen Außenwirkung***

Die Friedens- und Handelsverträge dieses Zeitraums waren besonders aufschlussreich für die Identifikation der Außenwirkung des Prisenwesens, da sie Entwicklungen in der Handhabung des Prisenwesens aufzeigten. Von den vier Instituten des Prisenrechts

wurde nur das Konterbanderecht adressiert, um Sicherheit durch die erneute Festlegung bereits bestehender Vereinbarungen zu gewährleisten. Die Definition der Art der Konterbande befand das Ergebnis der Visitation und damit über legale Prisennahmen. In diesem Kontext hatten auch die mitzuführenden Seebriefe besondere Bedeutung, da ihr Inhalt über den Status des angehaltenen Kauffahrers und damit über entsprechende Maßnahmen des Kaperkapitäns entschied.

Der Zeitraum 1672–1713 war durch den Abschluss zahlreicher bedeutender völkerrechtlicher Verträge nach Beendigung der drei europäischen Konflikte geprägt, welche die maritime Dimension dieser Welt und ihren direkten und indirekten Einfluss auf den internationalen Seehandel beeinflussten. Hierbei spielte das Prisenrecht eine grundlegende Rolle als das primäre Instrument der Seemächte für die Führung des maritimen Handelskriegs, wodurch Regelungen zur Praxis dieses komplexen Rechtsinstituts einen wesentlichen Bestandteil dieser Verträge bildeten.

Die Struktur und der Inhalt dieser Verträge, die die drei Seemächte betreffen, sind von besonderer Bedeutung. Bei der Analyse der Abkommen, die nach den jeweiligen Konflikten geschlossen wurden, zeigte sich, dass oftmals identische oder zumindest ähnliche Formulierungen verwendet wurden.

- Beim Abschluss des Friedensvertrags in Westminster zwischen England und den Generalstaaten am 9./19. Februar 1674 war der Abschluss eines eigenständigen Schifffahrtsvertrags vereinbart worden. Zehn Monate später wurde er unterzeichnet. Mit dieser Aufteilung ging es darum, den Friedensvertrag mit erforderlichen Vereinbarungen für die Durchführung eines reibungslosen Handelsverkehrs auf See mit seinen verschiedenen Facetten nicht zu überfrachten. Andererseits wurde mit der Eigenständigkeit die Signifikanz dieses doch sehr in Details gehenden Vertrags unterstrichen. Zugleich bewies und betonte er die nicht unerhebliche Außenwirkung des Prisenwesens.
- Im Friedensvertrag von Nijmegen vom 10. August 1678<sup>672</sup> vereinbarten unter gleichem Datum Frankreich und die Generalstaaten einen zusätzlichen Handelsvertrag.<sup>673</sup> Er beinhaltete allein in 21 der insgesamt 38 Artikel eine Reihe von prisenrechtlichen Aspekten und unterstrich damit ebenfalls deren Außenwirkung. Diesem Abkommen war zudem eine Musterform für den jeweils zukünftig zu verwendenden Seepass beigelegt.
- Zum Friedensvertrag in Rijswijk 1697 zwischen Frankreich und England gab es keinen komplementären Handels- und Schifffahrtsvertrag. Zwischen Frankreich und den Generalstaaten wurden zwei separate Abkommen bezüglich Frieden und Handel abgeschlossen. Letzterer war wiederum ein Hinweis auf die extern-orientierte Wirkung des Prisenrechts.

<sup>672</sup> Du Mont: *Corps universel du droit des gens*, Tome VII (1), S. 350–355.

<sup>673</sup> Ebd., S. 357–361.

- Bei den Friedensverhandlungen zu Utrecht 1713 zeigte sich wiederum ein modifiziertes Vorgehen. Während Frankreich und Großbritannien sowohl politische als auch Handelsverträge abschlossen, bestand zwischen Frankreich und den Niederlanden lediglich die Notwendigkeit eines politischen Friedensvertrags.

Aus dem Vergleich der Friedens- und Handelsverträge wurde ersichtlich, dass die Vertragspartner mit den prisenrechtlichen Festlegungen Vorkehrungen für den nächsten Handelskrieg trafen. Dies schuf einen gemeinsamen Rechtsraum, welcher die Handhabung des Prisenrechts zu einem zuverlässigen und kooperativen Verfahren machte. Dies galt insbesondere für Visitationen sowie die gerichtliche Klärung über die Rechtmäßigkeit der eingebrachten Prise. Die Problematik der Konterbande blieb zumeist unstrittig, solange man sich an die Konterbande-Listen des „Stärkeren“ hielt. Dieses gemeinsame Grundverständnis betraf auch die gegenseitig anerkannte Bedeutung der Seepässe und ihrer Gewährung einschließlich der damit verbundenen Formalien.

Obwohl die Verträge inhaltlich graduell zwar unterschiedlich waren, etablierten sich bei den Seemächten anerkannte völkerrechtliche Grundsätze für die Praxis des Prisenrechts. Ziel war es, Rechtssicherheit sowohl für die eigenen als auch für neutrale Reeder und Schiffsführer zu schaffen und Abschreckung durch die Möglichkeit der Kaperung zu bewirken. Ebenfalls wurden Weisungen an eigene Schiffsführer herausgegeben, um feindliche und neutrale Warentransporte zu vermeiden bzw. zu kapern. Prisengerichte wurden eingerichtet, um über die Rechtmäßigkeit von Kaperungen zu entscheiden und infolgedessen implizit zur Abschreckung von Neutralen beizutragen.

### ***Souveränität eines Staates und das Prisenwesen***

Dünkirchen, im vormaligen Besitz der englischen Krone und nun als „Nest der französischen Piraten“ bezeichnet, war ein solcher Dorn in den Augen der politischen Öffentlichkeit in England, dass man die Aufnahme einer bis dahin einmaligen Vereinbarung in einem Friedensvertrag erzwingen konnte. Der Utrechter Frieden zwischen diesen beiden Königreichen war nicht das Ergebnis einer eindeutigen militärischen Niederlage mit nachfolgender Kapitulation gewesen. Dennoch kam es zu diesem drastischen Eingriff in die Souveränität Frankreichs durch die Feststellung, dass Dünkirchens Hafen und Schleusen unter Aufsicht englischer Truppen innerhalb von fünf Monaten nach Abschluss des Vertrags zu schleifen war.

Es stellen sich zwangsläufig die Fragen, warum König Ludwig XIV. in diese Maßnahme auf französischem Staatsgebiet einwilligte. Was konnte er im Gegenzug als Kompensation gewinnen oder erhalten? Wie beeinflusste diese Vereinbarung das Selbstverständnis dieses Königreichs sowie den Stolz der Stadt und der Region? Der englische Historiker Philip Mansel schreibt in seinem 2022 erschienenen umfassenden Werk über Ludwig XIV.<sup>674</sup> „In Dünkirchen war Ludwig nicht mehr Herr im eigenen

674 Mansel, Philip: König der Welt. Das Leben von Ludwig XIV. Berlin 2022.

Haus.<sup>675</sup> unter Verweis auf Herlauts Essay über die Zerstörung des Hafens von Dünkirchen.<sup>676</sup> Offensichtlich bietet diese Zustandsbeschreibung einen Schlüssel zum Verständnis der Unterzeichnung dieser Einwilligung.

### ***Das Neutralitätsgebot und die Praxis des Prisenrechts***

In den drei Kriegen hatte sich die Verflechtung des Prisenrechts mit der Neutralität gezeigt, ganz besonders, wenn es sich aus Sicht des einen Kriegsführenden um Fracht von möglicherweise kriegswichtigen Materialien auf Schiffen unter neutraler Flagge handelte. Eine Abhilfe zur Vermeidung von gegenseitigen Irritationen dienten Seebriefe mit Informationen über Flagge, Fracht, Route und Zielort. Während des Neunjährigen Kriegs eskortierten Kriegsschiffe der Königreiche Dänemark und Schweden ihre Handelsschiffe zum Schutz gegen Übergriffe der *Royal Navy*. Diese Maßnahmen der beiden neutralen Staaten gingen als Geburtsstunde des späteren Begriffs der ‚Bewaffneten Neutralität‘ ein. Gleichmaßen existierte Rechtssicherheit im Bereich der Anwendung des Neutralitätsgebots. Jedoch blieben unterschiedliche Perzeptionen über die jeweilige Ausformung dazu mit den neutralen Staaten und Städte vorerst bestehen.

Die Freigabe der dänischen und hamburgischen Walfänger in der Spitzbergen-Region durch die französischen Kaperfahrer diente nicht nur als Zeugnis des Respekts gegenüber deren Neutralität, sondern auch als Beleg für die Bedeutung der von ihnen mitgeführten inhaltlich korrekten Seebriefe.

675 Ebd., S. 646.

676 Herlaut: La destruction du port de Dunkerque. Le conflit diplomatique franco-anglais (1713–1715). In: Revue du Nord 11 (1925), S. 253–289.

## 5 Die Innenwirkung des Prisenwesens

Nach der eingehenden Analyse der Außenwirkung des Prisenwesens in Kapitel 4, die die Relevanz seiner Bestimmungen für die internationalen Beziehungen beleuchtete, konzentriert sich dieses Kapitel auf die Innenwirkung des Prisenwesens. Damit liegt der Fokus auf der Implementierung und den internen Auswirkungen nationaler Verordnungen zum Prisenrecht, insbesondere im Hinblick auf Verfahren, Rechts- und Verwaltungssysteme. Die Interpretation und Anwendung der Publikationen sowie ihre Durchsetzung und die dabei aufgetretenen spezifischen administrativen, rechtlichen und praktischen Herausforderungen werden dargelegt, um ein tieferes Verständnis der Dynamik und der Wirkungen der Praxis des Prisenrechts in den jeweiligen nationalen Kontexten zu ermöglichen. Auf einleitende Anmerkungen wie im vorigen Kapitel wurde verzichtet, da der grundsätzliche politische, maritime Rahmen für die Bedeutung dieser Dokumente dort bereits gegeben wurde.

Die folgenden Abschnitte widmen sich eingehend der Innenwirkung des Prisenwesens unter Berücksichtigung ihrer vier Domänen und den jeweils zugeordneten Referenzthemen. Die Betrachtung erfolgt in Anlehnung an die drei nationalen Bestände und ist chronologisch organisiert. Eine erneute Einordnung in politische und maritime Ereignisse unterbleibt, da diese bereits im vorangegangenen Kapitel zur Außenwirkung behandelt wurden. Der Fokus liegt dabei auf den spezifischen nationalen Kontexten. Das kontinuierliche Narrativ soll die Entwicklung der Inhalte der Verordnungen zu den jeweiligen Themen aufzeigen und mögliche Wechselwirkungen identifizieren. Es kam in dieser Darstellung in erster Linie darauf an, die Bandbreite an verschiedenen Aspekten zu präsentieren, die für die interne, rechtliche konforme Regelung des nationalen Prisenwesens als relevant erachtet wurden.

Ähnlich der Untersuchung zur Außenwirkung illustriert das Diagramm in Abbildung 65 die thematische Verteilung der Dokumente, die im Laufe von vierzig Jahren von den drei Antagonisten bezüglich ihrer ebenso relevanten Innenwirkung veröffentlicht wurden. Die Visualisierung der einzelnen Domänen und ihrer Referenzthemen erleichtert das Verständnis für die jeweiligen Schwerpunkte der drei Protagonisten. Insgesamt umfassen die 220 Dokumente vier Domänen der Innenwirkung und elf assoziierte Themen, wobei der französische Bestand 115, der englische 50 und der Generalstaaten der Niederlande 55 Dokumente einnimmt. Auffällig ist, dass im Gegensatz zur Verteilung der Dokumente über die Domänen der Außenwirkung hier eine erhebliche Unausgewogenheit besteht: Der Bestand an Dokumenten mit interner Zielsetzung übertrifft das Inventar zur externen Zielsetzung um mehr als 100%.

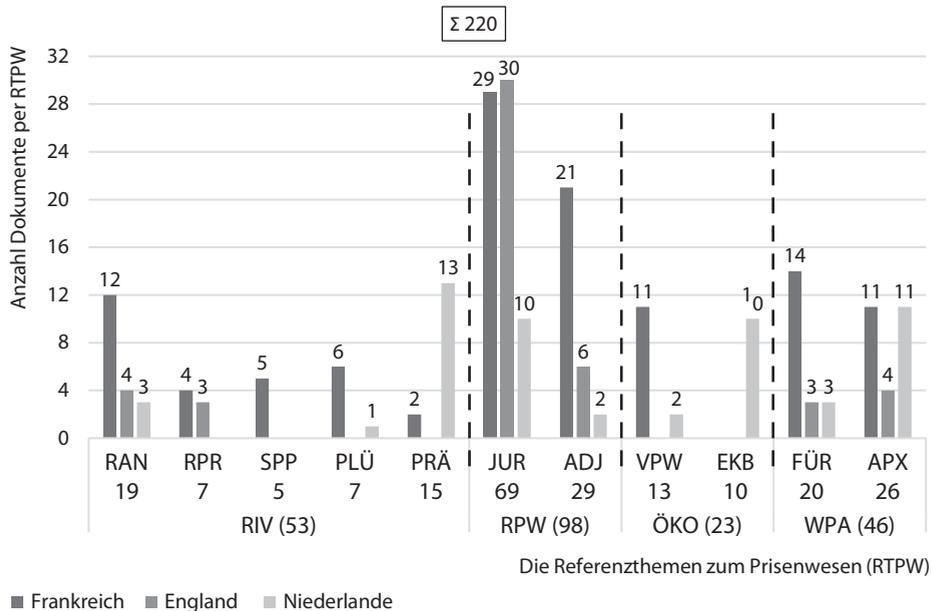


Abbildung 69: Die Verteilung der Referenzthemen zu den Domänen der Innenwirkung per Seemacht

**Legende:**

- RIV Regelungen und interne Verordnungen für die Praxis des Prisenrechts
- RAN Angelegenheiten in Verbindung mit dem Freikauf eines aufgebrachtten Schiffs
- RPR Angelegenheiten zu Reprisen, zum Status gestrandeter Schiffe und zu gefangenen Besatzungen
- SPP Verbot der Vernichtung von Bord- und Frachtpapieren eines aufgebrachtten Schiffs
- PLÜ Verbot der Plünderung von Fracht eines aufgebrachtten Schiffs
- PRÄ Angelegenheiten zu Prämienszahlungen für Kaperer
- RPW Rechtliche Sachverhalte zum Prisenwesen
- JUR Prisenrechtliche Jurisdiktion und andere rechtliche Angelegenheiten
- ADJ Adjudikation von Prisenanteilen (Fracht und Erlöse)
- ÖKO Ökonomische Implikationen in Verbindung mit der Handhabung des Prisenrechts
- VPW Verkauf von Prisenwaren
- EKB Regelungen zum Export von Konterbande
- WPA Weitere Aspekte im Kontext des Prisenwesens
- FÜR Fürsorge für Kaperfahrer (Verletzte, Hinterbliebene der Gefallenen, Seelsorge, Gefangene)
- APX Andere Angelegenheiten im Kontext des Prisenwesens

In der thematischen Diskussion der einzelnen Domänen wird ebenfalls eine visuelle Darstellung in Form von Diagrammen verwendet, die jeweils zusammen mit ihren zugeordneten Referenzthemen präsentiert werden, um eine umfassende Analyse der verschiedenen Facetten des Prisenwesens zu ermöglichen. Die Veröffentlichungen der vier Domänen zur Innenwirkung des Prisenwesens werden mit einem Zwischenfazit zur Bewertung ihrer einzelnen Beiträge abgeschlossen. Die Erörterung verzichtet auf eine detaillierte Darstellung und stellt die wichtigsten Ergebnisse heraus.

## 5.1 Regelungen und interne Verordnungen für die Praxis des Prisensrechts

Die Verteilung der insgesamt 53 nationalen Dokumente zu den fünf Referenzthemen (RTPW) der Domäne über Regelungen und internen Verordnungen für die Handhabung des Prisensrechts (RIV) über den Zeitraum der fünf Zeitabschnitte ist dem Diagramm (Abbildung 70) zu entnehmen.

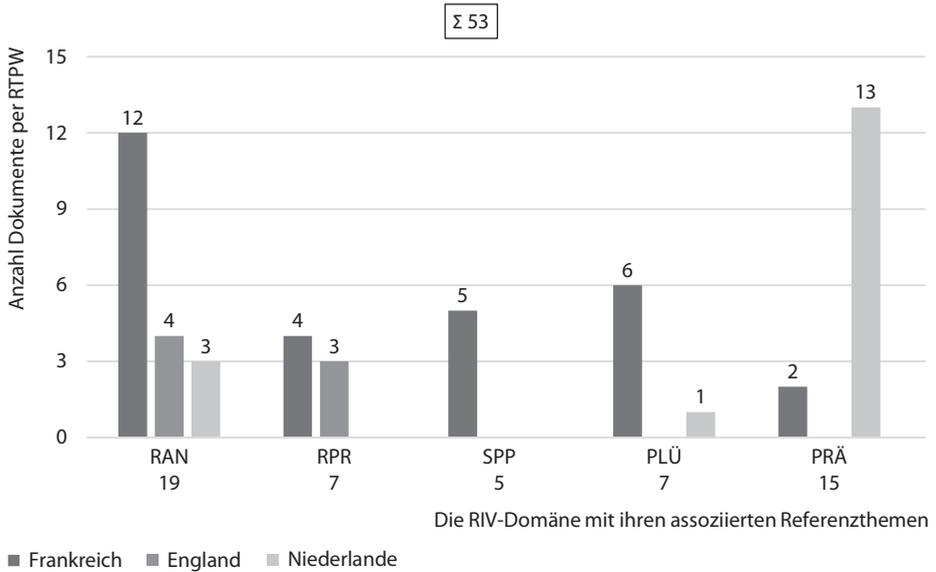


Abbildung 70: Die Verteilung der Referenzthemen zur RIV-Domäne 1672–1713

### Legende:

RIV	Regelungen und interne Verordnungen für die Praxis des Prisensrechts
RAN	Angelegenheiten in Verbindung mit dem Freikauf eines aufgebrachten Schiffs
RPR	Angelegenheiten zu Reprisen, zum Status gestrandeter Schiffe und zu gefangenen Besatzungen
SPP	Verbot der Vernichtung von Bord- und Frachtpapieren eines aufgebrachten Schiffes
PLÜ	Verbot der Plünderung von Fracht eines aufgebrachten Schiffes
PRÄ	Angelegenheiten zu Prämienzahlungen für Kaperer
RTPW	Referenzthemen zum Prisenswesen

Das Thema des Freikaufs eines aufgebrachten Schiffes (RAN) tritt prominent auf und ist mit 19 Dokumenten vertreten, von denen 12 aus Frankreich stammen. Weitere 19 Dokumente verteilen sich auf drei RTPW-Themen. Dokumente zu Reprisen und zum Status gestrandeter Schiffe sowie zu Besatzungen aufgebrachter Prisen (RPR) finden sich lediglich im französischen und englischen Bestand, und zwar in sieben Belegen. Die vorsätzliche Vernichtung von Bord- und Frachtpapieren eines eroberten Schiffes (SPP) wird nur im französischen Bestand erwähnt. Das brisante Thema der Plünderung von Prisengut (PLÜ) wird in allen drei Beständen angesprochen; hier überwiegen jedoch die französischen Bestimmungen mit sechs Dokumenten im Vergleich zu

jeweils einem aus England und den Niederlanden. Schließlich wird das Thema Prämienzahlungen für Kaperer (PRÄ) in 15 Dokumenten behandelt, wovon 13 ausschließlich in den niederländischen Beständen zu finden sind.

### 5.1.1 Angelegenheiten zum Freikauf eines aufgebrachtten Schiffs

Der Freikauf eines gekaperten Schiffs hat seit jeher eine Alternative zur Beschlagnahme eines solchen Schiffs dargestellt. Dieser Vorgang entsprang einer auf See getroffenen Übereinkunft zwischen den Kapitänen des Kaperschiffs und des aufgebrachtten Schiffs, basierend auf beidseitigem Vertrauen und zum beiderseitigen Nutzen. Allerdings zeigte sich auch, dass diese Möglichkeit, die Fortsetzung der jeweiligen Unternehmung zu gewähren, oft zu Verstößen gegen die entsprechenden Verordnungen führen konnte. Die von den drei Seemächten erlassenen Regelungen zu diesem Thema beleuchten insbesondere diesen Aspekt. Sie wurden erlassen, um durch geeignete Maßnahmen mögliche Zuwiderhandlungen zu verhindern.

#### *Frankreich*

Das französische Regelwerk umfasst insgesamt zwölf Dokumente. Diese verteilen sich auf eine Veröffentlichung während des Holländischen Kriegs, neun im Verlauf des Neunjährigen Kriegs und zwei im Spanischen Erbfolgekrieg.

Mit einem am 7. Dezember 1675 erlassenen *Arrêt du Conseil* wurde allen privaten Kaperfahrern und ihren Auftraggebern die Freigabe von auf See gekaperten feindlichen Kriegs- und Handelsschiffen gegen Zahlung einer Ablöse untersagt.<sup>677</sup> Überdies durften sie keine Vereinbarungen mit Schiffsführern über das Einlaufen in nicht französische Häfen treffen. Diese Anordnung wurde erlassen, da Kaperer aus Dünkirchen, Calais und anderen Häfen wiederholt gegen vorherige Weisungen verstoßen hatten. Die Schiffsführer wurden unter Androhung von Strafen zur Einhaltung dieses Beschlusses angehalten.

Mit einer am 1. Oktober 1692 veröffentlichten Anordnung sah die Exekutive erneut das Erfordernis, diese Angelegenheit auch für den weiteren Verlauf des Neunjährigen Kriegs durch eine Reihe von Richtlinien für die französischen Kaperer gegenüber von ihnen aufgebrachtten Schiffen und deren Schiffsführer aufzugreifen.<sup>678</sup> Es wurde berichtet, dass *Corsaires*, vornehmlich die aus Dunkerque, mit den Kapitänen angehaltener Schiffe – insbesondere Fischerboote – über die Höhe eines Lösegeldes verhandelten. Oft nahmen sie dabei nur ein Viertel oder ein Drittel des Schiffs- oder Frachtwertes an und gestatteten den Feinden, ihre Fischerei oder ihren Handel fortzusetzen. Dies erwies sich für die feindlichen Nationen als vorteilhaft, da sie gegen ein moderates Lösegeld ihre Aktivitäten sichern konnten.

<sup>677</sup> Lebeau: Code des Prises (I), S. 77f., [FRA #12].

<sup>678</sup> Ebd., S. 191–194, [FRA #55].

Um dies zu beenden, untersagte der König mit dieser Anordnung allen Kaperern, feindlichen Schiffen, ob Fischerboote oder andere, die Erlaubnis zu erteilen, ihre Fischerei oder Schifffahrt fortzusetzen. Für Fischer wurde eine Ausnahmefrist von acht Tagen gewährt, um sicher in ihren Heimathäfen zurückzukehren. Handelsschiffskapitänen wurde die absolut notwendige Zeit zugestanden, um ihren Zielhafen zu erreichen oder für die Rückkehr in den Heimathafen.

Wenn Fahrzeuge nach Ablauf dieser Frist beim Fischfang angetroffen oder die Handelsfahrer auf einer anderen Route als der im Seebrief vorgeschriebenen angetroffen werden, wurden sie als rechtmäßige Prise anerkannt und konnten entsprechend verkauft werden. Kaperer, die gegen diese Anordnung verstießen, sollten mit einer Geldstrafe von hundert Livres für das erste Mal und der Rückerstattung des erhaltenen Lösegeldes bestraft werden. Die Strafe sollte zwischen den Kaperern, die das betreffende Schiff zurückgewonnen haben, und den lokalen Hospitalern aufgeteilt werden. Bei Wiederholungstaten war eine zusätzliche Gefängnisstrafe von einem Monat vorgesehen. Wie sich im weiteren Verlauf des Kriegs noch zeigen sollte, bestand für diese Anordnung immer wieder Klärungsbedarf für die Praxis auf See und an Land.

Bei der Anordnung vom 30. September 1693 ging es erneut um Verstöße gegen die erlassenen Auflagen über das Freikaufen seitens aufgebrachter Handelsschiffskapitäne. Ihre Majestät musste nach Akteneinsicht von Lösegeldzahlungen feststellen, dass einige Dünkirchener Kaperer bei Kauffahrern, die mit Weizen als Ladung aufgebracht wurden, gegen Zahlung eines vergleichbar niedrigen Lösegeldes im Vergleich zum Wert der Fracht von der Einbringung abgesehen hatten. Der Feind war dazu übergegangen, seine Weizenfracht aus dem baltischen Raum auf kleineren Schiffen zu transportieren, um im Fall einer möglichen Aufbringung gemäß dem geringeren Umfang der Ladung eine reduzierte Summe für die Freigabe zahlen zu müssen. Mit dieser Ordonnanz verfügte Ludwig XIV., dass mit dessen Veröffentlichung das Freikaufen von Weizenschiffen verboten war. Eine Zuwiderhandlung war mit einer Strafzahlung von 3000 Livres zu ahnden; der betroffene Kaperkapitän sollte das Anrecht auf seine Prisen sowie für die Dauer eines Jahres seine Kommission für Kaperfahrten verlieren. Ob die hinter dieser Anordnung stehende Motivation des Königs eine Gewährleistung der Rechtssicherheit war oder ob es eher um seinen Anteil an den entgangenen Lösegeldzahlungen ging, lässt sich anhand der vorliegenden Dokumente nicht eindeutig klären. Ein weiterer möglicher Hintergrund dieser Anordnung könnte eine Reaktion auf die Versorgungslage mit Nahrungsmitteln sein. Insbesondere die erfolgreiche Anlieferung von Weizen hatte in diesem Kontext eine inzwischen fast strategische Bedeutung erlangt.

Am 2. Dezember 1693 wurde eine Ordonnanz erlassen, die detaillierte zusätzliche Richtlinien für französische Kaperfahrer bereitstellte. Diese Anweisungen regelten speziell das Verfahren für den Freikauf aufgebrachter feindlicher Handelsschiffe.<sup>679</sup> Es war fortan verboten, Kauffahrteischiffe mit einem Frachtwert über 10.000 und unter 1.000

679 Ebd., S. 218–220, [FRA #66].

Livres gegen Lösegeld freizugeben. Zudem wurden die Art und Anzahl der Geiseln für den Freikauf festgelegt. Eine weitere Klausel der Anordnung bestimmte, dass Schiffe, deren Kapitäne sich weigerten, das festgelegte Lösegeld zu zahlen, verbrannt werden sollten. In dieser speziellen Regelung wurde jedoch nicht erwähnt, was in diesem Fall mit der Besatzung der Schiffe geschehen würde.

Es hatte sich herausgestellt, dass mehrere *Corsaires* in der Vergangenheit die bisher gültigen Regeln des Freikaufs unterlaufen hatten. Das betraf insbesondere einen von ihnen im Einvernehmen mit dem Schiffsführer des aufgebrachtten Schiffs festgelegten niedrigen Wert der Ladung und man es daher nicht für erforderlich hielt, das Schiff auch einzubringen. Stattdessen konnte es seine Reise fortsetzen, nachdem der Kapitän die vereinbarte Summe für den Freikauf gezahlt hatte.

Mit einem Beschluss vom 7. April 1694 wurde die Thematik nochmals aufgegriffen. Danach konnten Lösegelder von feindlichen Handelsschiffen, die aufgebracht, aber nicht verurteilt wurden und deren Frachtwert weniger als 1.000 oder mehr als 10.000 Livres betrug, den Kaperern direkt zuerkannt werden.<sup>680</sup>

In einer Entscheidung des Prisenrates unter Vorsitz von Louis-Alexander de Bourbon, *Amiral de France*, wurde am 8. Februar 1696 den französischen Kaperfahrern untersagt, Lösegeld von Schiffen auf ihrem Transit zu Reeden oder in Häfen Frankreichs einzufordern.<sup>681</sup> Gut einen Monat später, am 17. März, erging in der Sache eine erneute Verordnung, nach der jetzt die Obergrenze des Frachtwertes auf 15.000 Livres festgesetzt wurde.<sup>682</sup>

Am 6. Februar 1697 wurde eine angepasste Regelung notwendig, um die Berechnungsgrundlage für den Freikauf bei Kaperaktionen in den entlegenen Küstengebieten des östlichen amerikanischen Kontinents zu klären. Mit dieser Anpassung wurde die Genehmigung erteilt, ein Lösegeld von bis zu 30.000 Livres in dieser Region zu erheben.<sup>683</sup>

Nur kurze Zeit später, am 25. April 1697 legte der Admiral im Zusammenhang mit einer Entscheidung über die Beurteilung der Fracht eines gegen Lösegeld freigelassenen Schiffs als ‚Gute Prise‘ und der Rechtmäßigkeit dieser Maßnahme detaillierte Richtlinien für den zukünftigen Freikauf von Schiffen fest.<sup>684</sup> Sie betrafen sowohl das Berichtsverfahren der Kaperkapitäne vor der Admiralität als auch die Befragung der Kapitäne der für eine Freilassung nach erfolgtem Freikauf vorgesehenen Schiffe durch die zuständigen Richter. Weitere spezifische Einzelheiten waren nicht Bestandteil dieses Dokuments.

Die Problematik des *Rançon*, wenngleich auch niedrigerem Niveau, war auch präsent im Spanischen Erbfolgekrieg. In einem Schreiben an die Admiralität vom 13. Mai

680 Ebd., S. 222f., [FRA #68].

681 Ebd., S. 255–257, [FRA #82].

682 Ebd., S. 261–263, [FRA #85].

683 Ebd., S. 271f., [FRA #93].

684 Ebd., S. 283f., [FRA #97].

1705 verfügte der Marineminister, Monsieur de Pontchartrain, dass Schiffe, die freigekauft werden sollen, bis zur Zahlung des vereinbarten Lösegeldes beschlagnahmt blieben.<sup>685</sup>

Am 27. Januar 1706 sahen sich das Marineministerium und der Admiral dazu veranlasst, eindeutige Regelungen zur Gewährung eines Freikaufs durch den auf See aufgebrachten Schiffsführer während Kaperunternehmungen in einem weiteren Dokument festzulegen.<sup>686</sup> Insbesondere bei der Wahl des Freikaufs als Alternative zur Prisennahme – vor allem in Fällen verbunden mit hohem Risiko für ein erfolgreiches Einbringen – hatte die bisherige Erfahrung gezeigt, dass es bei den entsprechenden gegenseitigen Vereinbarungen häufig zu Unregelmäßigkeiten und Missverständnissen kam. Diesem sollte mit einem umfassenden Reglement entgegengewirkt werden; es beinhaltete insgesamt neun Artikel und ein spezielles Formblatt für zukünftige Lösegeld-Vereinbarungen. In Zukunft sollte darin festgehalten werden, in welchen Hafen das gegen Lösegeld freigelassene Schiff einlaufen sollte. Die Ankunft dieser Handelsschiffe musste innerhalb von sechs und die der Fischereifahrzeuge innerhalb von 15 Wochen erfolgen. Zudem war es den Handelsschiffen untersagt, einen anderen als den vereinbarten Hafen anzulaufen. Sollte jedoch der ursprünglich geplante Zielhafen zum Zeitpunkt des Freikaufs näher liegen als der Auslaufhafen, durften die Schiffsführer die Reise fortsetzen.<sup>687</sup>

Des Weiteren wurden die Kaperer verpflichtet, zwei Offiziere des per Lösegeld freigelassenen Schiffs sowie die dazugehörigen Schiffspapiere an Bord zu nehmen. Ihnen war es zudem untersagt, ein Schiff zu beschlagnahmen, wenn bei einer späteren erneuten Visitation dessen Kapitän nachweislich der Vereinbarung über den Freikauf gefolgt war. Würde jedoch bei einer solchen Kontrolle festgestellt werden, dass der Schiffsführer die getroffenen Vereinbarungen – wie die Einhaltung der Route oder der Dauer der Reise – nicht befolgt hat, wäre sein Schiff zu konfiszieren, in einen französischen Hafen zu verbringen und als gute Beute zu erklären. Im abschließenden Artikel des Reglements wurden weitere administrative Details für die Rückkehr der Kaperer festgelegt. Ein Muster für eine vertragliche Freikauf-Vereinbarung mit den erforderlichen Formalien war als Anhang zu dieser Verordnung beigelegt.

Des Weiteren wurden die Kaperer verpflichtet, zwei Offiziere des per Lösegeld freigelassenen Schiffs zusammen mit den relevanten Schiffspapieren an Bord zu nehmen. Einem Kaperer war es unter Strafe untersagt, ein Schiff zu beschlagnahmen, dessen Kapitän bei einer späteren Kontrolle die besagte Abmachung über den Freikauf vorlegen konnte. Würde jedoch bei einer solchen Kontrolle festgestellt werden, dass der Schiffsführer die getroffenen Vereinbarungen – wie die Einhaltung der Route oder der

<sup>685</sup> Ebd., S. 345–346, [FRA #131].

<sup>686</sup> Ebd., S. 362–370, [FRA #137].

<sup>687</sup> Weitere Bestimmungen wurden festgelegt für Schiffe aus Nordamerika oder den Küsten Italiens, oder jenseits des Wendekreises des Krebses oder der Strasse von Gibraltar; sie hatten ihre Reise zum Zielhafen fortzusetzen.

Dauer der Reise – nicht befolgt hat, wäre sein Schiff zu konfiszieren, in einen französischen Hafen zu verbringen und als gute Beute zu erklären. Im abschließenden Artikel des Reglements wurden weitere administrative Details für die Rückkehr der Kaperer festgelegt.<sup>688</sup> Das Muster für eine vertragliche Freikauf-Vereinbarung mit den erforderlichen Formalien war als Anhang zu dieser Verordnung beigefügt.

### *England*

Das englische Regelwerk umfasst nur vier Dokumente, eins aus der ersten Zwischenkriegszeit und drei weitere aus dem Spanischen Erbfolgekrieg.

Im Oktober 1696 wurde ein englisches Handelsschiff auf der Route von Weymouth/Südengland nach Virginia von einem *Corsair* aus St. Malo gekapert und dorthin eingebracht.<sup>689</sup> Während es sich noch auf hoher See, aber innerhalb der Jurisdiktion des Admiraltätsgerichts in London befand, hatte der betroffene Kapitän mit dem französischen Kaperer die Zahlung eines Lösegeldes von 170 Pfund Sterling vereinbart und anerkannt, bis zur Auslösung als Gefangener und Geisel zu dienen. Die Eigner des Schiffs, das nun mit Ausrüstung und Fracht in St. Malo lag, weigerten sich über den Zeitraum eines Jahres hinweg, das Lösegeld sowie die inzwischen angefallenen Gefängniskosten zu zahlen. Nach Kenntnisnahme dieses Falls im Mai 1698 entschied Sir C. Hedges, der zuständige Richter beim Hohen Admiraltätsgericht in London, dass die französische Forderung rechtens war. Dieser Entscheid zeigte das Bemühen der englischen Admiralität, Ansprüche feindlicher Kaperer gegenüber eigenen Schiffen nach entsprechender juristischer Prüfung des Sachverhalts zu respektieren.

Im zweiten Fall hatte ein *Privateer* aus Bristol am 7. Oktober 1711 einen mit Fisch und Fleisch beladenen französischen Kauffahrer aus Sable d'Olone aufgebracht. Auf Bitten des Kapitäns gewährte ihm der Kaperer gegen die Zahlung eines Lösegeldes von 11.500 Livres für Schiff und Ladung die Freistellung zur Weiterfahrt nach Nantes oder zu einem anderen Hafen an der französischen Westküste.<sup>690</sup>

Eine weitere Auflage betraf die Stellung von Geiseln, die bis zur Zahlung der vereinbarten Summe an Bord des Kaperschiffes bleiben mussten; pro Kopf und Tag waren zusätzlich 3 Schilling und 4 Pence für deren Verpflegung an den Kaperer zu zahlen. Diese Vereinbarung wurde von beiden Seiten unterschrieben und gesiegelt. In einem zusätzlichen Schriftstück musste der französische Kapitän bestätigen, dass weder er noch ein Besatzungsmitglied barbarisch oder unzivilisiert behandelt wurden. Zudem hatte zu versichern, dass der Kaperer sich keines Diebstahls der Fracht schuldig gemacht hätte. Die Zahlung an den *Privateer* sollte innerhalb von 70 Tagen nach der Freilassung in London erfolgen.

<sup>688</sup> Hinsichtlich früherer Bestimmungen betreffend den Freikauf wird auf die oben erläuterte Ordonnanz vom 1. Oktober 1692 verwiesen.

<sup>689</sup> Marsden: Law and Custom (II), S. 180–182, [ENG #60].

<sup>690</sup> Marsden: Law and Custom (II), S. 222–224, [ENG #87].

Nach einer Anfrage des Sekretärs der Admiralität J. Burchett schrieb Sir C. Hedges am 7. Januar 1712, dass im Gegensatz zu den *Privateers* die Kommandanten Ihrer Majestät grundsätzlich keine Befugnis hatten, eine aufgebrachte Prise gegen Lösegeld freizustellen. Eine mögliche Einschränkung der Seetüchtigkeit des gekaperten Schiffes oder auch Aufträge, die dem Einbringen operativ oder taktisch entgegenstehen, könnten jedoch Ausnahmen zu diesem Prinzip darstellen.<sup>691</sup>

In einem ebenfalls von Sir C. Hedges verfassten Papier aus dem Jahr 1713 ging es um die noch ausstehende Auslösung eines englischen Handelsschiffes, das auf dem Weg von Bristol nach Virginia am 7. Juni 1711 von einem französischen Kaperer aufgebracht und gegen Zahlung eines Lösegeldes und unter Hinterlegung eines Besatzungsmitgliedes als Geisel diese Reise fortsetzen konnte.<sup>692</sup> Dieser befand sich seit November 1712 in Haft im Gefängnis von La Rochelle, da das vereinbarte Lösegeld bis zum 4. November 1713 bislang nicht entrichtet worden war. Die Besitzer des Schiffes wurden dazu verurteilt, ihren Verpflichtungen nachzukommen und zusätzlich die Gefängniskosten und den entgangenen Lohn der Geisel zu zahlen, damit diese wieder nach England zurückkehren konnte. Dieser Vorfall offenbarte die Schattenseite der getroffenen, eigentlich verbindlichen Abmachung zwischen Kaperer und gekapertem Schiffsführer: Die Nichteinhaltung derartiger Vereinbarungen zwischen zwei Kapitänen auf hoher See folgte nicht einem ungeschriebenen Ehrenkodex.

### ***Generalstaaten der Niederlande***

Das einzige Dokument im niederländischen Bestand, das sich mit der Thematik des Freikaufs befasst, betrifft eine Resolution der Generalstaaten mit den dazu angeordneten Richtlinien. Am 2. Juli 1689, ebenfalls noch in einer ersten Phase des Krieges, wurde das Freikaufen von Schiffen, die von feindlichen Kaperern aufgebracht wurden, verboten.<sup>693</sup> Ein Jahr später, am 12. Juni 1690, wurde dieses Verbot erneut bekräftigt.<sup>694</sup> Zwei Jahre später, am 28. Juni 1692, wurde die strenge Befolgung der beiden früher ergangenen Weisungen durch eine Resolution wiederum eingefordert.<sup>695</sup>

## 5.1.2 Angelegenheiten zu Reprisen und zum Status gestrandeter Schiffe

Ein anderes zentrales Thema im Zusammenhang mit der Kaperkriegsführung war die sogenannte *Reprise*, die Rückgewinnung feindlich gekapertener, noch seetüchtiger eigener Handelsschiffe. Mit dieser Thematik waren zwei weitere Aspekte verbunden, die sich ebenso in den Kontext von Kaperoperationen einordneten. Zum einen beinhaltete

<sup>691</sup> Ebd., S. 225, [ENG #90].

<sup>692</sup> Marsden: Law and Custom (II); S. 234f., [ENG #94].

<sup>693</sup> GPB, Bd. IV 4, S. 210, [NLD #31].

<sup>694</sup> Ebd., S. 210f., [NLD #35].

<sup>695</sup> Recueil van placaten (II), S. 224, [NLD #47].

es die Frage der Inbesitznahme von Strandgut infolge einer Strandung eines feindlichen Schiffes an der eigenen Küste und damit den Status von ‚Guter Prise‘ erhielt. Zum anderen stand hier der Status von Besatzungsmitgliedern gekapertter Schiffe als Kriegsgefangene zur Diskussion.

Zu diesen Thematiken gibt es im Gesamtbestand ausschließlich Dokumente, die während der drei Seekriege veröffentlicht wurden. Vier Schriftstücke stammen aus dem französischen Regelwerk, wobei drei im Neunjährigen Krieg und eines im Spanischen Erbfolgekrieg publiziert wurden. Für jeden der Kriege enthält der englische Bestand ein Dokument, während im niederländischen Bestand dazu keine entsprechenden Veröffentlichungen zu finden sind.

### **Frankreich**

In der Frühphase dieses Krieges am 10. März 1691 verabschiedete der französische Staatsrat eine Verordnung über die Konfiszierung von Gegenständen, die an der Küste gefunden wurden, nachdem feindliche Schiffe dort gestrandet waren oder infolge eines Schiffbruchs aufgegeben werden mussten. Diese Gegenstände sollten Seiner Majestät übergeben werden.<sup>696</sup>

Zu Beginn des Jahres 1693, am 13. Januar erließ der Rat erneut eine Verordnung in derselben Angelegenheit über die Beschlagnahmung von Gegenständen nach Schiffbruch oder Strandung eines feindlichen Schiffes zugunsten der Regierung.<sup>697</sup> Obwohl der Text dieser Verordnung nicht im *Code des Prises* aufgeführt war, wird davon ausgegangen, dass die grundsätzliche Rechtmäßigkeit der Konfiszierung damit bestätigt wurde.

Offensichtliche Unklarheiten und Streitigkeiten zur Rechtsprechung über gestrandete Schiffe unter feindlicher Flagge führten am 12. Mai 1696 zu der Veröffentlichung einer dahin gehenden Verordnung zur Klarstellung dieser Problematik.<sup>698</sup> Rechtssubjekte waren Schiffe ohne hinreichende Papiere oder auch mit Fracht an Bord, die unter Bezug auf die *Ordonnance 1681* nicht genehmigt war.

So ordnete der König an, dass Schiffe, die an der Küste aufgrund von Stürmen oder anderen Umständen navigatorischer Art gestrandet waren, gemäß den relevanten Artikeln der Verordnung von 1681<sup>699</sup> und der Regelung vom 17. Februar 1694 über die Gewährung von Seebriefen an feindliche Schiffe seitens neutraler Staaten behandelt werden. Das bedeutete, dass ein gestrandetes feindliches Schiff oder ursprünglich im Besitz eines feindlichen Eigentümers mit einem derartigen Passport nicht als neutral angesehen werden konnte. Es war zugunsten des Königs zu beschlagnahmen. Eine Ausnahme zu den Eigentumsverhältnissen sollte gewährt werden, wenn es durch einen

<sup>696</sup> Lebeau: *Code des Prises* (I), S. 162, [FRA #42].

<sup>697</sup> Ebd., S. 204, [FRA #59]. Ohne Text des Beschlusses.

<sup>698</sup> Ebd., S. 265–267, [FRA #88].

<sup>699</sup> Artikel 5 besagt, dass ein feindliches Schiff und dessen Ladung als legitime Prise eingestuft werden. Die Schiffsführung musste je nach Art des Schiffes grundsätzlich mit einem Todesurteil oder zumindest mit einer Gefängnisstrafe rechnen.

öffentlichen Amtsträger veräußert worden und dies in den Schiffspapieren entsprechend dokumentiert war. Ebenso sollten Waren, die auf gestrandeten Schiffen geladen waren und bei denen kein korrektes Konnossement über die Fracht vorlag, vollständig zugunsten des Königs konfisziert.

Kommandanten und Kapitäne standen bei der Kaperung von Schiffen vor dem Dilemma, wie mit den an Bord befindlichen Seeleuten umzugehen war, die den Status von Kriegsgefangenen einnahmen. Es war dem König zugetragen worden, dass einige seiner Schiffsführer begonnen hatten, englische Seeleute auf neutrale Schiffe zu transferieren, die sie auf See antrafen. Eine solche Vorgehensweise stand jedoch im Widerspruch zu der mit England getroffenen Vereinbarung über den gegenseitigen Austausch von Gefangenen.<sup>700</sup> Als Reaktion darauf wurde am 7. November 1703 eine Ordonnanz erlassen, die es zukünftig untersagte, englische Kriegsgefangene nach deren Kaperung freizulassen, anstatt sie an Bord zu nehmen und in einem französischen Hafen den zuständigen Behörden zu übergeben.<sup>701</sup> Zuwiderhandlungen würden künftig mit einer Strafe von 100 Livres pro Gefangenen geahndet. Sollten Schiffsführer aufgrund von Lebensmittelmangel oder anderen Gründen nicht in der Lage sein, die Gefangenen aufzunehmen, so waren diese freizugeben. Sie waren dann sich selbst überlassen und mussten möglicherweise mit einem Boot versuchen, die eigene Küste zu erreichen. Die Anordnung legte zudem fest, dass der gegenseitige Austausch von Gefangenen auf einer gleichwertigen und vergleichbaren Basis hinsichtlich Funktion und Status an Bord, sowohl für Offiziere als auch Mannschaften, durchgeführt werden sollte.

### **England**

Die Frage der Entschädigungen nach erfolgreichen Reprisen führte in England zur Veröffentlichung einer spezifischen Regelung am 8. Juni 1678.<sup>702</sup> Hierbei wurde kein zeitlicher Rahmen festgelegt, innerhalb dessen die Rückeroberung erfolgen musste. Der High Court of Admiralty bestimmte eine Entschädigungszahlung von einem Achtel des Wertes des Schiffs und seiner Ladung, die von den Eigentümern des Schiffs zu leisten war. In Ausnahmefällen, wenn bei der Rückeroberung eine besondere Gefahr für das Kaperschiff bestand, konnte eine höhere Entschädigungssumme für personelle oder materielle Schäden, die im Zuge der Reprise entstanden waren, angebracht sein.

Die Thematik von Entschädigungen nach erfolgreichen Reprisen ist in England Anlass, eine Regelung dazu am 8. Juni 1678 zu veröffentlichen. Es wurde hier nicht der Zeitrahmen festgelegt, in der die Rückeroberung zu erfolgen hatte. Der *High Court of Admiralty* legte eine Zahlung von einem Achtel des Wertes des Schiffs und seiner Fracht fest, die von dessen Eigentümern zu erbringen wäre. In außergewöhnlichen Fällen, sofern bei einem *Recapture* eine besondere Gefahr für das Kaperschiff bestehe,

700 Ein genauer Hinweis auf eine derartige Vereinbarung war in dieser Verordnung nicht angeführt..

701 Lebeau: Code des Prises (I), S. 323–324, [FRA #119].

702 Marsden: Law and Custom (II), S. 102f., [ENG #17].

wäre ein höherer Betrag zur Entschädigung von personellen oder materiellen Schäden infolge der Rückeroberung angemessen.

Im Jahr 1694 traf Sir C. Hedges eine Entscheidung über die Restitution eines englischen Handelsschiffes und die damit verbundenen Kosten nach dessen Reprise.<sup>703</sup> Auf dem Weg von New York nach Jamaika war das Schiff von einem französischen Korsaren gekapert worden. Es gelang jedoch einem niederländischen Kaperschiff, das Schiff zurückzuerobern und nach Plymouth einzubringen.<sup>704</sup> Während der notwendigen gerichtlichen Klärung vor dem Prisengericht lag das Handelsschiff längere Zeit im Hafen und begann zunehmend zu verrotten. Schließlich wurde die verbliebene Ladung mitsamt Schiffsausrüstung dem *Commississievaarder* zugesprochen und konnte somit nachfolgend an eine dritte Person verkauft werden. Nach einem Berufungsverfahren seitens des ursprünglichen Eigentümers und seinen zwölf Geschäftspartnern entschied Sir Hedges, dass das Schiff und seine verbleibenden Güter an die Eigentümer restituiert werden sollten, abzüglich der Kosten, die dem niederländischen Kaperer für die Wiedereroberung entstanden waren.

In den ersten Monaten des Konflikts hatte die Admiralität ihre Prisenkommissare bevollmächtigt, das Verfahren zur Restitution der Fracht von englischen Handelsschiffen nach erfolgreicher Rückeroberung einzuleiten. Ein Handelsschiff namens *Betty* wurde von einem französischen Kaperer aufgebracht, kurz darauf jedoch von HMS *Dragon*,<sup>705</sup> die im Kanal auf Patrouille war, zurückerobert und in den Marinehafen Portsmouth gebracht. Nach Klärung der Sachlage – die Kaperung war rechtmäßig gewesen – entschied der Vertreter des Hohen Admiraltätsgerichts in Vertretung von Sir Hedges am 7. Oktober 1702, dass das Schiff samt Fracht an dessen Reeder und weitere Eigentümer zurückgegeben werden sollte. Die endgültige Freigabe würde jedoch erst nach Zahlung der Kosten für den Aufwand der Rückeroberung erfolgen.<sup>706</sup>

### 5.1.3 Verbot der Vernichtung von Schiffspapieren

Schiffspapiere umfassen eine Vielzahl von Dokumenten, die Informationen über das Schiff, die Besatzung und die Fracht liefern. Dazu zählen Registrierungsdokumente und Eigentumsnachweise, die unter anderem die Nationalität der Reeder offenlegen. Die Besatzungsliste dokumentiert die Mannschaft an Bord mit Details wie Namen und Staatsangehörigkeit. Frachtpapiere oder Konnossements geben Auskunft über Art, Umfang und Auftraggeber der Fracht sowie über Abgangsort, Reiseroute und Zielort

<sup>703</sup> Ebd., S. 168f., [ENG #44].

<sup>704</sup> Offensichtlich war die englische Weisung über die Zuständigkeit der Vizeadmiralität auf Jamaika bekannt, da nicht davon ausgegangen wird, dass das Schiff mit der beabsichtigten Fahrroute im Ostatlantik näher an England gekapert und wiedererobert wurde.

<sup>705</sup> Fregatte mit 38 Kanonen.

<sup>706</sup> Ebd., S. 193f., [ENG #-67].

des Schiffes. Das Schiffstagebuch liefert schließlich Details zur tatsächlich zurückgelegten Route.

Die Inspektion dieser Dokumente war die erste Aufgabe des Prisenskommandos, das an Bord des potenziell verdächtigen oder neutralen Handelsschiffs kam. Die Überprüfung im Rahmen der Visitation war das entscheidende Kriterium für den weiteren Prozess der Prisennahme. Das Ergebnis entschied, ob das Schiff seine Reise fortsetzen konnte oder als Prise erklärt und eingebracht wurde.

Manchmal waren die Papiere unvollständig oder sogar vor dem Anbordkommen des Kommandos vernichtet worden, um Details über Herkunft, Besitzverhältnisse oder Fracht zu verbergen. Interessanterweise war das Thema der willentlichen Vernichtung von Schiffspapieren des aufgebrachtten Schiffs nur für die französische Exekutive in den drei Kriegen relevant. Zwei Dokumente sind während des Neunjährigen Kriegs und drei während des Konflikts um die spanische Erbfolge verzeichnet.

### **Frankreich**

Das erste Dokument vom 13. Mai 1692 bekräftigte das Verbot der absichtlichen Vernichtung von Schiffs- und Bordpapieren auf einem angehaltenen Schiff.<sup>707</sup> Dieses Schriftstück, das auf die Artikel 6 und 21 der *Ordonnance 1681* Bezug nahm, betonte einerseits die Bedeutung dieser Papiere, da sie der regionalen Admiralität als Nachweis für die tatsächliche Ladung der Prise dienten. Andererseits sollte aber auch dadurch ein Betrug seitens des Kaperkapitäns durch spätere Falschangaben zur Fracht verhindert und eine persönliche Aneignung von Gütern zum eigenen Gewinn vor einer Entscheidung des Prisengerichts ausgeschlossen werden. Offensichtlich hatte es in der Vergangenheit derartige Vorfälle gegeben. Wiederholte Verstöße gegen dieses Verbot würden mit einer Geldstrafe von 1000 Livres geahndet.

Um unangemessenes Verhalten und mögliches Fehlverhalten von Schiffsführungen zu unterbinden, ordnete der Admiral von Frankreich am 20. April 1697 die Einrichtung einer Position für einen von der jeweiligen regionalen Admiralität zu bestimmenden *Écrivain an.*<sup>708</sup> Es wurde hier nochmals betont, dass diese Funktion fortan auf jedem Schiff besetzt sein muss, das zu Kaperoperationen auslief, wie schon in der *Ordonnance 1681* bestimmt.<sup>709</sup> Der Buchhalter bzw. Schreiber war beauftragt, die Schiffs- und Ladepapiere des gekaperten Kauffahrteischiffes sicherzustellen. Ferner war er verantwortlich für die detaillierte Inventarisierung der Ladung nach Art und Menge. Durch seine Aufsichtspflicht sollten Plünderungen an Bord des gekaperten Kauffahrtschiffes verhindern und eine objektivere Grundlage für das spätere Prisensverfahren an Land geschaffen werden.

<sup>707</sup> Lebeau: Code des Prises (I), S. 174f., [FRA #50].

<sup>708</sup> Ebd., S. 278–282, [FRA #96]. Er entspricht in seiner Funktion in etwa dem niederländischen *Boeckhouder*, dem Buchhalter.

<sup>709</sup> ORD 1681, S. 141–145.

In einem Brief vom 11. Juli 1708 forderte der Marineminister Monsieur de Pontchartrain die regionalen Admiralitäten eindringlich auf, bei ihren Einweisungen für die Kaperer vor dem Auslaufen zu Kaperunternehmungen das Verbot zu betonen, Schiffspapiere und das Konnossement des konfiszierten Schiffes durch Überbordwerfen oder Verbrennen ihrerseits zu vernichten.<sup>710</sup> Diese ministerielle Anweisung erfolgte aufgrund von Beschwerden der Engländer und Niederländer über solche Praktiken, die die rechtliche Beurteilung durch die Admiralität erheblich beeinträchtigten, da sie die Sammlung von Beweisen und die Entscheidung über Rückgabe oder Verkauf erschwerten. Nach der Beschlagnahme der Prise waren die Kaperer verpflichtet, alle Schiffsdokumente sicherzustellen und nach deren Einbringung den Behörden vorzulegen. Der Schreiber war hier besonders gefordert, stand er ggf. zwischen den Anweisungen der Admiralität und des Schiffsführers. Verstöße gegen diese Regelung sollten untersucht und geahndet werden.

Zwei Monate später, am 5. September wurde unter Bezugnahme auf frühere Anordnungen aus den Jahren 1543 und 1584 zusätzlich und mit sofortiger Wirkung bestimmt, dass Schiffe, deren Papiere von Besatzungsmitgliedern absichtlich vor der erwarteten Beschlagnahme ins Meer geworfen wurden, grundsätzlich als rechtmäßige Prise erklärt werden sollten.<sup>711</sup> Während in den beiden zuvor zitierten Dokumenten lediglich die Charter-Papiere erwähnt wurden, die jederzeit an Bord einsehbar sein mussten, wurden nun Frachtbriefe und auch der Seebrief, sofern aufgrund der Flagge, Route oder der Ladung des Schiffes erforderlich, unter dem Begriff ‚Schiffspapiere‘ verstanden und dementsprechend vorzuweisen waren.

Angesichts der unterschiedlichen Interpretationen seiner Anordnung vom September 1708 sah sich Ludwig XIV. veranlasst, das Thema des vorsätzlichen ‚Entsorgens‘ von Schiffs- und Ladungspapieren in einem Brief vom 2. Februar 1710 an den *Amiral de France* erneut aufzugreifen.<sup>712</sup> Während der Verhandlungen vor den Prisengerichten offenbarte sich wiederholt, dass die bisherige Anordnung zu unpräzise formuliert war. Dies führte dazu, dass Schiffe konfisziert wurden, selbst wenn der Kapitän keine relevanten Papiere vernichtet hatte, was rechtliche Unklarheiten zur Folge hatte. Mit diesem Brief wurde präzisiert, dass das Wegwerfen von Nachweisen über Eigentümerschaft des Schiffes, seiner Ladung oder des feindlichen Bestimmungsorts einen Grund für die Beschlagnahme darstellen würde.

Bei den prisengerichtlichen Untersuchungen hatte sich mehrmals erwiesen, dass diese Anordnung zu allgemein gehalten war und die Konfiszierung eines Schiffes angeordnet wurde, obgleich dessen Schiffsführer lediglich nicht relevante Papier entsorgt hatte und somit eine unklare Rechtslage entstanden war. Mit diesem Brief wurde klargestellt, dass die mutwillige Vernichtung von Nachweisen über Besitz des Schiffes, Ladung oder feindlicher Bestimmungsort ein Grund für Beschlagnahme sein sollte.

710 Lebeau: Code des Prises (I), S. 384, [FRA #151].

711 Ebd., S. 387f., [FRA #153].

712 Ebd., S. 402, [FRA #163].

### 5.1.4 Verbot der Plünderung von Fracht eines aufgebrachtten Schiffs

Das internationale Prisenrecht besagt, dass nach der Aufbringung eines Handelsschiffes dessen gesamte Ladung – gemäß dem überprüften Konnossement – dem zuständigen Prisengericht vorgeführt werden muss. Dort wird dann entweder über die Aufteilung der Prisenanteile entschieden, sollte es sich um eine ‚Gute Prise‘ handeln, oder – im gegenteiligen Fall – über die Rückgabe der Fracht an den rechtmäßigen Besitzer.

Trotzdem gab es immer wieder Fälle, in denen die Admiralitäten der drei Seemächte auf das Verbot der Plünderung von Frachtgut an Bord der gekaperten Handelsschiffe hinweisen und dies auch durchsetzen mussten. Jeder Verstoß gegen diese Anweisungen stellte einen Rechtsbruch dar und führte zu entsprechenden Strafen. Im Gesamtbestand wurden sieben solcher Schriftstücke über den Verlauf der drei Kriege erfasst: zwei aus dem Holländischen Krieg, drei aus dem Neunjährigen Krieg und drei aus dem Spanischen Erbfolgekrieg. Im Inventar des ersten Konflikts ist nur Papier der Niederlande verzeichnet, während Frankreich mit jeweils drei Dokumenten in den beiden großen Kriegen gegen die Allianz vertreten ist.

#### **Frankreich**

Im Nachgang zu dem prisengerichtlichen Urteil ‚Gute Prise‘ über das in London registrierte Handelsschiff *Le Cygne* vom 5. Juli 1696 ließ der *Amiral de France* den Offizieren des Kaperschiffes ihren Anteil an der eingebrachten Prise entziehen, da sie sich der unrechtmäßigen Aneignung von Gütern an Bord schuldig gemacht hatten.<sup>713</sup>

Eine Woche später, am 12. Juli hatte der Admiral das eingebrachte Kauffahrteischiff *Le Pecheur* und seine Ladung auch als rechtmäßige Prise erklärt und zwei Kaufleuten sowie den Reedern der vier an der Aufbringung beteiligten Fregatten zugesprochen. Die Fracht sollte auf herkömmliche Weise verkauft und der Ertrag entsprechend der Anzahl der Besatzungsmitglieder und der vorhandenen Kanonen aufgeteilt werden. Ein Zehntel des Erlöses, das dem Admiral von Frankreich gemäß seinen Rechten zustand, sollte dabei ebenfalls berücksichtigt werden.

Die Offiziere und Seeleute der genannten Fregatten wurden jedoch dazu verurteilt, die von ihnen geplünderten Gegenstände zurückzugeben, damit diese zum Wert der Prise hinzugefügt werden können. Überdies wurden sie ihres Anteils an der Prise beraubt, den der Admiral für sich selbst konfiszierte. Dies wurde gemäß Artikel 9 der Verordnung vom Juli 1517<sup>714</sup> entschieden. Zusätzlich wurde angeordnet, dass die Beamten des Admiralitätsgerichts von Vannes<sup>715</sup> ein Gerichtsverfahren gegen die Schuldigen

713 Lebeau: Code des Prises (I), S. 267f., [FRA #89].

714 Dieser Artikel ist nicht im von Lebeau und auch von Chardon zusammengestellten „Code des Prises“ verfügbar.

715 Eine kleinere Hafenstadt am Golf von Morbihan, einer gut geschützten Bucht der nördlichen Biskaya südöstlich von Lorient.

einleiten und dieses bis zum endgültigen Urteil durchführen sollten. Dabei war Berufung beim Parlament von Rennes möglich.<sup>716</sup>

Die Schwere dieses Rechtsverstoßes wurde durch eine Entscheidung des *Amiral de France* vom 7. Juni 1697 deutlich. In diesem Papier wurden die jüngeren Offiziere der Admiralitäten dazu verpflichtet, wahrheitsgetreu über alle Plünderungen zu berichten, die sie an Bord der gekaperten Schiffe festgestellt hatten.<sup>717</sup>

Die Anweisungen des Artikels 20 der *Ordonnance 1681* über das Verbot der Aneignung von Frachtgütern an Bord des gekaperten Schiffs vor dem prisengerichtlichen Verdikt hatten wiederholt zur unterschiedlichen Auslegung zum Strafmaß bei Verstoß gegen die inhaltlichen Bestimmungen<sup>718</sup> geführt. In einem Schreiben vom 25. September 1709 an den Grafen von Toulouse in seiner Funktion als *Amiral de France* bezog sich der König auf den diesbezüglichen Passus und erläuterte die Anwendungsvorschriften für die beiden Arten von Strafen.<sup>719</sup> Jeder Verstoß sollte nur mit einer der beiden Strafen geahndet werden, insbesondere wenn das Vergehen von geringerem Ausmaß war. Neben der Rückgabe der Ware sollte in solchen Fällen der vierfache Restitutionswert gezahlt werden. Bei schwerwiegenderen Verfehlungen könnte auch eine körperliche Strafe verhängt werden. Der König überließ es seinem Admiral, in jedem Fall zu entscheiden, jedoch sollte keine physische Maßnahme seitens der örtlichen Admiralität vollzogen werden, bevor nicht eine richterliche Genehmigung dafür vorlag.

Die wiederholte Plünderung von Prisen<sup>720</sup> war erneut Gegenstand einer Entscheidung des französischen Admirals vom 18. November 1709.<sup>721</sup> Dieses Urteil bezog sich auf einen Fall, in dem die Bestimmungen des oben schon erwähnten Artikels 20 während der Beschlagnahmung eines Schiffes aus Ostende erheblich verletzt wurden.<sup>722</sup> Es wurden mehrere Seeleute namentlich genannt, die gegen die Regeln verstoßen hatten.

Die spezifischen Delikte und die daraus resultierenden Strafen wurden in dem Schreiben detailliert aufgeführt, ebenso wie die angeordnete Restitution. Aufgrund des Ausmaßes des Verstoßes und der detaillierten Beurteilung in dem Urteil wurde die Admiralität von Le Havre angewiesen, diese Informationen an alle Admiralitäten im Königreich weiterzugeben. Dies zeigt die Ernsthaftigkeit, mit der solche Vergehen behandelt wurden, und die Bemühungen der französischen Behörden, sie zu unterbinden.

716 Ebd., S. 268f., [FRA #90].

717 Ebd., S. 285–287, [FRA #99].

718 Sie lauteten: „*Défendons de faire aucune ouverture des coffres & ballots, sacs, pipes, barriques, tonneaux & armoires; de transporter ni vendre aucunes marchandises de la Prise, & à toutes personnes d'en acheter ou recéler, jusqu'à ce que la Prise ait été jugée, ou qu'il en ait été ordonné par Justice, à peine de restitution du quadruple, & de punition corporelle.*“ Danach war es verboten, die aufgeführten Waren von eingebrachten Prisen zu verkaufen, bevor die prisengerichtliche Feststellung ‚Gute Prise‘ erfolgt war. Eine Zuwiderhandlung würde mit dem vierfachen Restitutionswert und einer körperlichen Züchtigung bestraft werden.

719 Lebeau: Code des Prises (I), S. 397–399, [FRA #160].

720 *Pillage des Prises*.

721 Lebeau: Code des Prises (I), S. 399–401, [FRA #161].

722 Es würde den Rahmen der Arbeit sprengen, die Einzelheiten dieses Vorgangs darzulegen.

Als Abschreckungsmaßnahme veröffentlichte die maritime Exekutive unter der Leitung von König Ludwig XIV. am 31. August 1710 eine umfangreiche Richtlinie gegen die Plünderung von Prisen unter dem Titel *Réglement pour informer des pillage des Prises*.<sup>723</sup> Dieses Regelwerk bestand aus insgesamt acht Artikeln und wurde erlassen, da die Maßnahmen des Artikels 20 des Kapitels über Prisen in der *Ordonnance 1681* weiterhin nicht die beabsichtigten Ergebnisse erzielten.

Missbräuche hielten an, an denen sowohl Kaperer als auch Offiziere und Beamte der regionalen Admiralitäten beteiligt waren. Ludwig XIV. zeigte sich zudem besorgt, dass derartige Fehlverhalten die Disziplin innerhalb der *Marine Royale* beeinträchtigen könnte. Weiterhin führte solch ein Verhalten zu negativen Auswirkungen auf die Erträge aus den Prisen und entzog trotz der Erfolge der Kaperfahrten dem Königreich Einnahmen. Er forderte die zuständigen Gerichte auf, diese Missstände energisch zu verfolgen und zu ahnden. Dabei betonte er jedoch, dass das Vergehen und das Strafmaß in einem angemessenen Verhältnis zueinanderstehen müssten. Diese Verordnung unterstrich den Wunsch des Königs nach Rechtssicherheit bei der Abwicklung von Kaperunternehmungen nach der Beschlagnahme.

### **England**

Zur englischen Sichtweise existiert kein spezifisches Dokument zum Thema Plünderung im Bestand. Es wird jedoch auf die Bestätigung der *Proclamation as to prize, gun money, and pillage* vom 23. Mai 1689 verwiesen, die ursprünglich aus dem Jahr 1664 stammt, insbesondere mit Blick auf den Passus zur Plünderung.<sup>724</sup> Laut dieser Proklamation durften die Offiziere und die Besatzung eines Kaperschiffes alle Güter und Waren, die sie auf oder über dem Kanonendeck des gekaperten Schiffes vorfanden, in Besitz nehmen.

Die Bezeichnung des Kanonendecks als Lagerort deutete implizit darauf hin, dass das erbeutete Schiff kein neutrales Handelsschiff war, sondern wahrscheinlich ein feindliches Kriegsschiff. Daher handelte es sich bei dieser Anordnung nicht um kriminelles Plündern, sondern um eine autorisierte persönliche Inbesitznahme, ohne dass eine Gegenleistung erbracht werden musste.

Diese Regelung diente dazu, der Besatzung des Kaperers eine Art materielle Entschädigung zukommen zu lassen und damit eine Art Kompensation für nicht zu zahlende Prämien, wie sie bei Freibeutern üblich waren, zu bieten. Diese Regelung wurde zu Beginn des Neunjährigen Kriegs am 23. Mai 1689 wie auch des Spanischen Erbfolgekriegs am 1. Juni 1702 erneut in Kraft gesetzt.<sup>725</sup>

723 Lebeau: Code des Prises (I), S. 404–408, [FRA #167].

724 Marsden: Law and Custom (II), S. 51–53. *And further that it be lawfull for all captains, seamen, and others serving as aforesaid to take and have to themselves as pillage without further or other accopt to be given for the same, all such goods and merchandise as shall be found by them or any of them in any ship they shall take in fight as prize upon or above the gun deck of the said ship, and not otherwise.*

725 Ebd., S. 51, FN 1.

### *Generalstaaten der Niederlande*

In den Niederlanden führten vergangene Beschwerden und Unregelmäßigkeiten bei der Kaperung von Schiffen dazu, dass die Generalstaaten am 10. Oktober 1673 das Verbot der Plünderung und der nicht autorisierten Aneignung von Gütern oder Waren, die sich an Bord der von den Kaperern erbeuteten Schiffe befanden, bekräftigten.<sup>726</sup>

Dieses Phänomen war international weit verbreitet und konnte auf frühere Legalisierungen durch Exekutivbehörden zurückgeführt werden, um neben der Bezahlung einen zusätzlichen Anreiz für die Besatzungsmitglieder zu schaffen.<sup>727</sup> In der Praxis führte die Ausübung dieser Billigung jedoch oft zu Missbrauch und Beschwerden. Mit der Verordnung wurde ein Katalog von Disziplinarmaßnahmen verabschiedet, um bei entsprechenden Verstößen an Bord Strafen verhängen zu können.

### 5.1.5 Angelegenheiten zu Prämienzahlungen für Kaperer

In den vorangegangenen vier Referenzthemen dieser Domäne wurden verschiedene, primär intern-orientierte Verhaltens- und Verfahrensregeln erörtert. Aus Sicht der drei Seemächte sollten diese – wenn auch mit unterschiedlichen Schwerpunkten – insbesondere während der Kontrollphase bis zur Einbringung des gekaperten Handelsschiffs durch ihre Kaperer eingehalten werden. Die erlassenen Maßnahmen und Anordnungen zielten darauf ab, die Disziplin auf See zu stärken verbessern und die Rechtsstaatlichkeit bei der Kaperung von Schiffen zu gewährleisten.

Zudem konzentrierte sich dieses Thema auf einen Aspekt, der für alle Kaperer von zentraler Bedeutung bei ihren Unternehmungen war: die Gewährung und Zahlung von Prämien. Sofern sie diese im Auftrag ihrer Reeder durchführten, waren die Vergütungen aus ihrer Sicht gleichsam eine Kompensation für ihren Einsatz unter Gefahr von Leib und Leben. Eine zweite Art von Prämien betraf die von der Exekutive gezahlten Gelder, um mit diesen die Kaperer, denen sie die Kommission gewährt hatten, zu verstärkten Einsätzen zu animieren. Der Staat war auf ihren Einsatz angewiesen, um die Kriegsziele zu erreichen; diese Zielsetzung galt für jeden der drei Akteure, wenngleich bei unterschiedlicher Priorität. In beiden Fällen fungierten Prämienzahlungen auch als Anreizsystem, um maximale Leistungen der Kaperer bei minimalem Aufwand der Auftraggeber zu fördern. In der nachfolgenden Diskussion der entsprechenden Regelungen wurde jedoch keine Unterscheidung zwischen diesen beiden Aspekten der Prämienzahlung vorgenommen. Die insgesamt 15 Dokumente zu dieser Thematik verteilten sich mit zwei für Frankreich, beide während des Neunjährigen Kriegs und

<sup>726</sup> GPB, Bd. 3, S. 236f., [NLD #16].

<sup>727</sup> In England hatte König Karl II. per Gesetz im Jahre 1662 das Plündern in einem gewissen Rahmen sanktioniert. Der englische Schiffsführer sah hier eine Möglichkeit seine Besatzung in einem gewissen Rahmen für ihren ansonst geringen gesetzlichen Anteil der Prise zu entschädigen. Mit einer 1664 diesbezüglich ergangenen Proklamation *as to prize, gun money, and pillage* war diese Weisung nochmals bestätigt worden (Marsden: *Law and Custom* (II), S. 51–53).

13 für die Generalstaaten, davon vier im Holländischen Krieg, ein Papier ebenfalls im Neunjährigen Krieg und schließlich acht Veröffentlichungen während des Kriegs um die Spanische Erbfolge.

### **Frankreich**

Frankreichs Vorgehensweise in Bezug auf die Prämienzahlungen an seine *Armateurs* spiegelt sich in zwei Dokumenten wider, beide veröffentlicht im Neunjährigen Krieg. Eine Ordonnanz vom 27. November 1689 legte Richtlinien zur Entrichtung von Prisen Geldern fest.<sup>728</sup> Diese betrafen unter anderem Vorschüsse für Besatzungen, Einzelheiten zu Zahlungsbedingungen beim Verkauf von Prisen, Kosten für die Anwerbung von Seeleuten für den Kaperdienst und Fristen für die Auszahlung der Prisenanteile an die Offiziere und Mannschaften seitens der Reeder-Syndikate.

In der Vergangenheit führten Uneinigkeiten zwischen Reedern und Seeleuten bezüglich der Zahlung der Heuer wie auch der Anteile am Prisenerlös oft zu Konflikten. Seeleute forderten zusätzliche Bonuszahlungen als Anerkennung für das hohe Risiko ihrer Tätigkeit. Die Ordonnanz schrieb vor, dass Reedern innerhalb von 15 Tagen nach der endgültigen Entscheidung des Prisenrats verpflichtet sind, die zustehende Vergütung an die Besatzung auszuzahlen. Die Prämien für Kaperfahrten sollten von vier bis fünf auf bis zu sechs ECUs angehoben werden und in besonderen Fällen sogar bis zu zehn ECUs betragen. Bei Nichtbefolgung dieser Vorschriften drohten Kapitänen und Reedern Strafen von bis zu 3000 Livres. Diese Richtlinie galt auch für Offiziere der Admiralität und Richter, die im Seerecht tätig waren.

In einer weiteren Ordonnanz vom 10. September 1692 wurde eine Belohnung für die Aufbringung von *Paquebots*, die von spanischen Häfen nach England segelten, in Aussicht gestellt.<sup>729</sup> Die französische Exekutive erhoffte sich durch die Kaperung dieser Schiffe wertvolle geheimdienstliche Informationen von den an Bord befindlichen Kurierern und der Post. Die Regelung, die finanzielle Anreize für solche Aktionen bot, war eine Abkehr von den bisher international geltenden Vereinbarungen zur Handhabung des Konterbanderechts, was Frankreich 1704 dazu veranlasste, erneut eine spezielle Anweisung für seine Kaperer zu erlassen.<sup>730</sup>

### **Generalstaaten der Niederlande**

Mit einer *Publicatie* vom 14. April 1672 wurden in 25 Artikeln das Verhalten und die Aktionen der Führung der Seestreitkräfte bei den erwarteten Auseinandersetzungen

<sup>728</sup> Lebeau: Code des Prises (I), S. 155–156, [FRA #37].

<sup>729</sup> Lebeau: Code des Prises (I), 190f., [FRA #54].

<sup>730</sup> Dieser Sachverhalt wurde dort unter dem Institut Seebeuterecht als Anweisung zur Durchführung des Prisenrechts (EXE) als ein Thema der Außenwirkung/Führung des Kaperkriegs (FKK) eingeordnet. Diefür angeführten Verordnungen sind ein gutes Beispiel bei der Erstellung der Dokumentendatenbank für die Herausforderung einer eindeutigen Gruppierung von Dokumenten.

mit Frankreich und England geregelt.<sup>731</sup> Artikel 17 war dabei besonders wichtig, da er festlegte, dass die *particulieren Commissievaarders*, die privaten Kaperfahrer, ebenso wie die Kommandanten der Einheiten der Vereinigten Provinzen die Hälfte der Prämien erhalten würden. Voraussetzung dafür war, dass sie ein französisches oder ein anderes feindliches Kriegsschiff in einer Schlacht oder Gefecht erobern würden. Diese Regelung galt weltweit, sofern die Prisennahme ordnungsgemäß dokumentiert werden konnte. Dieser finanzielle Anreiz diente dazu, das Risiko derartiger Einsätze angemessen zu kompensieren.

Am selben Tag wurde eine weitere Veröffentlichung hinsichtlich Sonderzuwendungen an die Besatzungen von Schaluppen veröffentlicht.<sup>732</sup> Diese betraf Maßnahmen gegen feindliche Brander,<sup>733</sup> die versuchten, eigene Kriegsschiffe mit Brandsätzen attackieren. Hierbei waren die Besatzungen, die den Feind von den Schiffen der eigenen Flotte abzulenken versuchten, einem hohen Risiko zugewiesen, welches mit Prämien zwischen 3.000 und 6.000 Gulden kompensiert werden sollte.

Mit Beginn des Frühjahrs, der für maritime Einsätze vorteilhaften Jahreszeit, erging am 24. April 1673 eine weitere Weisung zu Prämienzahlungen als Zeichen der Wertschätzung und Anerkennung für besondere Leistungen in den bevorstehenden Einsätzen.<sup>734</sup> In diesem Kontext wurde die Einbringung der gekaperten Schiffe in einen eigenen Hafen gegenüber der Verbrennung dieser Schiffe Vorzug gegeben. Sie sollte zusätzlich durch eine Verdopplung der üblichen Prämienzahlungen gewürdigt werden. In Übereinstimmung mit dem *Articulbrief* vom September des Vorjahrs<sup>735</sup> wurde auch erneut auf Strafen und Sanktionen für diejenigen hingewiesen für den Fall, dass man sich mit seinem Schiff vorzeitig oder während eines Gefechts zurückzog. Dieses Verhalten wurde als Feigheit vor dem Feind eingestuft. Zudem waren deren Vorgesetzten zur Verantwortung zu ziehen; dies konnte auch zum Verlust ihrer Anteile an den eingebrachten Prisen führen.

Die verknüpfte Thematisierung von Belohnungen und Strafen in einem einzigen Dokument unterstreicht den festen Willen der Generalstaaten, Kampfmoral und Disziplin in der Flotte aufrechtzuerhalten, trotz der scheinbar übermächtigen Allianz.

Obgleich die besagten Verlautbarungen in erster Linie die Seekriegsführung der vereinigten niederländischen Flotte thematisierten, richteten sie sich ebenso an die privaten *Commissievaarders*. Nach dem formellen Rückzug Englands aus der Koalition mit Frankreich passten die Generalstaaten am 10. März 1674 ihre prisennrechtlichen Verordnungen kurz nach dem Friedensabschluss von Westminster am entsprechend

731 GPB, Bd. 3, S. 223–225, [NLD #1].

732 Ebd., S. 226f., [NLD #3].

733 Brander waren mit Brandsätzen und Munition beladenen Schiffe zum direkten Einsatz gegen feindliche Schiffe, die oftmals führerlos in der letzten Phase anlaufen, um durch Explosion das gegnerische Schiff beschädigen.

734 Ebd., S. 227f., [NLD #15].

735 Vgl. dazu [NLD #9].

an, dazu gehörten auch die oben erwähnte Thematik der Prämienzahlungen für die Kaperfahrer aus dem Jahre 1672.<sup>736</sup>

Kurz vor Ende des Neunjährigen Kriegs als Reaktion auf die besondere Bedrohung im eigenen Küstenvorfeld erließen die Hohen Bevollmächtigten der Vereinigten Provinzen am 31. Mai 1697 eine Anordnung über die Zahlung von zusätzlichen Prämien an die *Commissievaarders* im Einsatz gegen die gegnerischen Kriegsschiffe und *Corsaires*.<sup>737</sup> Damit verbunden war auch eine signifikante Änderung der operativ-taktischen Ausrichtung: von einer bisherigen Offensive gegen den französischen Handel hin zu einer Defensive zum Schutz des eigenen Handels und der Küste. Im Gegensatz zu den Anweisungen der frühen Kriegsjahre, die eine offensive Haltung im Kaperkrieg formuliert hatten, war mit diesem *Placaet* erstmals eine defensive Zielvorstellung für den Seekrieg artikuliert worden. Der englische Historiker D. N. Clark bezeichnete in seinem Essay *English and Dutch Privateers under William III*<sup>738</sup> dieses erstmalig neue taktische Vorgehen als *Counter-privateering*.

Als besonderer Anreiz für diesen Auftrag an alle *Commissievaarders* der Republik wurde ein in 14 Artikeln detailliertes Prämien-Regime bei erfolgreicher Prisenahme oder Versenkung der feindlichen Schiffe sowie soziale Regelungen und Vergünstigungen geschaffen. Gleich im ersten Artikel wurde das neue Prämien-System erläutert als Funktion der Kanonen-Bewaffnung und der Besatzungsstärke des feindlichen Schiffs; pro Kanone und Mann wurde ein Satz von 75 Gulden zusammen mit einer Beispielrechnung festgelegt. Die volle Prämie wurde gezahlt, wenn das Schiff gekapert wurde, sie wurde jedoch auf 50% verringert, wenn es nicht eingebracht, sondern durch Brand oder Havarie auf einer Sandbank vernichtet wurde. War die Prisenahme südlich der Linie Dover-Calais oder im Seegebiet nördlich der Shetland-Inseln erfolgt, wurde nur zwei Drittel der Prämie ausgeschüttet. In weiteren Artikeln wurden die administrativen und rechtlichen Einzelheiten geregelt, die seitens der Admiralitäten zu beachten waren, um eine ordnungsgemäße Zuerkennung und Auszahlung der Prämien einschließlich der Sicherstellung von erforderlichen Rücklagen zu gewährleisten.

Eine Besonderheit stellte Artikel 6 dar, er regelte staatliche Zahlungen an in den Kämpfen verletzte und verstümmelte Seeleute. Diese Fürsorge-Zahlungen waren für die Annahme dieser auf Freiwilligkeit ausgerichteten Anweisung, die landesweit bekannt gemacht wurde, von zusätzlicher Bedeutung. Johan Francke schreibt zu diesem *Placaet* über die Prämien-Regelung,<sup>739</sup> dass sie ihren Zweck erfüllt hatte, da in den verbliebenen vier Monaten bis zum Friedensschluss zu Rijswijk am 21. September 1697 insgesamt 26.000 Gulden durch die Admiralität Seelands an Prämien ausgezahlt

736 GPB, Bd. 3, S. 223–225, [NLD #18].

737 GPB, Bd. 4, S. 217–219, [NLD #57].

738 George N. Clark: *English and Dutch privateers under William III*. In: *The Mariner's Mirror* 7 (1921), 162–167, 209–217, hier: S. 210.

739 Francke, *Utiliteyt voor de gemeene saake*, S. 67–69.

wurden; selbst kleine Schiffe, denen früher die seeländischen *Commissievaarders* kaum Beachtung geschenkt hatten, waren auf- und eingebracht worden.

Im vergangenen Krieg war die Regelung für Prämienzahlung an die *Commissievaarders* im Einsatz gegen gegnerische Kriegsschiffe und *Corsaires* vier Monate vor Ende der Auseinandersetzungen erlassen worden. Kurz nach der eigenen Kriegserklärung am 8. Mai reaktivierten die Hohen Herren in Den Haag am 6. Juni 1702 eine bereits im vorigen Krieg erfolgreich eingesetzte Anordnung für Prämienzahlungen an die eigenen Kaperfahrer für den Einsatz gegen die sich abzeichnende feindliche Bedrohung.<sup>740</sup> Die Weisung war eine exakte Kopie des Dokuments vom 31. Mai 1697, lediglich das Königreich Spanien wurde nun ebenfalls als Feind geführt. Die Bedingungen und Höhen der Prämienzahlungen sowie die administrativen Regelungen blieben unverändert. Einen Tag später, am 7. Juni, wurde eine ergänzende Resolution verabschiedet, die besagte, dass nach der am Vortag beschlossenen Erhöhung der Prämien diese ab dem 16. des Monats bei allen Admiralitäten in Kraft treten sollten.<sup>741</sup>

Die bisherigen Erfahrungen im Seekrieg offenbarten insbesondere die Aktivitäten der französischen Korsaren als Hauptbedrohung für die Küstenprovinzen der Generalstaaten der Niederlande. Um dieser Situation zu begegnen, war ein verstärkter Schutz des Seehandels, der Schifffahrt und der Fischerei in der Nordsee und im eigenen Küstengebiet erforderlich. Das zuvor erwähnte *Counter-Privateering* wurde zunehmend als effektive Strategie im Rahmen von *Sea Denial Operations*<sup>742</sup> gegen diese Bedrohung angesehen. Als Reaktion darauf erließen die Generalstaaten Haag am 20. Oktober 1703 eine erneute EntschlieÙung über Prämienzahlungen für das erfolgreiche Kapern von gegnerischen Schiffen und Brandern,<sup>743</sup> die sich auf ähnliche Regelungen im Dritten Englisch-Niederländischen Krieg bezog. Am selben Tag und mit derselben Referenz wurde eine weitere Resolution zur Zerstörung und Versenkung feindlicher Schiffe erlassen.<sup>744</sup> Beide Dokumente entsprachen inhaltlich ihren entsprechenden Vorläufern vom 14. April 1672.<sup>745</sup>

Die Hohen Bevollmächtigten in Den Haag erließen am 20. Juni 1704 einen zusätzlichen Beschluss, der eine sechsteilige Ergänzung zur Prämienregelung für die *Commissievaarders* vom 6. Juni 1702 vorsah.<sup>746</sup> Mit der Verdoppelung der Sondervergütungen zielte man offenbar darauf ab, den wichtigen Beitrag der eigenen Kaperer zur

740 GPB, Bd. 5, S. 300–303, [NLD #64].

741 GPB, Bd. 5, S. 304, [NLD #67].

742 British maritime doctrine. BR 1806. 2. ed. London 1999, S. 35. Danach bedeuten *sea denial operations* „[...] when one party denies another the ability to control a maritime area without either wishing or being able to control that area himself.“ Im maritimen Umfeld wird dieser englische Begriff auch in deutschen Ausarbeitungen verwendet. Obgleich der Begriff nicht in der damaligen Terminologie der englischen Seekriegsführung existierte, wird er hier zur Anschaulichkeit verwendet.

743 GPB, Bd. 5, S. 291–292.

744 Ebd., S. 292–293.

745 Vgl. dazu GPB, Bd. 3, S. 226f., [NLD #3].

746 GPB, Bd. 5, S. 305f., [NLD #73].

Verbesserung der maritimen Situation in den Seegebieten, vorwiegend vor der Küste Seelands, zu unterstreichen und gleichzeitig damit implizit zu einer Intensivierung ihre Unternehmungen aufzufordern.

Die unerschütterliche Entschlossenheit der Generalstaaten, die französische Bedrohung im eigenen Küstenvorfeld und den angrenzenden Seegebieten zu neutralisieren, kam in zwei Erlassen vom 20. Oktober 1703 zum Ausdruck, in denen erneut die Auszahlung von Prämien beschlossen wurde. Unter Bezugnahme auf zwei frühere Beschlüsse aus den Jahren 1665 und 1666 während des Zweiten Englisch-Niederländischen Seekrieges wurde die Prämienzahlung für Kommandanten und Besatzungen der Marinen der fünf maritimen Provinzen für die erfolgreiche Vernichtung von feindlichen Kriegsschiffen und Brandern angeordnet.<sup>747</sup>

Diese Prämien wurden selbst dann vergeben, wenn das eigene Schiff bereits erhebliche Schäden erlitten hatte, vorausgesetzt, man konnte im finalen ‚Melee‘ erfolgreich bestehen und den Gegner niederringen.<sup>748</sup> Als Motivation für ein derartiges taktisches Verhalten wurden Erfolgsprämien bis zu 6.000 Gulden je nach Vorgehensweise und Ergebnis ausgesetzt. Desgleichen erging eine Resolution, nach der die Prämienzahlung auch Gültigkeit hatte für das Verbrennen und Versenken von Schiffen.<sup>749</sup>

Diese Anordnung wurde am 28. Juli 1705 durch einen weiteren Erlass über eine Verdoppelung der Prämien bekräftigt.<sup>750</sup> Details über die Bedingungen für die Zahlung der Vergütung waren nicht verfügbar. Einleitend hieß es, dass diese Maßnahme getroffen wurde zum Schutz des Handels, der Schifffahrt, der Fischerei sowie der Seegatts.

Drei Beschlüsse der Exekutive vom 19. Juni 1706 dienten als beispielhafte Umsetzung der Prämienregelungen von 1702, 1703 und 1705. Diese Entscheidungen betrafen zurückliegende Erfolge der *Commissievaarders* und dementsprechend ihnen zu zahlende Vergütungen. Im ersten Fall wurde lediglich die Auszahlung von zwei Dritteln der Prämie an den Rotterdamer Kaufmann Theodore van Rijswijk angeordnet, obgleich der Kapitän seines Kaperschiffs *Theodora* während des erfolgreichen Einsatzes gegen den französischen Kaperer *La Rusee* nicht im Besitz einer gültigen Kommission war.<sup>751</sup>

Im zweiten Fall wurde die Gewährung einer doppelten Prämie für D. Sanderssen, Kapitän des Kaperer *Zeelandia*, verfügt.<sup>752</sup> Grund war seine am 5. Oktober des vergan-

747 Ebd., S. 291–292. In diesem Dokument wurden die verschiedenen militärischen Optionen für den Einsatz der eigenen Brander wie auch die Abwehr feindlicher Brander im Nahkampf eines Gefechts beschrieben und je nach Art und Erfolg die Höhe der Prämie festgelegt.

748 Maritimer Begriff für den Nahkampf.

749 GPB, Bd. 5, S. 292.

750 Recueil van placaten (III), S. 335–338, [Nicht im Bestand].

751 Ebd., S. 486, [NLD #82].

752 Ebd., S. 486f., [NLD #83]. Als Beispiel für einen derartigen Text dient hier der Originalwortlaut dieses Extrakts: „Is gehoort het rapport van de Heeren van Lanmsweerde en andere haer Mog. Gedeputeerden tot de saken van de Zee hebbende in gevolge en tot voldoeninge van der selver Resolutie commissaris van den 19. der voorleede maendt geexamineerd de Requeste van A. Neygeret als Boeckhouder van den Capiteyn D. Sanderssen voerende den Commissievaerder Zeelandia op den 5. October van het voorleeden jaer na en hast gevecht verovert hebbende een Fransche Commissievaerder le Soldat genaemt den welcken tot Vlissingen

genen Jahres erfolgreiche Aufbringung des französischen Kaperschiffs *Le Soldat* und dessen Einbringung nach Vlissingen. Das Kollegium der seeländischen Admiralität hatte dagegen Einspruch erhoben, da die *Zeelandia* nicht wieder rechtzeitig vor einem Sturm und somit um 14 Tage verzögert zu einem erneuten Einsatz auslaufen konnte. Die Hohen Herren in Den Haag ließen nach eingehender Beratung am 26. Januar die Einwände nicht gelten, sondern gewährten die Auszahlung der doppelten Prämie.

Der dritte Beschluss betraf die Zahlung von jeweils 5.000 Gulden an zwei *Commissievaarders*, einer der Admiralität in Amsterdam, der zweite der Admiralität von Seeland zugeordnet, für ihre wagemutige und erfolgreiche Kaperung von zwei französischen Fregatten. Die *L'Ardent* war mit 68 Kanonen bestückt bei einer Besatzung von 340 Mann, während *Le Marquis* über eine Bewaffnung von 58 Kanonen verfügte und ebenfalls 340 Mann Besatzung zählte.<sup>753</sup>

Am 29. April 1709 wurde eine umfangreiche Erläuterung zur Vereinheitlichung von Prämienzahlungen an die *Commissievaarders* veröffentlicht.<sup>754</sup> Hintergrund für die Veröffentlichung dieser Regelung war die Bedrohung im eigenen weiteren Küstenvorfeld durch französischen *Corsaires*, insbesondere aus Dünkirchen. Man hoffte in Den Haag durch dieses Papier über die klaren Maßgaben zu der Gewährung von Erfolgsprämien einen finanziellen Anreiz für den Einsatz der eigenen Kaperer zu schaffen.

Darin wurden eine Reihe von zentralen Voraussetzungen für den Kapereinsatz dargelegt, die für eine Gewährung von Prämien erforderlich waren. Sie betrafen Standards für die Ausrüstung und die Registrierung des Kaperschiffs, die Stellung und Heuer des bei der Admiralität vereidigten *Boekhouders*, die Nachweise über die korrekte Aufbringung des feindlichen Kaperschiffes und schließlich die Dauer wie auch Region des Einsatzes. Letztere waren maßgeblich für die Höhe der jeweilig zu zahlenden Prämie.

Danach sollten 150 Gulden für Kaperungen in der Nordsee und 100 Gulden für außerhalb dieses Seegebiets gekaperte Schiffe gezahlt werden. Als Stichtag für die Zahlung der Prämien nach erfolgter Vernichtung, Versenkung oder Einbringung eines feindlichen Kriegsschiffs oder Kaperschiff wurde der 15. September 1708 festgelegt; die Umsetzung dieser Regelung lag in der Verantwortung der regionalen Admiralitäten. Eine Prämie wäre nicht zu zahlen, wenn es sich bei dem aufgebrachtten Schiff lediglich um einen bewaffneten Handelsfahrer handelte, selbst wenn dessen Schiffsführer im

hadde opgebracht versoeckende deswegens de dubbele praemie by Placaet van den 28. Juli 1705 gestatueert te mogen genieten waer in het Collegie ter Admiraliteyt in Zeelandt zwarigheyt was gemaect om dat geen veertien dagen te vooren in de Noordzee hadde gebruyckt waer in door den Vyandt gejaeght ende door storm was verhindert geworden hebbende niettemin het gemelde Collegie ter Admiraliteyt in faveur van de Supplianten aen haer Hoogh Mog geschreven by hare Missive ingekoomen den 26. Januarii deses jaers. Waer op gedelibereert zynde is goedtgevonden en verstaen dat den Suppliant de dubbele praemie wegens de voorsz veroverde Vyandtlijcke Commissievaerder sal genieten.“

753 Ebd., S. 487f., [NLD #84].

754 GPB Vol 5, S. 312–314, [NLD #92]. Darin wurde auf zwei frühere, in dieser Sache relevante Anweisungen vom 28. Juli 1705 (s.o. Anweisungen für die Kaperfahrer, [NLD #75]) und vom 15. September 1708 verwiesen; letzteres Dokument war weder im *Groot Placaet Boeck* noch in der *Recuël van alle Placaten* für das betreffende Jahr auszumachen.

Besitz eines Kaperbriefs war. In diesem Fall würden dem Kaperer einzig die üblichen Prisenerlöse zustehen.

In einer Resolution der Generalstaaten vom 25. September 1711 wurde die Komplexität der Prämienzahlung nach erfolgreichem Kapereinsatz erneut verdeutlicht. Nach sorgfältiger Prüfung relevanter Papiere und der vom Buchhalter des seeländischen Kaperschiffes *De Valck* vorgelegten Unterlagen musste schließlich dessen Kapitän die ihm zustehende Erfolgsprämie von 14.000 Gulden für einen Einsatz in den Gewässern spanischen Besitzungen der Karibik zugestanden werden.<sup>755</sup>

### 5.1.6 Zwischenfazit zu Regelungen für die Praxis des Priserechts

Die fünf Referenzthemen zu dieser Domäne verzeichneten insgesamt 53 Dokumente im Gesamtbestand.

#### ***Angelegenheiten in Verbindung mit dem Freikauf eines aufgebrachtten Schiffs***

Trotz der unterschiedlichen Dokumentenzahl und der verschiedenen Schwerpunkte formulierten alle drei Nationen klare und dezidierte Regelungen und Rahmenbedingungen zum Freikauf aufgebrachtter Schiffe. Diese Regelungen spiegeln nicht nur die unterschiedlichen maritimen Strategien und Prioritäten der einzelnen Länder wider, sondern geben auch Aufschluss über ihre internationalen Beziehungen und nationalen Interessen im maritimen Bereich.

Es ist bemerkenswert, dass die Generalstaaten gleich zu Beginn des Krieges den erforderlichen Rahmen für die Praxis dieser Option gesetzt hatten, während die französische Exekutive etwa drei Jahre nach offiziellem Beginn der Kaperunternehmungen erstmals eine Weisung zu dem Missbrauch des Freikaufs veröffentlichten.

#### ***Angelegenheiten zu Reprise, Besatzung eines aufgebrachtten Schiffs und zu Strandgut***

Interessanterweise gab es keine Dokumente im niederländischen Bestand, die solche Regelungen für die Generalstaaten der Niederlande verzeichnen. Dies könnte auf eine unterschiedliche Herangehensweise oder Prioritätensetzung hinsichtlich ihrer Kaperkriegsführung hinweisen.

Insgesamt deuten die diesbezüglichen Dokumente in den Regelwerken der beiden anderen Seemächte auf wiederholte Anpassungen als Reaktion auf zurückliegende Vorgänge hin. Sie verdeutlichen, dass sowohl die Behandlung von Reprisen und gestrandeten Schiffen als auch der Umgang mit den Besatzungen von gekaperten Schiffen zentrale wie auch komplexe Themen im Kontext der Seekriege darstellten, die daher eine Überarbeitung der Regelungen erforderlich machten.

755 Ebd., S. 314f., [NLD #96].

### ***Verbot zur Vernichtung von Bord- und Frachtpapieren eines aufgebrachtten Schiffes***

Diese Problematik war lediglich in einer Reihe von französischen Verordnungen und Regelungen präsent. Dies war umso bemerkenswerter, als dass den Schiffspapieren eine zentrale Rolle im Rahmen der Visitation eines angehaltenen Kauffahrteischiffes zukamen und damit ein entscheidendes Kriterium für dessen Erklärung als Prise konstituierte. Demzufolge war die absichtliche Vernichtung dieser Papiere ein wiederkehrendes Problem und Gegenstand der Verordnungen seitens der Marineführung.

### ***Verbot zur Plünderung von Fracht eines aufgebrachtten Schiffes***

Die verschiedenen Praktiken und Regelungen der Seemächte unterstreichen gleichsam Ziel und Notwendigkeit, Plünderungen der Fracht zu verhindern und zu ahnden. Während die genauen Regelungen und ihre Umsetzung variieren, liegt der gemeinsame Nenner in dem Bestreben, auch in Kriegszeiten Gesetz und Ordnung auf hoher See zu wahren sowie die Rechte und das Eigentum von Kaufleuten und Reedern zu respektieren und zu schützen.

### ***Angelegenheiten zu Prämienzahlungen für Kaperer***

Im französischen Bestand findet sich ein Dokument zur Prämienzahlung für die Aufbringung von feindlichen Postschiffen auf der Route Spanien–England. Es ging um die Beschaffung möglicher geheimdienstlicher Information. Dieser Auftrag in Verbindung mit einer zusätzlichen Prämie kollidierte mit dem gewohnheitsrechtlichen Verständnis über Konterbande, da derartige Schiffe mit Post eigentlich von der Kaperung ausgenommen waren. Um diese rechtliche Grauzone zu verlassen, gab die französische Exekutive einen ähnlich gelagerten Auftrag im Jahre 1704 per Ordonnanz heraus, der diese Schiffe als Ziele im Sinne des Seebeuterechts klassifizierte, wenngleich dies eine einseitige Festlegung ohne vorheriges Übereinkommen in einem völkerrechtlichen Vertrag darstellte.

Im englischen Bestand ist kein einziges Dokument zu dieser Thematik verzeichnet, was wiederum nicht heißen sollte, dass Regelungen über diese finanziellen Anreize für die eigenen Kaperfahrer nicht existierten. Die Prämienzahlungen waren dagegen ein wesentliches Vergütungssystem der niederländischen Exekutive. Diese Zahlungen dienten nicht nur als Belohnung für erbrachte Leistungen und als Kompensation für erlittene Verletzungen. Sie wurden auch als eine wirksame Möglichkeit gesehen, die Moral, Disziplin und Einsatzbereitschaft der Kaperer zu stärken. Damit erwartete die Exekutive einen Beitrag der *Commissievaarders* für den Schutz gegen die *Corsaires* aus Dünkirchen. Ein weiterer interessanter Aspekt der niederländischen Regelungen war auch die Gewährung von Vergütungen nach einem *Counter-privateering*-Einsatz, ein Indiz für die Bedrohung im eigenen Küstenvorfeld. Dabei ist jedoch festzuhalten, dass die Situation vor der Küste derart bedrohlich eingeschätzt wurde, dass die Kaperfahrer zu ihren möglichen Gewinnen bei einer Prisennahme nun auch noch zusätzliche Zahlungen für Einsätze, die eigentlich zum Spektrum der Marine gehörten.

Beide Seemächte zeigten unterschiedliche Herangehensweisen und Prioritäten, dennoch war das übergeordnete Ziel ähnlich: die Maximierung des eigenen Erfolgs durch finanzielle Anreize, angepasst an den jeweiligen aktuellen Interessen und operativen Erfordernissen.

Bemerkenswert ist, dass der Dokumentenbestand Englands keine Veröffentlichungen zu diesem besonderen Mittel der Motivation der eigenen *Privateers* verzeichnet. Dies wirft Fragen bezüglich der Existenz und Dokumentation eines vergleichbaren Prämiensystems auf: Handelt es sich hierbei um eine Darstellung unterschiedlicher Ansichten in offiziellen Regierungsdokumenten oder um eine Auslassung im von Marsden kompilierten Inventar von Veröffentlichungen zum Prisenwesen?

## 5.2 Rechtliche Sachverhalte zum Prisenwesen

Die Verteilung der insgesamt 98 nationalen Dokumente zu den zwei Referenzthemen (RTPW) der Domäne über rechtliche Sachverhalte zum Prisenwesen (RPW) über den Zeitraum der fünf Zeitabschnitte ist dem Diagramm (Abbildung 71) zu entnehmen.

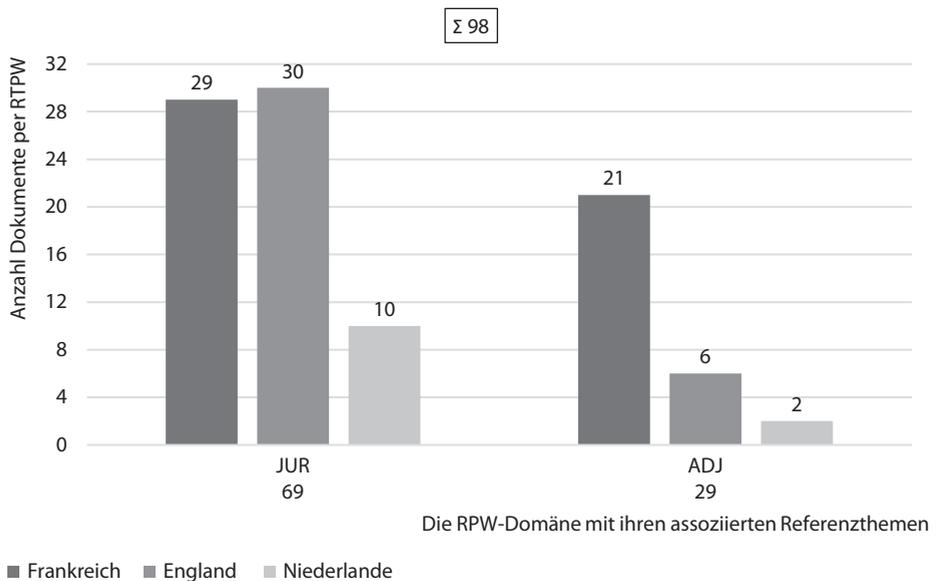


Abbildung 71: Die Verteilung der Referenzthemen zur RPW-Domäne 1672–1713

### Legende:

- RPW    Rechtliche Sachverhalte zum Prisenwesen  
 JUR    Prisenrechtliche Jurisdiktion und andere rechtliche Angelegenheiten  
 ADJ    Adjudikation von Prisen-Anteilen (Fracht und Erlöse)  
 RTPW    Referenzthema zum Prisenwesen

Das Korpus zum Thema der prisenrechtlichen Jurisdiktion und anderen rechtlichen Angelegenheiten (JUR) liegen mit jeweils 29 französischen bzw. 30 englischen Schriftstücken fast gleichauf. Der Beitrag im niederländischen Inventar ist dagegen mit zehn Papieren vergleichsweise gering.

Die Adjudikation von Prisenwaren und Prisenerlösen (ADJ) als zweites Kernthema dieses Bereichs umfasst 29 Dokumente. Hier dominiert das französische Regelwerk mit insgesamt 21 Dokumenten. Der englische Bestand steuert sechs Dokumente bei, und der niederländische Bestand enthält nur zwei Dokumente zu dieser Problematik.

### 5.2.1 Prisenrechtliche Jurisdiktion und andere rechtliche Angelegenheiten

Dieses Unterkapitel beschäftigt sich mit den verschiedenen Aspekten der prisenrechtlichen Jurisdiktion nach der Einbringung der Prise. Hierbei liegt der Fokus auf der Rechtsprechung der Prisengerichte bei den regionalen Admiralitäten der Seemächte sowie auf möglichen Berufungsverfahren der beiden betroffenen Parteien – dem Kapitän des eingebrachten Handelsschiffs und der Exekutive des Staates. Dazu kommen noch weitere in diesem Kontext stehende rechtliche Angelegenheiten, die einer Klärung bedurften. Aufgrund des großen Umfangs der Veröffentlichungen zum vorliegenden Referenzthema erschien es sinnvoll, die nachfolgende Präsentation der verschiedenen themenbezogenen Dokumente sowohl nach den drei Seemächten zu differenzieren als auch nach zeitlichen Abschnitten zu gliedern.

#### *Frankreich*

Das französische Regelwerk umfasst 29 Dokumente, die im Verlauf der fünf Zeitabschnitte veröffentlicht wurden. Davon stammen 13 aus der Zeit des Neunjährigen Krieges und weitere elf aus der Periode des Konflikts um die spanische Erbfolge. Die verbleibenden fünf Papiere verteilen sich auf die drei anderen Zeiträume.

#### *Der Holländische Krieg*

Mit einem königlichen Beschluss vom 5. August 1676 wurde in Frankreich, ähnlich wie in den Generalstaaten seit Ende März 1674 das Anheuern auf fremden, insbesondere feindlichen Schiffen verboten und unter Strafe gestellt.<sup>756</sup> Laut diesem *Arrêt du Conseil* mussten französische Bürger, die sich unter der Besatzung eines gekaperten Schiffes befanden, Dienst auf den Galeeren verrichten.

Am 23. September 1676 wurde mit der Konferenz als Gremium zur Entscheidungsfindung in prisenrechtlichen Angelegenheiten unter dem Vorsitz des Admirals von

<sup>756</sup> Ebd., S. 81–84, [FRA #15]. Die Ausführungen sprechen vom ewigen (*perpetuelle*) Galeerendienst, die Verurteilten waren in Ketten nach Marseille, der Basis der französischen Galeeren-Flotte, zu verbringen.

Frankreich erneut eingesetzt.<sup>757</sup> Diese Institution war erstmals am 20. Dezember 1659 etabliert worden, um über die Rechtmäßigkeit von Prisennahmen zu befinden.<sup>758</sup> Zum Zeitpunkt der Erneuerung dieser Anordnung war Louis de Bourbon, Comte de Vermandois,<sup>759</sup> de jure der Oberbefehlshaber der *Marine Royale*.

Mit dieser rechtlich-administrativen Richtlinie verfolgte Jean-Baptiste Antoine Colbert Marquis de Seignelay,<sup>760</sup> seit März 1669 *Secrétaire d'État de la Marine*,<sup>761</sup> eine weitere Reorganisation eines Teilbereichs seines Portfolios. Er stellte den Rat der Marine als *Conseil des Prises* auf; dieses Gremium war nicht direkt dem König unterstellt. In neun Artikeln wurde die personelle Zusammensetzung dieses Prisenrats einschließlich der einzuhaltenden Verfahrensbestimmungen festgelegt. Artikel 8 besagte, dass der Rat seine Entscheidungen im Einklang und Verordnungen Seiner Majestät und den von ihr mit ausländischen Fürsten und Staaten geschlossenen Verträgen treffen sollte.

Drei Wochen später, am 13. Oktober 1676, untersagte der Staatsrat den Offizieren der Admiralität, Beschlüsse über die Freigabe gekapertter Schiffe, die durch französische Kaperer als Prisen eingebracht wurden, zeitlich aufzuschieben oder gar auszusetzen.<sup>762</sup>

#### *Die erste Zwischenkriegszeit*

Gegen Ende dieses Zeitraums wurden die Spannungen zwischen den drei Seemächten immer offenkundiger und blieben nicht auf das erweiterte Kanal-Gebiet beschränkt. Die prisennrechtlichen Verordnungen Frankreichs als Reaktionen zu Aktivitäten der englischen und niederländischen Kaperfahrer berücksichtigten fortan auch die Karibik-Region. Der Staatsrat in Versailles beschloss am 12. November 1688, dass Handelsschiffe der Engländer und Niederländer oder andere verdächtig erscheinende Fahrzeuge, die in der Karibik-Region gesichtet und aufgebracht wurden, zur französischen Insel Martinique eingebracht werden sollten.<sup>763</sup> Der für die Region der *Îles de l'Amérique* dort ansässige Intendant war für die Durchführung der erforderlichen prisennrechtlichen Verfahren zuständig. Damit war eine zusätzliche Gerichtsbarkeit etabliert worden, um eine zügige Rechtsprechung zu ermöglichen und das Risiko des Verlusts einer ‚Guten Prise‘ aufgrund des Transits zu französischen Häfen in Europa zu minimieren.

757 Ebd., S. 85–89, [FRA #17]. *Réglement pour l'assemblée du conseil de marine ou des prises, et sur la manière dont il y sera procédé.*

758 Ebd., S. 49–51, nicht als Dokument im französischen Datenbestand implementiert, da deren dessen Veröffentlichung zeitlich vor der Untersuchungsperiode lag.

759 \* 1667, † 1683; unehelicher, später legitimer Sohn Königs Ludwig XIV.

760 \* 1619, † 1683, Sohn von Jean-Baptiste Colbert.

761 Dessert, La Royale. S.23. Er war damit für die Handelsmarine verantwortlich, zugleich oblag ihm auch die Gestaltung der Wirtschafts- und Kolonialpolitik. Zudem hatte er die politisch-administrative Verantwortung für die *Marine Royale*, der französischen Kriegsmarine, übernommen. Die operative Führung der Marine lag weiterhin bei einem Admiral.

762 Ebd., S. 89f., [FRA #18].

763 Ebd., S. 131, [FRA #25].

### *Der Neunjährige Krieg*

Nach dem Ausbruch des Neunjährigen Kriegs im März 1689 erhoben diverse Schiffseigner und Unternehmer Beschwerde über die Handhabung der Artikel 6 und 7 der Verfahrensregelungen bezüglich der auf See während des Krieges gemachten Prisen vom Oktober des vorherigen Jahres.<sup>764</sup> Artikel 6 bestimmte, dass Angelegenheiten dieser Art, bevor sie im Prisenrat unter Vorsitz des Königs geklärt wurden, zunächst der für Prisenachen zuständigen Konferenz unter der Leitung des Marineministers Marquis de Seignelay vorgelegt werden sollten. Beabsichtigten die Parteien nach dem Urteil zur Prisenache Revisions- oder Kassationsanträge zu stellen, würden diese dem Prisenrat vorgelegt. Zudem legte dieser Artikel 7 fest, dass in diesen beiden Fällen, sollte der *Amiral de France* im Amt sein, er dem besagten Rat beiwohnen und den Rang einnehmen, der ihm durch Geburt und Amt zusteht.

Der Staatsrat veröffentlichte daraufhin einen Beschluss zur Klarstellung am 30. Oktober 1689.<sup>765</sup> Zukünftig sollte eine zügige Behandlung der Prisenachen realisiert werden; zudem wurden die Zuständigkeiten bei der Einlegung einer Appellation gegenüber ergangenen Prisenurteilen angesprochen. Die im Rat erfolgte Nachbesserung zeigte das Interesse des Königs an der Klärung derartiger administrativ-rechtlicher Angelegenheiten sowie die Notwendigkeit verfügte Prozeduren des Prisenrates bei der Bearbeitung von Prisenangelegenheiten revidieren zu können. Die Revision war ein Hinweis auf eine Überprüfung der bisherigen Verfahren und vergleichbar mit einer heutigen Prozessreview<sup>766</sup> seitens der Admiralität für das Prisenverfahren, um dieses im Sinne der maßgebenden *Ordonnance 1681* optimal zu realisieren. Dazu gehören auch die ordnungsgemäßen Auszahlungen der Anteile an den Verkaufserlösen an die Berechtigten, einschließlich des Königs.

Mitte November 1689 erging eine Beschlussfassung des Rates, mit der eine im Parlament von Aix getroffene Entscheidung über die Prise *Le Saint-Antoine* aufgehoben und der Sachverhalt an die für die Beurteilung der Prisen zuständige Kommission in Versailles zurückverwiesen wurde.<sup>767</sup>

Am 20. Januar 1691 wurde per Beschluss die Zuständigkeit des Prisenrates erweitert. Nun fielen auch Schiffe unter feindlicher Flagge, die aufgrund der Wetterbedingungen gezwungen waren, einen französischen Hafen anzulaufen, in den Zuständigkeitsbereich. Dies galt auch für neutrale Handelsschiffe, deren Kapitäne nach einem solchen notgedrungenen Anlaufen keinen gültigen Seepass vorweisen konnten. Die festgelegten Prisenverfahren mussten uneingeschränkt eingehalten werden.<sup>768</sup>

Per Erlass vom Juli 1691 wurden die Richter der Admiralität angewiesen, feindliche Freibeuter, die in die Flüsse Frankreichs eindringen und dort gefangen genommen

<sup>764</sup> Ebd., S. 128–130, [FRA #23]: *Règlement au sujet des prises qui seront faites en mer pendant la guerre.*

<sup>765</sup> Ebd., S. 152f., [FRA #35].

<sup>766</sup> Verfahren aus dem Bereich der Organisationswissenschaften.

<sup>767</sup> Ebd., S. 153f., [FRA #36].

<sup>768</sup> Ebd., S. 160, [FRA #40].

wurden, zum Galeerendienst im Mittelmeer zu verurteilen.<sup>769</sup> Diese Maßnahme war eine Reaktion auf die Bedrohung durch seeländische *Commissievaarders* in den französischen Küstengebieten des Englischen Kanals.

Am 31. Oktober 1691 wurde eine Anordnung zur Problematik der Fahnenflucht veröffentlicht; sie bezog sich auf Besatzungen der Kaperschiffe, die von der *Marine Royale* zur Verfügung gestellt worden waren. Angeheuerte Besatzungsmitglieder durften ihre Dienstzeit nicht vorzeitig beenden oder gar desertieren. Obwohl die geleasteten Schiffe temporär nicht Bestandteil der königlichen Marine waren, unterlagen deren Offiziere und Mannschaften dennoch weiterhin dem Verhaltenskodex der Kriegsmarine einschließlich den Erfordernissen der Bachtung von Disziplin an Bord und an Land.<sup>770</sup>

Mit Beschluss vom 25. Februar 1692 erhielt Monsieur d'Argenson, bislang Ankläger Ihrer Majestät, die Bestallung als Richter im Tribunal zur Klärung der Prisenangelegenheiten.<sup>771</sup>

Zwei wichtige prisengerichtliche Entscheide sind für den 26. Oktober 1692 verzeichnet. Im ersten Fall handelte es sich um die Entscheidung zur Freilassung eines gekaperten Schiffs, das vom Prisenrat als ‚Gute Prise‘ eingestuft worden war. Die Besatzung des Schiffes konnte nachweisen, dass sie im rechtmäßigen Besitz eines portugiesischen Seepasses war. Zudem durfte – unter Berufung auf die Artikel 7<sup>772</sup> und 24<sup>773</sup> der *Ordonnance 1681* – ihr Schiff samt Ladung nicht konfisziert werden.<sup>774</sup> Portugal hatte sich bisher politisch nicht der Großen Allianz des Heiligen Römischen Reichs und der Generalstaaten angeschlossen; zudem hatte das Schiff keine Konterbande an Bord geladen.

In dem zweiten Urteil dieses Tages wurde der Schiedsspruch ‚Gute Prise‘ bestätigt.<sup>775</sup> Hier ging es um einen längeren Rechtsstreit, erneut über die Auslegung des Artikel 7. Ein unter französischer Flagge segelnder Handelsfahrer hatte Waren für einen niederländischen Empfänger sowie für französische Kaufleute als Fracht an Bord. Im Rahmen einer Kontrolle war er nach positivem Befund bei der Visitation eingebracht worden, aber am 15. März 1692 von der regionalen Admiralität freigegeben. Diese Entscheidung wurde sechs Monate später erneut bestätigt. Nun lag der Fall dem Staatsrat zur endgültigen Urteilsfindung vor.

Dieser entschied, dass das Schiff insgesamt als rechtmäßige Prise im Sinne des erwähnten Artikels 7 beurteilt wurde und die üblichen weiteren Verfahren über die

769 Ebd., S. 164–166, [FRA #43].

770 Ebd., S. 166f., [FRA #45].

771 Ebd., S.171, [FRA #49].

772 Alle Schiffe mit Ladung für den Feind sowie alle Waren, die im Besitz französischer oder alliierter Bürger an Bord eines feindlichen Schiffes aufgebracht wurden, waren als *bonne prise* zu konfiszieren.

773 Die Offiziere der Admiralität werden in Bezug auf den Akt der Aufbringung den Kapitän oder den Kommandanten des aufgebrachten Schiffes sowie die führenden Mitglieder seiner Besatzung anhören, und wenn nötig, auch einige Offiziere und Matrosen des aufbringenden Schiffes.

774 Ebd., S. 200–202, [FRA #57].

775 Ebd., S. 202–204, [FRA #58].

Prisenerlöse eingeleitet werden sollten.<sup>776</sup> Mit diesem Urteil wurde der priserechtliche Grundsatz Frankreichs gemäß der *Ordonnance 1681* erneut bekräftigt, der einen wichtigen Aspekt in der Durchführung des maritimen Handelskriegs darstellte.

Am 9. März 1695 wurde eine Regelung erlassen, die den landseitigen Teil des Prisenverfahrens in 17 Artikeln erneut kodifizierte.<sup>777</sup> Dabei lag der Fokus hauptsächlich auf den Details der Organisation und des Geschäftsablaufs bei der Bearbeitung von Prisenfällen. Es gab keine bemerkenswerten Änderungen im Vergleich zum fast 20 Jahre zuvor erlassenen Reglement zur gleichen Thematik, unter anderem zur Hinterlegung von Kautionen und relevanten Bescheinigungen vom 23. September 1676.<sup>778</sup> Neu war jedoch die Abfolge des Verfahrens in den überseeischen Regionen. Hinzu kam die Übertragung der maritimen Führungsverantwortlichkeit an den Grafen von Toulouse als *Amiral de France*, der trotz seines jungen Alters von jetzt 7 Jahren in diese Position formal eingesetzt wurde.

Ergänzend zu der neuen Richtlinie wurde vor Ablauf einer Woche am 14. März per Beschluss des Staatsrates verordnet, dass der Graf von Toulouse fortan über alle mit dem Amt verbundenen Rechte auf den Inseln und in den Kolonien Amerikas sowie in Ländern, die dem König unterstehen, verfügen sollte.<sup>779</sup> Diese Veränderungen waren ein Indiz für das kontinuierliche Engagement der französischen Krone, die Verfahren und Zuständigkeiten im Kontext des Prisenrechts zu klären und zu optimieren.

Die Ernennungsurkunden für die neuen Kommissare beim französischen Prisenrat waren ebenfalls am 9. März ausgehändigt worden.<sup>780</sup>

Am 18. April 1697 wurde vom Admiral entschieden, dass das Verfahren zur Entscheidung über die Beschlagnahme von Prisen innerhalb eines Monats nach Einbringung der Prise und der Verfügbarkeit aller erforderlichen Unterlagen abgeschlossen sein sollte.<sup>781</sup> Die Offiziere der Admiralität waren für eine schnelle Bearbeitung und anschließende Weiterleitung der Dokumente an den Generalsekretär der Marine verantwortlich. Bei fahrlässiger Verzögerung müssten sie mit Gehaltskürzungen rechnen.

Eine Entschließung des Staatsrates in der zweiten Zwischenkriegszeit, datiert auf den 1. November 1698, bestätigte unter Bezugnahme auf das Reglement für das Prisenverfahren vom 9. März 1695<sup>782</sup> die Zuständigkeit des *Amiral de France* für den priserechtlichen Entscheid über eine an der Gironde-Mündung bei Mechez aufgebrachten Prise.<sup>783</sup> Zwei Monate später, am 25. Januar, wurde erneut diese Funktion des Admirals als alleinige prisengerichtliche Entscheidungsinstanz über in Frankreich eingebrachte

776 „Tous Navires qui se trouveront chargez d'effets appartenans à nos ennemis, & les Marchandises de nos Sujets ou Alliez qui se trouveront dans un Navire ennemi, seront pareillement de bonne prise.“

777 Ebd., S. 229–239, [FRA #74].

778 Ebd., S. 85–89, [FRA #17].

779 Ebd., S. 241–243, [FRA # 76].

780 Ebd., S. 239f., [FRA #75].

781 Ebd., S. 277f., [FRA #95].

782 Ebd., S. 229–239, [FRA #74].

783 Ebd., S. 290–292, [FRA #101].

Prisen mit einem dementsprechenden Beschluss manifestiert.<sup>784</sup> Hintergrund beider Beschlüsse war der Versuch regionaler Parlamente, diese Zuständigkeit infrage zu stellen, um für sich selbst den finanziellen Nutzen aus gemachten Prisen ziehen zu können.

#### *Der Spanische Erbfolgekrieg*

Nur kurze Zeit nach der Veröffentlichung des Kriegsmanifestes der Generalstaaten beschloss der Staatsrat unter Leitung Ludwigs XIV. am 12. Mai 1702 die Wiedereinsetzung des letztmalig am 9. März 1695 institutionalisierten *Conseil des Prises*.<sup>785</sup> Dieser Beschluss wiederholte die damaligen inhaltlichen Festlegungen; die personelle Zusammensetzung des Prisenrates wie auch dessen Leitung des Grafen von Toulouse und *Amiral de France* blieben unverändert. Zudem wurde die Beachtung der ebenfalls am 9. März 1695 erlassenen Richtlinien für die Durchführung von Prisenverfahren erneut eingefordert.

Mit einem am 1. Juni 1702 veröffentlichten Beschluss ordnete der Staatsrat an, dass grundsätzlich alle englischen und niederländischen Kauffahrer, die seit dem 3. Mai respektive zehn Tage später am 13. gekapert wurden, als ‚Gute Prise‘ designiert werden, so wie es bisher nach einer Kriegserklärung gewohnheitsrechtlich üblich gewesen war.<sup>786</sup> Diese zeitlich gestaffelte Differenzierung erklärte sich damit, dass der König mit der Gewährung von Kommissionen Kapereinsätze gegen niederländische ab 22. April und gegen englische Schiffe ab 3. Mai genehmigt hatte.

In einem Brief des Königs an seinen Sohn, den Grafen von Toulouse und Admiral von Frankreich vom 21. Januar 1705 ging es erneut um einige englische und niederländische Handelsschiffe, die vor der offiziellen Kriegserklärung 1702 beschlagnahmt worden waren und deren Werte aus der Ladung noch treuhänderisch verwaltet wurden.<sup>787</sup> Er habe jetzt entschieden, dass die Schiffe prisengerichtlich so beurteilt würden, als ob deren Kaperung nach der Kriegserklärung erfolgt gewesen wäre. Als Begründung führte Ludwig XIV. an, dass die gegnerische Seite französische Handelsfahrer schon kondemniert und sich damit nicht an getroffene Vereinbarungen gehalten hatten.

Mit einer Entscheidung des Kronrates am 17. Oktober 1705 wurden zwei Beschlüsse des Parlaments von Bordeaux aufgehoben und diesem untersagt, jegliche Fälle im Zusammenhang mit eingebrachten Prisen anzuhören.<sup>788</sup> Die alleinige Autorität und die Führung dieses Entscheidungsgremium würden zentral beim Admiral von Frankreich liegen.

Am 23. Januar 1706 bestätigte der Staatsrat unter Vorsitz des Königs ein endgültiges Urteil des Prisenrats unter Darlegung verschiedener Aspekte im Kontext der Beschlagnahme

784 Ebd., S. 292f., [FRA #102].

785 Ebd., S. 294f., [FRA #104].

786 Ebd., S. 295f., [FRA #105].

787 Ebd., S. 335f., [FRA #126].

788 Ebd., S. 348–351, [FRA #133].

nahme eines englischen Handelsschiffs.<sup>789</sup> Diese Prise war im zweiten Halbjahr 1702 nach Bayonne eingebracht worden. Über einen Zeitraum von etwa vier Jahren hatte es zu diesem Fall insgesamt vier Eingaben gegeben, die dem königlichen Rat nunmehr für die juristische Klärung vorlagen.

Der französische Kapitän des Kaperschiffes hatte Berufung gegen den Entscheid des *Amiral de France* vom 12. Oktober 1702 eingelegt, danach sollte das gekaperte Schiff samt seiner Ladung als ‚Gute Prise‘ in den Besitz des Königs übergehen. Er machte jedoch geltend, dass er die Prise unter Einsatz seines Lebens erobert hatte und daher berechtigt sei, sie für sich zu beanspruchen. Der Staatsanwalt des Königs hatte damals argumentiert, dass der Kaperkapitän zum Zeitpunkt der Kaperaktion nicht im Besitz einer offiziellen, auf ihn ausgestellten Kommission gewesen sei. Der Prisenrat bestätigte am 8. Februar 1703 die Entscheidung der Erstinstanz; die Prise wurde dem *Amiral de France* zuerkannt. Dabei wurde auf das Versäumnis hingewiesen, das Urteil vom Oktober zu unterzeichnen. In einer weiteren Stellungnahme verwies der Staatsanwalt auf das Kriegsvölkerrecht und die römischen Gesetze. Er bestätigte die Rechtmäßigkeit der Prisennahme auf See sowie die Beschlagnahme von gestrandeten Schiffen in Kriegszeiten, wie sie in der Ordonnanz von 1681 festgelegt wurde.

In der dritten, nunmehr seitens des Admirals eingebrachten Expertise bestätigte er unter Hinweis auf frühere Ordonnanzen aus den Jahren 1543 und 1584 sowie auf die 1693 und 1696 verfügten Richtlinien über Kaperungen und Lösegeldzahlungen die französischen Grundsätze der Prisennahme in Kriegszeiten. Zudem unterstrich er die Bedeutung der gewährten Kommission. Der Staatsanwalt verfasste daraufhin ein erneutes Gutachten, das dem Staatsrat als vierte Eingabe vorlag. Schlussendlich bestätigte dieser die bislang vorgebrachten Grundsätze, Richtlinien, die Bedeutung bisher verfügten Regelungen<sup>790</sup> sowie den Entscheid der Admiralität in Bayonne vom Februar 1703 und dessen königlichen Bestätigung.

Die Besonderheit dieses Schriftstückes lag darin, dass es sich eigentlich nur um ein einzelnes Ereignis einer normalen Prisennahme handelte. Infolge der Berufung des Kaperkapitäns gegen das Urteil wurde nachfolgend das rechtliche Fundament für die Ablehnung des Einspruchs auf der Grundlage der prisennrechtlichen Anordnungen und Richtlinien dargelegt und gewährte damit einen aufschlussreichen Einblick in die Komplexität der Handhabung des Prisenrechts in einem Krieg. Im Grundsatz war diese Beurteilung vergleichbar mit dem Vorgehen in einem derartigen Fall bei den beiden anderen Protagonisten England und die Generalstaaten.

In einem Schreiben des Marineministers Pontchartrain an den Intendanten der Marine in Le Havre erging am 29. Januar 1707 die Weisung an die dortigen Offiziere der

789 Ebd., S. 355–362, [FRA #136].

790 Diese betrafen zudem Einzelheiten über zwei verschiedene Aspekte von Konfiszierungen, die Bestimmungen über die Abgabe des Warnschusses unter fremder Flagge, die legale Höhe von Lösegeldforderungen sowie die Bestätigung der königlich autorisierten Prisennahme durch private Kaperer, solange sie nach Gesetz, Form und Ordnung verlief.

Admiralität, im Rahmen der Begutachtung der eingebrachten Prise dessen Besatzung festzunehmen, um bei passender Gelegenheit mit den Feinden einen Gefangenenaustausch auf Gegenseitigkeit vornehmen zu können.<sup>791</sup>

Am 1. Juni 1707 wurde per Ordonnanz die Amnestie für Flibustiere und Deserteure angeordnet.<sup>792</sup> Hintergrundinformationen und weiterführende Begründungen zu dieser Weisung fehlen in Lebeaus *Code des Prises* wie auch in Chardons diesbezüglichen Zusammenstellung. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass die Exekutive in Versailles versucht haben könnte, einen Mangel an Seefahrpersonal durch die Begnadigung erfahrener Fahnenflüchtiger zu kompensieren.

„Flibustiere“ wurden nicht als Piraten, sondern als Freibeuter bezeichnet, ein Begriff, der für Schiffsbesatzungen verwendet wurde, die vorwiegend in der Karibik Schiffe kaperten, gegebenenfalls sogar in Zusammenarbeit mit Einheiten der *Marine Royale* oder legitimierten Kaperern. Auf der englischen Seite bezeichnete man diese Gruppe als *Buccaneers*, während der äquivalente niederländische Begriff *Freebooter* lautet. Obwohl die Schiffsführer der für diese Aktivitäten verwendeten Fahrzeuge von den nationalen Gesetzen und Verordnungen zum Prisenrecht wussten, überschritten sie in ihren Praktiken oft eine imaginäre Linie, die sie in die Nähe der Piraterie rückte.<sup>793</sup>

Mit einem Beschluss vom 13. August 1707 erweiterte der Staatsrat die Zusammensetzung des per Reglement vom 9. März 1695 festgelegten Prisenrats um den Generalsekretär der Marine Sr. Valincourt. Er sollte fortan Sitz und Stimme in dem Gremium haben, ergänzt um die Befugnis zur Ausarbeitung von Befehlen und Weisungen sowie zur Unterzeichnung von Depeschen.<sup>794</sup>

In einem Beschluss des Staatsrates vom 18. Juli 1708 wurde der Fall der von der lokalen Admiralität beschlagnahmten *Providence* aus Rotterdam und der nachfolgende Widerspruch gegen dieses Urteil behandelt, einschließlich der verschiedenen rechtlichen Positionen, die dabei entstanden waren.<sup>795</sup>

Das holländische Handelsschiff wurde im August 1707 auf Antrag der königlichen Handelskammer in Dünkirchen beschlagnahmt, da es die vorgeschriebene Route nicht eingehalten hatte. Ein Widerspruch wurde beim Parlament von Paris eingelegt und am 30. Dezember an die Admiralität dieses Hafens als Erstinstanz zurückverwiesen. Nach Prüfung der Sachlage und des Logbuchs des Handelsschiffs entschied der königliche Staatsanwalt des Prisenrats drei Wochen später, dass die Beschlagnahme gerechtfertigt war. Das Verfahren war jedoch entgegen den festgelegten Regelungen verlaufen. Weder das Parlament noch die Admiralität hatten die Befugnis, die Rechtmäßigkeit der Beschlagnahme zu beurteilen. Der Fall über Handelsschiffe unter feindlicher Flagge,

791 Lebeau: *Code des Prises* (I), S. 375 ( ohne Text des Beschlusses), [FRA #142].

792 Ebd., S. 377, [FRA #144].

793 Gilbert Buti und Philippe Hrodej: *Dictionnaire des corsaires et des pirates*. Paris 2013 (= *Dictionnaire*), S. 290.

794 Lebeau: *Code des Prises*, S. 377f., [FRA #146].

795 Ebd., S. 385f., [FRA #152].

die aufgrund schweren Wetters von ihrem beabsichtigten Kurs abweichen und einen Nothafen anlaufen mussten, um Schiff und Besatzung nicht zu gefährden, sollten dem *Conseil des Prises* zur Entscheidung vorgelegt werden.

Angesichts dieser revidierten Rechtslage schloss sich Ludwig XIV. der Position seines Staatsanwaltes an und verfügte, den Fall erneut zu verhandeln und gemäß den Richtlinien vom 9. März 1695 an den *Amiral de France* zur Entscheidung zu überweisen. Darüber hinaus wurde ein weiteres in der Sache beantragtes Berufungsverfahren unter Androhung einer Geldstrafe von 10.000 Livres ausgeschlossen. Mit diesem Auszug aus den Beschlüssen wollte der Marineminister sicherstellen, dass alle regionalen Admiralitäten über die Zuständigkeit des *Conseil des Prises* bei solchen Vorfällen informiert wurden, um Willkür in der Zukunft zu vermeiden und Rechtssicherheit zu schaffen. Bemerkenswert an diesem Vorgang ist, dass die Kriegsparteien zu dieser Zeit begonnen hatten, erste Friedensverhandlungen zu führen.

## England

### *Der Holländische Krieg*

Das englische Regelwerk umfasst 30 Dokumente, die während der fünf Zeitabschnitte veröffentlicht wurden. Davon stammen elf aus der Zeit des Holländischen Kriegs, zwölf sind für den Verlauf des Neunjährigen Krieges und weitere fünf für die Periode des Konflikts um die spanische Erbfolge. Die verbleibenden zwei Papiere entfallen auf die erste Zwischenkriegszeit.

Die unautorisierte, eigenmächtige Prisennahme von Schiffen des niederländischen Smyrna-Konvois im März 1672 wurde zur Klärung der Rechtmäßigkeit vor den *Admiralty Court* in Whitehall gebracht. Im Kern drehte sich dabei alles um die Hoffnung des klagenden Kaperers, dass die von ihm gekaperten und eingebrachten Schiffe als ‚Gute Prise‘ anerkannt würden. Der seit 1668 amtierende oberste Richter der Admiralität, Sir Jenkins, verfasste am 8. Mai 1672 eine Protestnote an Sir Joseph Williamson, den Leiter des *Privy Council Office*. Darin legte er auf Grundlage seines Verständnisses von Recht und Amt dar, dass ein Urteil zugunsten des *Privateers* gegen die Regeln des Völkerrechts verstoßen würde und er daher einer Forderung auf Anerkennung als ‚Gute Prise‘ nicht nachkommen könnte.<sup>796</sup>

Sieben Wochen nach dem Kriegsausbruch am 22. Mai 1672 veröffentlichte der englische Kronrat ein Dokument mit Regelungen und Richtlinien zur Jurisdiktion über Prisenfälle, die vom Hohen Gerichtshof der Admiralität zu beachten waren – ein für die Handhabung des Prisenrechts bedeutsames Schriftstück.<sup>797</sup>

<sup>796</sup> Marsden: *Law and Custom* (II), S. 78–80; [ENG #1]. R. G. Marsden: *Early Prize Jurisdiction and Prize Law in England*. Part 3. In: *The English Historical Review* (1911), hier: S. 49.

<sup>797</sup> Pratt: *Law of Contraband of War*, S. 252–256; [ENG #4].

Der erste Artikel wies auf den prisenrechtlichen Grundsatz hin, der die Rechtsprechung in diesem Krieg leiten sollte: Schiffe aus den Vereinigten Provinzen und deren Ladung wären als rechtmäßige Prisen zu konfiszieren und zu verurteilen. Der prisenrechtliche Leitsatz ‚Unfrei Schiff-Unfrei Gut‘ markierte damit eine bemerkenswerte Diskrepanz zu den grundlegenden Vorstellungen des *Consolato del Mar*.<sup>798</sup> Für einen möglicherweise koordinierten Ansatz für Vereinbarungen zur Rechtsprechung mit dem damaligen Bündnispartner Frankreich in diesem Krieg gab es keinen Hinweis. Es scheint, als ob man auf prisenrechtlichem Gebiet diplomatische Verwerfungen zu verhindern anstrebte. Einerseits existierten sehr wohl unterschiedliche rechtliche Auffassungen, andererseits wollte London damit keinen politischen Druck auf den existierenden französischen Handelsverkehr mit seinem nördlichen Nachbarn ausüben. Die Dokumentenbestände Frankreichs und der Generalstaaten enthielten zu Beginn dieses Krieges keine vergleichbaren Beschlüsse der Exekutiven in Versailles und Den Haag für deren Rechtsprechung.

Zwei undatierte Schriftstücke aus dem Jahr 1672 geben Einblicke in die prisenrechtliche Jurisdiktion Englands und die damit verbundene Urteilsbegründung des obersten Richters Sir Jenkins zu eingebrachten Prisen des Feindes, hier der Niederlande, als Auszüge der beiden Verdikts. Zur Prise *White Fox* ist zu entnehmen, dass Schiff, Fracht sowie das bewegliche Gut an Bord als rechtmäßige Prise in den Besitz des Königs übergingen.<sup>799</sup>

Im zweiten Entscheid übertrug der König – aus Gnade und in Anerkennung des wagemutigen Einsatzes des Kapitäns und dessen Besatzung – neben der üblichen Prämie auch das Verfügungsrecht über ihre Prise. Dabei handelte es sich um das bewaffnete Kaperschiff *Tarbrush* samt seinen Kanonen und Ladung.<sup>800</sup> Beide Urteile folgten dem in England verordneten prisenrechtlichen Grundsatz „*if any part of a ship belongs to the enemy, the whole shall be prize*“, wie er im Kronrat während des zweiten Englisch-Niederländischen Krieg festgelegt wurde.<sup>801</sup>

Am 30. Juni 1673 nahm der *Lord Commissioner of the Admiralty*, der Herzog von Lauderdale, Stellung zu einer Anfrage schottischer Richter bezüglich des Zusammenhangs von Konterbande und Prisen.<sup>802</sup> Er machte darauf aufmerksam, dass in diesem Krieg die diesbezüglichen Vereinbarungen aus dem Friedens- und Allianzvertrag von Breda mit den Generalstaaten vom 31. Juli 1667<sup>803</sup> hinfällig geworden waren. Kein Verbündeter könnte sich auf Vorteile berufen, wenn sein Schiff in einem feindlichen Hafen mit Fracht des Gegners beladen wäre oder auf See mit solchen Gütern ange-

798 Vgl. dazu Kapitel 2.1 dieser Arbeit.

799 Marsden: *Law and Custom* (II), S. 81; [ENG #5].

800 Ebd., S. 82f.; [ENG #6].

801 Ebd., S. 58. Diese Verordnung ist nicht Bestandteil der englischen Dokumentensammlung.

802 Ebd., S. 84; [ENG #8].

803 William Harris: *A complete collection of all the marine treaties. subsisting between Great-Britain and France, Spain, Portugal, Austria, Russia, ... &c. commencing in the year 1546, and including the definitive treaty of 1763. With an introductory discourse.* London 1779, S. 101–106.

troffen würde. Zudem erklärte er, dass die Anwesenheit von Bürgern der Generalstaaten auf einem neutralen Schiff keinen Grund für dessen Konfiszierung oder die Beschlagnahmung der Ladung darstellen würde, wie es im vorangegangenen Krieg der Fall war. Wenn jedoch ein Teil des Schiffes einem Bewohner der Generalstaaten gehörte, so wurden sowohl das Schiff als auch die Ladung zur Prise erklärt; mit dieser Aussage bestätigte Sir Lauderdale den nunmehr auch in England gültigen Grundsatz ‚Unfrei Schiff-Unfrei Gut‘ für die Prisennahme. Hinsichtlich der Frage, nach welchem Prinzip verfahren werden sollte, wenn der Kapitän des Schiffes seinen Wohnsitz in Holland hatte, überließ er es den schottischen Richtern, diesen Fall entweder nach dem Nationalitäts- oder dem Domizilprinzip, also dem Wohnort des Schiffsführers, zu beurteilen.<sup>804</sup>

Am 22. Dezember 1673 legte Sir Robert Wyseman, Richter für maritime Angelegenheiten, dem König und der Admiralität nach einer eingehenden Prüfung einen prisensrechtlichen Sachverhalt zur Entscheidung vor.<sup>805</sup> Im Mittelpunkt standen zwei von einem flämischen Kaperer aufgebrachte französische Prisen. Durch widrige Windverhältnisse war es unmöglich geworden, die Schiffe nach Ostende zu verbringen. Eines der Frachtschiffe musste in Poole<sup>806</sup> anlegen, während das andere durch einen englischen Dogger<sup>807</sup> gezwungen wurde, in Portsmouth festzumachen. Der Schiffsführer verfügte über einen von dem Gouverneur der Spanischen Niederlande gegen Frankreich ausgestellten Kaperbrief, sein Geburtsort war Emden und sein aktueller Wohnsitz einschließlich seiner Familie befand sich in Ostende. Sir Wyseman empfahl unter Bezugnahme auf das *Lawe of Nations* und auf Frankreich als *Socius in Bello*, dass der König die beiden gekaperten Schiffe an ihre Kapitäne zurückgeben und ihnen weiterhin Schutz in seinen Häfen gewähren sollte. Diese Einschätzung ist bemerkenswert, da Sir Wyseman sein Rechtsempfinden nicht von der politischen Situation mit Frankreich beeinflussen ließ und daher für die Rückgabe der vom Feind erbeuteten Prise plädierte.

Die juristische Expertise von Sir Jenkins wurde in den Jahren 1674 und 1675 erneut bei zwei Fällen, in denen feindliche Handelsschiffe als Prisen genommen wurden, herangezogen. Anfang 1674 bestätigte er die Rechtmäßigkeit der Kaperung eines niederländischen Handelsschiffes durch einen englischen *Privateer*; eine Reihe diverser Faktoren unterstrichen die Komplexität in dieser Urteilsfindung.<sup>808</sup> Mit einer Kommission, die vom *Lord High Admiral of Scotland* ausgestellt wurde, war der betroffene Schiffsführer unter der Flagge der Vereinigten Provinzen zur legalen Kaperung von Frachtern ermächtigt. Die erbeuteten Güter, das Schiff samt seiner Ausrüstung und seiner Ladung

**804** Dieses Schriftstück adressierte einige grundlegende Aspekte der Praxis des Prisenrechts in Kriegen und war damit zu deren Verständnis und Einordnung hilfreicher als längere Verordnungs-texte.

**805** Marsden: *Law and Custom* (II), S. 84–86; [ENG #9].

**806** Eine Hafenstadt an der Südküste Englands zwischen der Insel Wight im Osten und Weymouth im Westen.

**807** Dies ist ein zweimastiges Fischerboot, das auch für militärische Zwecke und Kaperfahrten genutzt wurde.

**808** Ebd., S. 89, [ENG #10]: „the aforesaid ship, the Mayflower, otherwise the May Tree, [...] belonged and appertained, at the time of their capture, to subjects of the States of the United Provinces, enemies of our lord the king [...] rightly and lawfully captured by.”

wurden nach Abzug eines Zehntels des Wertes für den Herzog von York, den Lord High Admiral von England, zur weiteren Verfügung an den Admiral von Schottland sowie zwei weiteren Herren des schottischen Adels überstellt. Diese zusätzliche Verteilung der Einnahmen aus der Kaperung deutete darauf hin, dass diese Unternehmung von einem Syndikat finanziert worden war. Die Zuweisung eines Zehntels an den Herzog von York entsprach der Teilhabe vergleichbarer Positionen in Frankreich und in den Provinzen.

Das Rechtsempfinden von Sir Jenkins war in zwei Fällen zu Prisennahmen von feindlichen Kauffahrern in den Jahren 1674 und 1675 erneut gefragt. So erklärte er Anfang 1674 die Rechtmäßigkeit einer Prisennahme eines niederländischen Kauffahrers durch einen englischen *Privateer* unter Nennung von einigen Fakten, die diesen Sachverhalt charakterisierten. Mit einer vom *Lord High Admiral of Scotland* ausgestellten Kommission war betroffene Schiffsführer unter der Flagge der Vereinigten Provinzen zur legalen Kaperung von Frachtern ermächtigt. Die eingebrachte Beute; Schiff mit samt seiner Ausrüstung und seiner Ladung, ging nach Abzug eines Zehntels des Wertes für den Herzog von York, *Lord High Admiral* von England, zur weiteren Verfügung an den Admiral von Schottland sowie zwei weiteren Herren der schottischen Oberschicht. Diese zusätzliche Verteilung des Erlöses aus der Prisennahme wies darauf hin, dass diese Kaperunternehmung von einem Syndikat finanziert worden war. Die Zuweisung eines Zehntels an den Herzog von York entspricht der Teilhabe der vergleichbaren Positionen in Frankreich und in den Provinzen.

Mit seiner richterlichen Entscheidung im Jahr 1675 (ohne spezifisches Datum) betonte Sir Jenkins die besondere Bedeutung von zeitlichen und geografischen Bestimmungen in internationalen Verträgen.<sup>809</sup> So hatte Artikel 3 des Friedensvertrags von Westminster im Februar 1674 Kriterien festgelegt, nach denen eine Kaperung nach Beendigung des Konflikts weiterhin zulässig sein sollte.<sup>810</sup> Im Allgemeinen wurde von den Kaperern, die mit einer Kommission ausgestattet waren, erwartet, dass sie ihre Aktionen entsprechend anpassten oder einstellten. Befanden sie sich jedoch noch auf See, weit entfernt von ihren Stützpunkten oder Häfen, hatten sie oft keine Kenntnis von solchen Vereinbarungen und setzten ihre Jagd auf potenzielle Prisen fort. Die Geografie der Kaperaktivitäten, kombiniert mit den damaligen Kommunikationsmitteln und -wegen zur Übermittlung relevanter Informationen, stellte ein besonderes Dilemma für die Schiffsführungen auf See dar. Durch zusätzliche Bestimmungen über einen späteren Beginn der Waffenruhe oder des Friedens in bestimmten Regionen wurde dieses Problem berücksichtigt.

Der hier vorliegende Rechtsfall bezog sich auf eine Prisennahme in der Bucht von Cadiz am 24. März des Jahres 1673, also nach Abschluss des Friedensvertrags, aber vor der im Abkommen festgelegten Frist für die Einstellung der Feindseligkeiten in dem

<sup>809</sup> Marsden: *Law and Custom* (II), S. 90–91, [ENG #11]: *Sentence condemning a prize captured after peace declared, but before the time named in the treaty for cessation of hostilities at the place of capture.*

<sup>810</sup> Chalmers: *A collection of treaties*, S. 172.

Gebiet, in dem die Kaperung stattfand. Sir Jenkins stellte in seiner Entscheidung zu den Ansprüchen des *Privateer* fest, dass Ort und Zeitpunkt eine legale Prisennahme gemäß besagtem Artikel 3 rechtfertigten. Cadix liegt im Seegebiet zwischen den *Soundings*<sup>811</sup> und Tanger, für das eine Friedenspflicht erst mit Ablauf des 7. April galt. Damit konnte die Gegenseite sich nicht auf die Verletzung des Vertrages berufen. Der Anspruch auf Zuerkennung der Prisenerlöse war damit rechtmäßig; diese standen jedoch vollständig dem König, dem Schatzamt und der Admiralität zu, da der Kapitän des Kaperschiffs nicht im Besitz einer autorisierten Kommission gewesen war.

#### *Die erste Zwischenkriegszeit*

Einem Exzerpt einer englischen Verteidigungsschrift bei einem prisengerichtlichen Prozess in La Coruña<sup>812</sup> im Jahre 1676 (ohne Datumsangabe) war zu entnehmen,<sup>813</sup> dass die Generalstaaten schon gleich nach Kriegsbeginn mit England im Jahre 1672 eine offizielle Niederlassung mit juristischen Vollmachten in dieser Stadt an der nordwestspanischen Küste institutionalisiert hatten. Seitdem waren Prisen unter feindlicher Flagge dort eingebracht und seitens eines bevollmächtigten Residenten prisengerichtlich entschieden worden. London hatte Kenntnis darüber erhalten, nachdem ein englisches Kauffahrteischiff durch einen niederländischen Kaperer als Prise genommen, als rechtmäßig anerkannt und anschließend dem Prisennehmer zum Erwerb überlassen worden war.

Die Rechtsprechung bei Prisenverfahren außerhalb des Staatsgebiets hatte bis dahin nicht der üblichen Praxis in Europa entsprochen; der Gerichtsstand der drei Seemächte war grundsätzlich am Sitz der jeweiligen Admiralität angesiedelt. Mit der Ausdehnung der Kaperaktivitäten jenseits der eigenen Küstengewässer begann sich vermehrt die Auffassung durchzusetzen, aus maritimen und praktischen Gründen regionale Gerichtsbarkeiten zu institutionalisieren. Es war grundsätzlich zu erwarten, dass ein gekapertes Schiff auf seinem angeordneten Transit über den Atlantik zum entfernten Hafen der zuständigen Admiralität erheblichen Risiken durch Wind, Wetter und Seeang ausgesetzt sein würde. Potenzielle Schäden oder gar Totalverlusts von sowohl Schiff und Besatzung als auch der Fracht wären somit nicht auszuschließen. Diese Risiken könnten minimiert werden, wenn es möglich wäre, das aufgebrachte Schiff in einen regionalen Hafen zu verlegen, der mit Institutionen für prisengerichtliche Entscheidungen ausgestattet war.

Ein weiterer auftretender Aspekt, der sich im Kontext der prisengerichtlichen Jurisdiktion zeigte, waren die Handelsgeschäfte mit neutralen Handelspartnern. Ein Fall, der in einem Brief aus Edinburgh vom 27. September 1675 beschrieben wurde, veran-

<sup>811</sup> Der lotbare Grund außerhalb des westlichen Eingangs zum Englischen Kanal bzw. im westlichen Seegebiet der Scilly Inseln; dies Seegebiet wird im maritimen Sprachgebrauch ebenfalls als *Western Approaches* bezeichnet.

<sup>812</sup> Hafenstadt der Provinz Galizien im Nordwesten Spaniens.

<sup>813</sup> Marsden: *Law and Custom* (II), S. 94–95, [ENG #13].

schaulich die wiederkehrenden Handelsprobleme, die englische Kaufleute mit den neutralen Staaten Dänemark und Schweden erlebten.<sup>814</sup> Ein mit Korn beladenes dänisches Kauffahrteischiff war durch einen englischen Kapitän einer Yacht<sup>815</sup> aufgebracht und nach Leith/Schottland eingebracht worden. Der Schiffsführer verwies auf seine vorgebliche schwedische Kommission, aufgrund derer er agierte. Der Kronrat wies gemäß der im Mai 1676 ergangenen Proklamation Sir Williamson, den für Schottland zuständigen Staatssekretär an, über den Herzog von Lauderdale die Freilassung des dänischen Schiffes zu veranlassen. Seit dem Erlass des *Navigation Act 1673*<sup>816</sup> verlief der bilaterale Handel mit Dänemark sowie mit Schweden einvernehmlich und somit auch legalisiert. Der Kapitän der Yacht sollte jedoch zusammen mit seiner Besatzung nach England zur prisengerichtlichen Klärung überstellt werden.

Ein anderes juristisches Problem, das Klärung bedurfte, war der Dienst englischer Seeleute auf Schiffen unter fremden Flaggen.<sup>817</sup> Nach Beschwerden befreundeter und alliierter Fürsten und Staaten reagierte das englische Königreich am 17. Mai 1676 mit einer diesbezüglichen Bekanntmachung. Diese richtete sich insbesondere an diejenigen Reeder und Schiffsführer, die mit Lizenzen Dritter Kapereinsätze gegen Schiffe unter englischer Flagge unternahmen. Zuwiderhandlungen unterlagen nach Gesetz und Recht strengster Strafverfolgung. Vergleichbar mit Frankreich und den Generalstaaten der Niederlande bemühte sich auch die Exekutive in Whitehall, dem maritimen Söldnertum Einhalt zu gebieten, um diplomatische und politische Komplikationen zu vermeiden. Allerdings gab es einen bedeutenden Unterschied zu den thematisch ähnlichen Verordnungen der beiden anderen Staaten: England befand sich nicht im Krieg mit ihnen, damit stand nicht ein möglicher Landesverrat im Fokus, sondern die Politik der Neutralität gegenüber den Antagonisten des derzeitigen Kriegs.<sup>818</sup>

Im Jahre 1680 war es zu einer Havarie infolge einer Strandung eines Kauffahrers aus Bristol an der Ost-irischen Küste gekommen.<sup>819</sup> Das Schiff war von einem algerischen Kaperer mit türkischen, spanischen und englischen Seeleuten in gekapert worden. Nach mehreren Tagen in deren Besitz lief das Schiff aufgrund schweren Wetters auf Grund; es konnte schließlich von Einheimischen geborgen werden. Sir Jenkins führte in seinem Bericht zur Rechtslage dazu aus, dass weder die Gesetzeslage noch ein Gewohnheitsrecht den Besitzer des Küstenstreifens berechtigte, eine Kostenerstattung für die Bergung des havarierten Schiffes zu beanspruchen. Die Tatsache, dass es länger

<sup>814</sup> Ebd., S. 93f., [ENG #12].

<sup>815</sup> Einmastiges, kleines Segelschiff mit sehr leichter Bewaffnung.

<sup>816</sup> John Raithby: *The Statutes Relating to the Admiralty, Navy, Shipping, and Navigation of the United Kingdom* -. From 9 Hen. III to 3 Geo IV. inclusive. London 1823, S. 64f.

<sup>817</sup> Marsden: *Law and Custom* (II), S.92f., [ENG #15].

<sup>818</sup> Marsden hält in einer Fußnote zu diesem Dokument fest, dass ähnliche Proklamationen 1674, 1678 und 1688 veröffentlicht worden waren, nach denen die Kommandanten der *Royal Navy* angewiesen waren, englische Seeleute, die sie auf fremden Schiffen antreffen, festzunehmen und den Behörden zu überstellen (nicht Teil des Bestandes).

<sup>819</sup> Marsden: *Law and Custom* (II), S. 103f., [ENG #18].

als 24 Stunden im Besitz des Kaperers gewesen war, änderte nichts an den genuinen Eigentumsrechten des Reeders. Dies galt auch für die Fracht, ebenso für Ansprüche des *Lord Admiral*, da das Schiff nicht zurückerobert worden wäre. Die aus der nordafrikanischen Region stammenden Besatzungsmitglieder des Kaperschiffs könnten gerichtlich nicht als Piraten belangt werden, da ihnen das Privileg des Feindstatus<sup>820</sup> zustehen würde; demzufolge könnten sie jedoch freigekauft oder auch ausgetauscht werden. Diese Regelung würde ebenfalls für den an Bord angetroffenen spanischen Seemann zutreffen; im Gegensatz dazu wäre der englische Matrose des Hochverrats anzuklagen.

Dieser Fall weist auf eine Reihe von Aspekten hin, die zusätzliche Herausforderungen bei bzw. nach einer erfolgten Prisennahme aufzeigen. Sie betrafen die Widrigkeiten der Navigation und des Wetters in Küstengewässern, aber auch konkurrierende Ansprüche auf Eigentum über Kostenerstattung bei Bergung sowie der Status der Kaperer bei deren Gefangennahme.

Der inzwischen etablierte Prozess zur Ahndung von Prisennahmen wurde sogar im entfernten Indien befolgt, wie ein Bericht über verschiedene prisengerichtliche Verfahren an Bord der *Beaufort*, einem Schiff der Ostindien-Kompanie, zeigte.<sup>821</sup> Diese lag vor Anker im Mündungsdelta des Ganges nahe Kalkutta. Am 28. Oktober 1686 hatte ein englischer *Privateer* ein von der Besatzung verlassenes Schiff ohne jegliche Fracht in Besitz genommen. Da er eine königliche Kommission vom Dezember 1685 vorweisen konnte, entschied das zuständige Gericht auf rechtmäßige Prisennahme des Schiffes. Nach dessen Taxierung inklusive Kanonen und Gegenstände an Bord, wurde ein Zehntel des Wertes der Prise Seiner Majestät König Jakob II. zuerkannt. Die angefallenen Gerichtskosten hatte die Gesellschaft zu tragen.

### *Der Neunjährige Krieg*

Drei Monate nach Beginn des Neunjährigen Kriegs, am 3. Juli 1689, erteilte König Wilhelm III. seinen Richtern des Hohen Admiraltätsgerichts und dem Staatsanwalt einen Auftrag für ein Rechtsgutachten. Dabei ging es um die Befugnisse der Krone das Recht englischer Untertanen dahingehend vertraglich abzusichern, deren Ansprüche auf Güter geltend zu machen, die als Prisen ausländischer Kaperer nach England gebracht wurden.<sup>822</sup>

<sup>820</sup> Rodger: *The command of the ocean*, 89–91. England befand sich 1677–1682 im Krieg mit dem Bey von Algier.

<sup>821</sup> Marsden: *Law and Custom* (II), S. 121–123, [ENG #23].

<sup>822</sup> Ebd., S. 124–126, [ENG #28]. Grundlage für diesen Auftrag war Williams Frage: „*Whether it be consistent with the law of England for the king to make an article in a treaty with another kingdome or state that in case prizes be taken by the privateers of the one kingdome or state, and brought into the ports of the other, they shall in all cases be judged by the respective Admiraltys of that kingdome or state to which the privateers belong, and shall be permitted to go ththur from out of those ports for that purpose ?*“ Für die deutsche Übersetzung wurde der folgende Text ermittelt: „Sei es mit dem englischen Recht vereinbar, in einem Vertrag mit einem anderen Königreich oder Staat festzuschreiben, dass im Falle von Prisen, die von den Kaperern des einen Königreichs

In dem einen Tag später dem König vorgelegten diesbezügliches Memorandum<sup>823</sup> führten die Richter aus, dass es im Widerspruch zu den Gesetzen Englands stünde, wenn Prisen eines Kaperers eines Staates in einen Hafen eines anderen Staates gebracht und ausschließlich durch die Admiralität seines Staates beurteilt werden sollten. Wurde jedoch ein ausländischer Kaperer mit seinem Schiff oder dessen Fracht in einen Hafen Ihrer Majestät geleitet und Schiff oder Fracht als Eigentum von Untertanen Ihrer Majestät deklariert, so muss ein Prisengericht der Admiralität Ihrer Majestät über den Anspruch entscheiden. Kein Artikel in einem bestehenden Vertrag hindert das Gericht daran, nach diesem Grundsatz zu verfahren.

Gemäß einer Anmerkung zu diesem Memorandum ist zu lesen,<sup>824</sup> dass Sir Jenkins sich während seiner Zeit als Richter beim Admiraltätsgericht 1668–1685 für das *Privy Council* eine Stellungnahme zu einer Aufbringung eines portugiesischen Handelsfahrers in der Biskaya verfasst hatte. Er war der Ansicht, dass, wenn ein kriegführender Staat seine Beute in einen englischen Hafen brachte, die Krone nach allgemeinem Recht nicht verpflichtet war, sie dem anderen kriegführenden Staat zurückzugeben, mit dem England in Freundschaft verbunden war.<sup>825</sup> In diesem Fall war Jenkins nicht bereit gewesen, seine Sichtweise über die Auslegung eines Artikels des Vertrags mit Portugal<sup>826</sup> aus dem Jahre 1654 zu Zeiten des Lord-Protektors Cromwell kundzutun. Stattdessen sagte er: „Mir wurde beigebracht, dass die Verträge Ihrer Majestät mit fremden Nationen nicht Teil unserer Überlegungen oder Debatten im Admiraltätsgericht sein sollten, sondern durch das eigene königliche Urteil Ihrer Majestät, mit der Empfehlung Ihres ehrenwerten Geheimen Rates, ausgelegt werden sollen.“<sup>827</sup> Dieses Dokument illustriert nicht nur die Komplexität und Feinheiten internationalen Rechts und der maritimen Gesetzgebung in Zeiten des Krieges, sondern verdeutlicht auch, wie wichtig klare Regelungen und Vereinbarungen für rechtmäßige Ansprüche der Untertanen und die Souveränität eines Staates waren, selbst wenn diese schon fast 50 Jahre zurücklagen.

In einer Korrespondenz zwischen Sir Charles Hedges, Richter der Admiralität, und dem Staatssekretär für das nördliche Department, Graf von Nottingham, vom 7. Dezember 1689 wurde die mögliche Einflussnahme der Exekutive nach einer ersten

oder Staates erbeutet und in die Häfen des anderen gebracht werden, diese von den jeweiligen Admiralitäten des Königreichs oder Staates beurteilt werden sollten, dessen Staatsangehörigkeit die Kaperer besitzen. Soll es ihnen gestattet sein, aus diesen Häfen zu diesem Zweck auszulaufen?

823 Ebd., S. 125f., [ENG #28].

824 Ebd., S. 124.

825 Wynne, William: *The life of Sir Leoline Jenkins Judge of the High-Court of Admiralty. And Prerogative Court of Canterbury, &c. Ambassador and Plenipotentiary For The General Peace At Cologne and Nimeguen, And Secretary of State to K. Charles II.* London 1724 (= Vol. 2), S. 732f.

826 Davenport: *European Treaties (II)*, S. 31–35: *Treaty of peace and alliance between Portugal and Great Britain, concluded at Westminster July 10/20, 1654.*

827 Wynne, William: *The life of Sir Leoline Jenkins*, Vol. 2, S. 732f., am Ende seiner Stellungnahme zu einer Aufbringung eines portugiesischen Handelsfahrers in der Biskaya. Datum dieses Papiers nicht angegeben. Übersetzung des Verfassers.

Entscheidung des Prisengerichts diskutiert.<sup>828</sup> Der Fall betraf einen dänischen Kaufmann, dessen Schiff zunächst von *Corsaires* gekapert und dann von *Privateers* erobert und als Prise in einen englischen Hafen eingebracht wurde. Das Prisengericht bestätigte die Rechtmäßigkeit der Prisennahme.

Der dänische Reeder wurde daraufhin am Hofe mit einer Petition auf Freigabe des Schiffes vorstellig. König Wilhelm III. gab dem Gesuch statt verbunden mit der Weisung, das Schiff mitsamt seiner Fracht dem dänischen Eigner nach Zahlung der angefallenen Kosten für die Kaperung durch die englischen Kaperer zu restituieren. Sir Charles Hedges war jedoch der Ansicht, dass der König nicht berechtigt war, dies anzuordnen, da der Fall vor dem Appellationsgericht schlussendlich verhandelt werden musste. Nur durch ein rechtmäßiges Verfahren vor dem zuständigen Berufungsgericht könne der Däne erwarten, dass eine Restitution entsprechend entschieden werde. Mit diesem Brief betonte Sir Hedges die Vorrangigkeit des Gerichts gegenüber politisch motivierten Beschlüssen des Königs und bat Nottingham um entsprechende Unterstützung am Hof. Die zuletzt betrachteten Dokumente machten deutlich, dass Staatsinteressen, politische Interventionen und Entscheidungen gelegentlich im Widerspruch zu geltenden Rechtsanschauungen stehen können.

Im Jahr 1691, ohne genaues Datum, verkündete Richter Sir Hedges ein Urteil gegen einen englischen Kapitän aus Hull.<sup>829</sup> Dabei ging es um ein eher allgemeines Problem, das nicht auf England beschränkt war und häufig dazu diente, Vorschriften zum Prisenwesen zu umgehen. Dahinter standen oft die kaufmännischen und finanziellen Interessen von Kaufleuten und Reedern. Der besagte Kapitän hatte in der Zeit von Januar bis Februar 1689 englisches Blei und etwa 70 Schweine geladen und entgegen seines bei der Hafenbehörde vorgelegten Konnossements diese Fracht nicht nach London gebracht. Stattdessen lief er den Hafen von Dieppe in Frankreich an und verkaufte dort diese Güter zusammen mit Kriegsmaterial. Im Verlauf der weiteren Fahrt wurde sein Schiff von einem privaten Kaperer gekapert und nach England gebracht. Gemäß dem richterlichen Entscheid wurde das Schiff samt Ausstattung und Ausrüstung kondemniert und dem König übereignet. Informationen über eine mögliche Strafe für den Kapitän liegen nicht vor.

In den ersten Jahren des Neunjährigen Krieges beeinflusste der weiterhin reklamierte Thronanspruch des abgesetzten Königs Jakob II., der auch eine gewisse Unterstützung vom französischen Herrscher erhielt, die Politik Englands im Konflikt mit Frankreich. Diese Situation stellte zugleich auch eine besondere Herausforderung für den englischen Seehandel dar, da Jakob II. hatte interessierten englischen, irischen und auch französischen Kapitänen von Kaperschiffen für deren Unternehmungen im Seegebiet des Englischen Kanals Kommissionen ausgestellt hatte.

828 Marsden: *Law of Customs at Sea* (II), S. 133f., [ENG #31].

829 Ebd., S. 137–139, [ENG #33].

So hatten die Lords des Kronrats entschieden, dass aufgebrachte Kaperfahrer im Besitz eines von Jakob II. legitimierten Kaperbriefs nicht als Kriegsgefangene, sondern als Piraten zu behandeln waren. Sie konnten keine von einem amtierenden König oder Souverän ausgestellte Kommission vorweisen, sodass ihre Aktivitäten als unvereinbar mit dem internationalen Gewohnheitsrecht auf See galten. Im November 1692 forderten die Lords der Admiralität den Advokaten Dr. William Oldys auf, ein gerichtliches Verfahren gegen acht irische Schiffsführer als Piraten einzuleiten. Oldys schloss sich jedoch dieser Bewertung der Admiralität an und lehnte demzufolge die Einleitung eines Prozesses ab.

Am 20. Mai 1693 diskutierten sechs Juristen der Admiralität, ob Untertanen Ihrer Majestäten Wilhelm III. und Maria, die im Auftrag des ehemaligen Königs Jakob II. dienten, als Piraten verfolgt werden sollten.<sup>830</sup> Einige argumentierten, dass er aufgrund seiner vom Parlament erklärten Abdankung den Status einer Privatperson hatte und damit kein Rechtsbesaß, Kaperbriefe auszustellen. Demzufolge wäre nach Seerecht die Verurteilung als als Piraten zutreffend. Andere meinten, Schiffsführer, die im Auftrag des ehemaligen Königs operierten,<sup>831</sup> seien nicht als Piraten anzusehen. Ein weiterer Aspekt des Disputs war die Frage, ob der Tatbestand des Hochverrats oder der Piraterie gegeben wäre. Die Diskussion endete mit einem Plädoyer für die Verfolgung als Piraten, auf eine einheitliche Bewertung unter den Rechtsexperten konnte man sich jedoch nicht einigen.

Oldys legte das erarbeitete Gutachten den Lords vor, woraufhin er und seine Mitgutachter im September 1693 vor den Kronrat geladen wurden.<sup>832</sup> In einer bemerkenswerten Sitzung, einem politisch-rechtlichen Streitgespräch mit den Vertretern der Regierung unter der Wortführerschaft des *Secretary of State for the Northern Department*, Sir John Trenchard, vertrat Oldys weiterhin seine Rechtsposition, wonach die angeklagten acht irischen Kapitäne als *Privateers* mit rechtmäßiger Kommission anzusehen waren. Die Angehörigen des Kronrats argumentierten hingegen, Jakob hätte seinen Anspruch auf königliche Souveränität verloren, da er durch seine Flucht nach Frankreich sich von seiner Krone getrennt und damit auch das Recht verwirkt hatte, Kaperbriefe auszustellen. Trotz dieser Auseinandersetzungen behielt Oldys seine Position bei. Letztlich entschied die politische Seite, ihn von seiner Funktion abuberufen und Mr. Littleton, der bereits im Mai den Status Pirat vertreten hatte, als Anklagevertreter einzusetzen.

<sup>830</sup> Ebd., S. 146–148, [ENG #38]: *Whether their Majesties' subjects serving under the late King James' commission ought not to be prosecuted as pyrats?*

<sup>831</sup> Vgl. dazu auch sein Letter of Marque an Nicolas Roche vom 29. Juni 1691, verzeichnet in [ENG #35] und erörtert in Kapitel 4.3.2.

<sup>832</sup> Howell, T. B.: *A Complete Collection of State Trials and Proceedings for High Treason and Other Crimes and Misdemeanors from the Earliest Period to the Year 1783, with Notes and Other Illustrations*. Vol. XII. 4 James II to 8 William III. (1687–1696). London 1816. S. 635–640, Spalten 1269–1280. <https://play.google.com/books/reader?id=6RMwAAAAYAAJ&pg=GBS.PP8&hl=de>. Stand: 08.06.2020. In verkürzter Form ist die Diskussion verfügbar bei Marsden: *Law of Customs at Sea* (II), S. 142–146 [ENG #41].

Nach ihrer Verurteilung als Piraten im nachfolgenden Gerichtsverfahren reichten diese als nunmehr Gefangene beim *House of Peers* eine Petition auf Gnadenerlass ein;<sup>833</sup> trotz einer umfangreichen Darstellung der rechtlichen Umstände aufgrund der Präsenz von zwei Königen und ihrer Souveränität in Teilen Englands und Irlands und der damit verbundenen Unsicherheiten wurde der Eingabe nicht stattgegeben. Am Ende des Berichts hieß es lediglich: „*However, some of them, if not all, were executed.*“<sup>834</sup>

Mit einem königlichen Patent und dem Großen Siegel der Krone vom 4. Mai 1694 versehen, erhielt die Vize-Admiralität in Jamaika die Befugnis, in Zukunft prisenrechtliche Angelegenheiten eigenständig zu regeln und zu entscheiden. Die Charta besagte, dass das Gericht nun und zukünftig alle Arten von Beschlagnahmungen, Prisen und Repressalien von allen Schiffen und Gütern, die bereits konfisziert und eingebracht wurden oder später beschlagnahmt und überstellt werden, anzuhören und zu entscheiden hätte.<sup>835</sup>

Zudem wurde darin verfügt, dass die regionale Jurisdiktion sich westwärts von Faial, der westlichsten Insel der Azoren, bis zur Küste des amerikanischen Kontinents, einschließlich seiner Inseln, Häfen und Buchten sowie der offenen See erstreckt. Gemäß den Bestimmungen des Seekriegsrechts galt diese zusätzlich etablierte Gerichtsbarkeit für alle französischen Schiffe und Güter, die westlich von Kap Finisterre in Spanien von Kriegsschiffen der *Royal Navy* oder von privaten Kaperern auf dem Weg zu den englischen Besitzungen in der Karibik oder zu den Kolonien in Amerika auf dieser Route gekapert wurden.

Schiffe unter der Flagge Englands, die jedoch auf östlichen Kursen auf der Rückreise nach Europa waren, mussten die erbeuteten Prisen in einen alliierten europäischen Hafen einbringen. Mit dieser Befugnis in Verbindung mit den geografischen Festlegungen wurde eine klare rechtliche Zuständigkeit für das Seegebiet des westlichen Atlantiks erklärt.

Im Verlauf des Jahres 1694 erging noch ein Urteilsspruch gegen einen Schiffsführer englischer Nationalität, der mit seinem Frachtschiff Wolle an französische Kaufleute in Boulogne geliefert hatte. Während seiner Reise wurde der Frachtsegler durch ein Kriegsschiff der *Royal Navy* aufgebracht. Das Gericht entschied, dass der Export von Wolle ebenso wie der Handel mit Frankreich verboten war. Das Schiff wurde beschlagnahmt.<sup>836</sup>

Unter Bezugnahme auf den *First Prize Act 1692*<sup>837</sup> dekretierte Sir C. Hedges, dass das Kauffahrteischiff *St. Peter of Nieuwport* im Verlauf des Jahres 1696 von einem *Privateer* rechtmäßig gekapert wurde. Nach Abzug des fünften Anteils für den König würde

833 Howell: A Complete Collection of State Trials and Proceedings, S. 638, Spalte 1275.

834 Ebd., S. 640, Spalte 1280.

835 Marsden: Law and Custom (II), S. 161f., [ENG #48].

836 Ebd., S. 157, [ENG #43].

837 Vgl. dazu Kapitel 4.3.2 [ENG #36].

dem Kapitän der *Three Eagles* die Ausstattung, Ausrüstung und französischen Waren als *qua bona hostium*<sup>838</sup> zustehen und somit übereignet.<sup>839</sup>

Im Laufe des Jahres 1696 waren die Lords der Admiralität von der türkischen Handelsgesellschaft darüber in Kenntnis gesetzt worden, dass ein französisches Schiff von einem englischen Kaperer im Hafen von Limassol auf Zypern gekapert worden war. Diese Beschlagnahmung war jedoch ungerechtfertigt und illegal, da das Kapern von feindlichen Schiffen in einem neutralen Hafen verboten war. Sir C. Hedges wurde am 2. November 1696 angewiesen, die von dem besagten Privateer hinterlegte Kautions einzuziehen sowie die bisherigen Anweisungen dahin gehend zu ergänzen, um solche Vorfälle in Zukunft zu verhindern.<sup>840</sup>

In einem Urteil aus dem Jahr 1697 verurteilte Sir C. Hedges einen englischen Kapitän zur Zahlung des Werts eines aufgebracht französischen Schiffes samt Fracht.<sup>841</sup> Dieser Fall war hinsichtlich der hier angeführten Einzelheiten über Fracht und des jeweils festgesetzten Wertansatzes aufschlussreich und lieferte interessante Einblicke in die damalige Situation auf See zwischen Afrika und der Karibik.

Die Klageschrift in dieser Rechtssache besagte, dass ein englischer Kapitän aufgrund des derzeitigen Kriegs zwischen England und Frankreich die unter französischer Flagge segelnde *Bonaventure* gekapert und in Jamaika eingebracht hatte. Er hatte dann jedoch vorsätzlich von der erforderlichen Rechenschaft abgesehen und die Fracht rechtswidrig ohne Abrechnung veräußert.

Folglich erging das Urteil, dass der angeklagte Schiffsführer den Wert des Schiffs, dessen Ausstattung und Ausrüstung, der Kanonen, Sklaven wie auch anderer Waren und Handelsgüter an den König oder seinen Vertreter zu zahlen hatte. Als äquivalente Erstattung wurden selektiv die folgenden Erstattungsbeträge festgesetzt: für das Schiff, £420; die Sklaven (zu £17 pro Stück), £2805; zwei Tonnen Elefantenstoßzähne, £280. Der Wert für ca. 800 kg Bienenwachs wurde nicht angegeben. Gemäß dieser Aufstellung waren mindestens 165 Sklaven an Bord, die in der Karibik lebend angekommen waren. Das Dokument gab keinen Aufschluss darüber, welche disziplinarischen Maßnahmen dem Kapitän aufgrund der Missachtung der prisenrechtlichen Bestimmungen eigentlich hätten auferlegt werden sollen.

Ein weiterer interessanter Sachverhalt zur prisenrechtlichen Jurisdiktion gegen Ende dieses letzten Jahrzehnts war eine an die Lord Kommissare der britischen Exekutive gerichtete Petition des Gouverneurs und der Londoner Kaufleute der Ostindien-Kompanie aus dem Jahr 1697, wobei das genaue Datum fehlt.<sup>842</sup> Darin hieß es, dass in den vergangenen Jahren eine recht große Zahl von Schiffen unter englischer Flagge,

838 ‚Güter des Feindes,‘ in rechtlichen Kontexten wird damit die rechtmäßige Konfiszierung von feindlichem Eigentum bezeichnet.

839 Marsden: Law and Custom (II), S. 174f., [ENG #55].

840 Ebd., S. 173f., [ENG #57].

841 Ebd., S. 175–177, [ENG #58].

842 Ebd., S. 178–180, [ENG #59].

unterstützt und gesponsort durch fragwürdige Geldgeber aus Europa wie auch aus Westindien ausgelaufen waren. Ihr Ziel war die gezielte unrechtmäßige Beutenahme von Handelsschiffen gleich welcher Flagge in den verschiedenen Regionen des Indischen Ozeans. Es war auch zu Raubzügen und Übergriffe gegen Einheimische wie auch gegen Niederlassungen der Kompanie gekommen. Inzwischen war bekannt geworden, dass in jüngster Zeit erneut Schiffe die westindischen Plantagen mit Ziel Indik verlassen hatten.

Diesen Praktiken sollte Einhalt geboten werden, ansonsten fürchteten die Petenten auch die Zerstörung der Stützpunkte und ihrer dort gelagerten Güter mit der möglichen Konsequenz daraus, dass der Mogul jeglichen Handel mit London untersagt. Man war bereit, alles in der Macht der Kompanie Stehende zu tun, um diese piratischen Aktionen zu unterdrücken. Es wurde daher um die Befugnis ersucht, diese Piraten innerhalb der maritimen Grenzen der Charta der Gesellschaft rechtmäßig ergreifen zu können. Ergänzend dazu bat man die Herren Kommissare um Fürsprache beim Lord High Admiral zur Etablierung eines Admiraltätsgerichts in der Region des Indiks. Damit könnten die festgenommenen Piraten vor Ort nach Recht und Gesetz verurteilt werden.

Dieses Dokument weist auf drei bemerkenswerte Punkte hin, einer davon ist die Existenz der sogenannten *Pirate Round*. Sie kennzeichnet die fast schon als überregional zu bezeichnende Ausweitung der Seeräuberi von Kapitänen, Seeleuten und ihren Unterstützern. Zumeist gingen sie von der Ostküste Nordamerikas und der Karibik aus für Beutenahmen gegen den Handelsverkehr Europas, Indiens und der Araber im Indischen Ozean, in der Region zwischen Madagaskar und der Ostküste Afrikas sowie der Arabischen See.<sup>843</sup> Zugleich dient die Kehrseite dieses Phänomens auch als Indikator für die wachsende Vernetzung der Handelslinien, verbunden mit dem wirtschaftlichen Austausch in der sich abzeichnenden frühen Globalisierung.

Zwei rechtliche Aspekte stehen in diesem Dokument heraus: Erstens die Bitte um eine Ermächtigung, also eine staatlich sanktionierte Kaperbefugnis gegen diese Seeräuber. Zweitens das Gesuch nach Errichtung eines regional ansässigen Admiraltätsgerichts, das zur Verurteilung gefangener Piraten und zugleich auch als Abschreckung gegen potenzielle Aktivitäten dient.

### *Der Spanische Erbfolgekrieg*

Drei Monate nach Ausbruch des Spanischen Erbfolgekriegs am 27. August 1702 sah sich der *Lord High Admiral* veranlasst, den Richter der Region *Cinque Ports*<sup>844</sup> auf sein früheres Schreiben an alle Vizeadmiräle und andere betroffene Stellen hinzuweisen, dass allein Sir Hedges, der Richter bei der Hohen Admiralität, für die Anhörung von Prisen-

<sup>843</sup> Kempe, *The pirate round*, 138–159.

<sup>844</sup> Ein im Frühen Mittelalter erfolgter Zusammenschluss der fünf Hafenstädte Dover, Hastings, Hythe, Romney und Sandwich an der Südostküste Englands im größeren Mündungsgebiet der Themse. Diese Allianz wurde im Verlauf des späteren Mittelalters um weitere Hafenstädte der Region erweitert.

fällen zuständig wäre.<sup>845</sup> Hintergrund zu dieser Klarstellung war die Einbringung des Schiffes *La Fortune* aus Dunkerque in einen Hafen an der ostenglischen Küste. Deren lokale maritime Administration hatte versucht, ihre früheren politischen Rechte und die damit verbundene Stellung gegenüber der Admiralität in Whitehall geltend zu machen. Der Richter wurde angewiesen, den Fall nach London dorthin zu überweisen.

Im Jahre 1704 berichtete Dr. Henry Newton, ein bei der Admiralität akkreditierter Anwalt, den Lords über eine am Gerichtshof ergangene Entscheidung, einen englischen Kapitän eines Handelsschiffes trotz Handels mit dem Feind nicht zu verurteilen. Zudem riet man davon ab, dagegen Berufung einzulegen,<sup>846</sup> da dem Schiffsführer ein *Letter of Marque*, eine Kaperlizenz für einen bewaffneten Handelsfahrer mit ähnlichen Privilegien und Auflagen für *Privateers*, gewährt worden war.

Im Einzelnen ging es dabei um den Zeitpunkt der Handelsaktivitäten und ihrer Rechtmäßigkeit, da diese vor Ausbruch des Krieges eingeleitet worden waren. Allerdings wurde das Schiff nach der Kriegserklärung auf seiner Rückreise mit Wein als Fracht aus einer nun feindlichen Region angetroffen. In einem ähnlich gelagerten Fall hatte das Gericht nicht zugunsten der Kaufleute entschieden, was diese zur Übernahme der Kosten verpflichtete. Daher empfahl Newton, die gegenwärtige Sachlage auf sich beruhen lassen. Dieser Bericht unterstrich die besondere Problematik des Zeitpunkts beim Übergang vom Friedens- zum Kriegszustand bei den Seehandelsaktivitäten, insbesondere die rechtlichen und wirtschaftlichen Aspekte mit ihren dabei nicht unerheblichen möglichen Auswirkungen.

Am 4. Februar 1709 äußerte sich Thomas Earl of Pembroke, *Lord High Admiral* seit dem 29. November des Vorjahres, in einem Brief an Sir C. Hedges über einige Vorkommnisse, die der Gouverneur von Jamaika berichtet hatte.<sup>847</sup> Dabei ging es um eine Prisenahme durch einen Kaperer, der nicht im Besitz einer Kommission war, sowie um die Bestrafung von *Privateers*, die sich der Veruntreuung schuldig gemacht hatten. Hedges wurde aufgefordert, umgehend ein Verfahren zur Abstrafung des Schiffsführers und zur Beschlagnahme der gekaperten Brigantine samt seiner Ladung einzuleiten. Zudem ordnete Pembroke an, die Veruntreuung und andere Vergehen gegen die erlassenen Instruktionen schwer abzustrafen. Verfügten diese Schiffsführer nicht über eine offizielle Kommission, waren sie als Piraten zu behandeln und mit dem Tode zu bestrafen. Der Gouverneur wurde angewiesen, die erforderlichen Unterlagen wie Namen und Schiffsdaten für die gerichtlichen Verfahren zu beschaffen und nach London zu senden. Dieses Dokument unterstrich das Bemühen der Admiralität um

<sup>845</sup> Marsden: *Law and Custom* (II), S. 191f., [ENG #66]. Die Feststellung über Sir C. Hedges als obersten Richter bezog sich auf den Zeitpunkt des Kriegsbeginns; er wurde am 2. Mai (jul.) zum *Secretary of State for the Northern Department* ernannt. Der Außenminister für dieses Portfolio – verantwortlich für England, Schottland und die protestantischen Staaten Europas – nahm im Vergleich für den Minister für das Southern Department die Junior-Position im Kabinett ein.

<sup>846</sup> Marsden: *Law and Custom* (II), S. 197–199, [ENG #68]. Ohne Datumsangabe.

<sup>847</sup> Marsden: *Law and Custom* (II), S. 209–210, [ENG #79].

Disziplin und der strikten Beachtung der erlassenen Instruktion für das Prisenwesen seitens ihrer Kommandanten und Kapitäne.

In einem Briefwechsel vom 3. August zwischen Sir Hedges und dem Konsul Ihrer Majestät in Neapel wurde die Frage der Zuständigkeit bei Kaperfällen erörtert. Im Fokus stand dabei die gerichtliche Klärung in italienischen Häfen von Fällen, die *Privateers* oder englische Kapitäne mit Mark-Briefen betrafen. Die lokalen Behörden hatten anscheinend die Rechtsprechung über diese Fälle gefordert, eine Forderung, die Sir Hedges jedoch unter Verweis auf die Souveränität des englischen Königs als Gerichtsherr ablehnte.

Zusätzlich wies er auf die allgemein im Völkerrecht anerkannte Regelung hin, nach der die Gerichtsbarkeit in solchen Fällen bei der nationalen Autorität liegt, die die Kaperlizenzen und Markbriefe ausgestellt hat. Diese Vorgehensweise sollte sicherstellen, dass internationale Streitigkeiten gemäß den Regeln und Normen der ausstellenden Nation gelöst werden und nicht nach denen des Hafens, in dem das gekaperte Schiff ankam.<sup>848</sup>

Im Verlauf des Jahres 1712 hatte das Admiraltätsgericht einen schwedischen Kaufahrer mit Fracht für die Generalstaaten als ‚Gute Prise‘ beschlagnahmt; auch die Berufung gegen dieses Urteil war abgelehnt worden. Nach dieser Entscheidung hatte der niederländische Gesandte am Hof um eine Überprüfung in der Angelegenheit unter Verweis auf Artikel 12 des Handels- und Schifffahrtsvertrages mit den Generalstaaten vom 11. Dezember 1674<sup>849</sup> nachgesucht. Infolgedessen legte der Generalstaatsanwalt bei der Admiraltät am 10. Dezember 1712 sein Gutachten vor, wobei es ihm primär um die Klärung der rechtlichen Befugnis der Krone ging, den durch das Berufungsverfahren ergangenen Bescheid in der Sache erneut zu verhandeln.<sup>850</sup> Im Grundsatz wäre eine Revision, wie im Zivilrecht vorgesehen, in maritimen Angelegenheiten nicht erlaubt. Er kam zu dem Schluss, dass eine erneute gerichtliche Überprüfung nur dann möglich wäre, wenn der Antrag direkt an die Königin gerichtet wäre und durch den vom *Privy Council* ernannten Prisenrat erneut behandelt würde. In einem solchen Verfahren müssten die Richter jedoch von denen verschieden sein, die zuvor in der Berufungsinstanz über die Sache entschieden haben. Dies wäre zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch nicht gegeben und daher nicht umsetzbar. Bei Durchsicht aller bisherigen Prisenfälle hätte es lediglich einen vergleichbaren Fall im Jahre 1689 gegeben, in dem eine entschiedene Berufung erneut im Prisenrat behandelt worden war. Drei Juristen der

<sup>848</sup> Marsden: *Law and Custom* (II), S. 213–214, [ENG #84].

<sup>849</sup> Chalmers: *Collection of Treaties*, S. 184f. In Artikel XII war festgelegt worden, dass beiden Vertragsparteien, dem Königreich England und den Generalstaaten, das Recht zustehen würde, am jeweiligen Hof Beschwerden vorzubringen, die dann einvernehmlich zu klären waren.

<sup>850</sup> Marsden: *Law and Custom* (II), S. 227–230, [ENG #92]. Die Zusammenstellung enthält keine Hinweise, die zu der Beschlagnahme eines schwedischen Kauffahrteischiffes durch englische Kaperer geführt und damit die Interessen der Generalstaaten berührt hatten.

*Doctor Commons*<sup>851</sup> hatten zum 20. April 1713 dazu eine gegenteilige Stellungnahme vorgelegt.<sup>852</sup> Nach Prüfung der Hinweise und Argumente waren sie zu dem Schluss gekommen, dass nach dem geltenden Zivilrecht die Königin das Recht habe, eine Revision zu einer Berufung zuzulassen, wenn der Fall vorher alle Instanzen durchlaufen hatte. Dem Antrag des Gesandten auf eine Wiederaufnahme des Verfahrens sollte stattgegeben werden. Natürlich wäre es der Monarchin freigestellt, eine spezielle Kommission für die Klärung dieses Falles einzuberufen.

### ***Generalstaaten der Niederlande***

Das niederländische Regelwerk umfasst lediglich zehn Dokumente für den Zeitraum 1672 bis 1713, die zu dieser Thematik veröffentlicht wurden. Sie verteilen sich auf fünf für den Holländischen Krieg, einem einzigen Schriftstück für den Verlauf des Neunjährigen Kriegs und schließlich weitere vier für die Periode des Konflikts um die spanische Erbfolge. In den beiden Zwischenkriegszeiten waren aufgrund der Bestandslage Angelegenheiten der prisenrechtlichen Jurisdiktion nicht akut.

### ***Der Holländische Krieg***

In einem am 27. August 1672 getroffenen Beschluss entschieden die Hohen Herren in Den Haag, dass zukünftig die gerichtlichen Beschlüsse über alle auf See erbeuteten Güter und Prisen ausschließlich beim General-Admiral Wilhelm III., Prinz von Oranien liegen würden.<sup>853</sup> Diese Entscheidung stellte frühere Regelungen wieder her, wie den Akt, der die Position Seiner Exzellenz Moritz von Oranien als Statthalter der Generalstaaten und Kapitän-General der Seestreitkräfte der Generalstaaten, datiert vom 1. April 1602, festlegte.<sup>854</sup> Darüber hinaus wurde der maritime Anwendungsbereich der Prisenjustiz für eigene Kaperaktivitäten bis zum Wendekreis des Krebses und darüber hinaus festgelegt.<sup>855</sup> Infolgedessen wurde das Operationsgebiet der eigenen *Commissievaarders* erheblich erweitert, um die Routen des feindlichen Handelsverkehrs aus dem Indo-Pazifik-Raum durch den Atlantik zurück nach England abdecken zu können.

Mit der Ausstellung dieses Dokuments wurde deutlich, dass Wilhelm III. im Vergleich zu den bisherigen Vorgehensweisen der gestürzten Führung der Vereinigten Provinzen eine aggressivere Seepolitik verfolgte. Der Historiker J. de Jonge schrieb in seinem 1859 veröffentlichten Werk über die Geschichte der niederländischen Seefahrt, dass Wilhelm III. die Kaperfahrt schon kurz nach seiner Ernennung am 28. Juni 1672

<sup>851</sup> Die *Doctors' Commons* war eine Vereinigung von in London akkreditierten Juristen im Zivil- und Kirchenrecht, die in der damaligen Zeit sich auch mit Seerecht beschäftigten und zeitweise auch den Anspruch für die Klärung von prisenrechtlichen Angelegenheiten gegenüber den Richtern der Admiralität vertraten.

<sup>852</sup> Marsden: *Law and Custom* (II), S. 229f.

<sup>853</sup> GPB, Bd. 3, S. 232f, [NLD #8]: *Waerschouwinge van de Hoogh Mog. Heeren Staten Generael der Vereenighe Nederlanden, raeckende de portie of gerechtigheyt van den Admiraal Generael in alle Beuyten ende Prinsen ter Zee verovert werdende.*

<sup>854</sup> GPB, Bd. 1, Spalten 2245f.: *Acte, noopende de gerechtigheyt van Syne Excell. als Admiraal Generael.*

<sup>855</sup> Breitengrad von 23.43667° nördlich des Äquators.

zum Statthalter seitens der beiden maritimen Provinzen Holland und Seeland wieder genehmigt hatte.<sup>856</sup> Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass diese Freigabe auch eine Folge der gescheiterten Friedensverhandlungen mit den beiden Königen Karl II. und Ludwig XIV. war.<sup>857</sup> Nur zwei Monate zuvor, Ende April 1672, war ein striktes Verbot von Kaperaktionen erlassen worden.

Drei Monate zuvor war die rechtmäßige Beschlagnahme eines neutralen Handelsschiffs durch französische *Corsaires* gerichtlich in Dünkirchen bestätigt worden. Am 15. Dezember 1672 griffen die Generalstaaten mit einem in dieser Sache ähnlichen Dokument dieses Thema auf.<sup>858</sup> Hintergrund war die Aufbringung eines Hamburger Kauffahrers nach dessen Auslaufen aus einem Hafen auf Texel durch einen *Corsair* aus Dünkirchen. Dies wurde von den Generalstaaten als ungerechtfertigt angesehen. Als Reaktion darauf erhielten fortan alle Schiffe unter französischer Flagge sowie neutrale Handelsschiffe, die aus den Häfen Frankreichs ausliefen, den Status ‚Gute Prise‘. Nach erfolgreicher Beschlagnahme sollten sie eingebracht und von einem Prisengericht der zuständigen regionalen Admiralität verurteilt werden. Mit diesem *Placaat* brach die Exekutive in Den Haag mit ihrem eigenen Grundsatz, dass neutrale Schiffe, die feindliche Häfen verlassen, ihren Status nicht verlieren würden.

Gut zwei Jahre nach Kriegsausbruch, mit Frankreich nunmehr als einzigem Gegner, erließen die Vereinigten Provinzen am 23. Juli 1674 eine Verfügung, die ihren eigenen Seeleuten das Anheuern auf Schiffen fremder Eigner untersagte. Dies betraf Fahrten im Auftrag Frankreichs auf Schiffen, deren Kapitäne mit ausländischen Kaperbriefen ausgestattet waren oder die unter falschem Namen Kapereinsätze gegen niederländische Handelsschiffe unternahmen.<sup>859</sup> Sollte innerhalb von zwei Monaten nach Erlass dieser Verordnung einer dieser Umstände bei einem *Corsair* festgestellt und aufgegriffen werden, sollte er einem Gericht der provinziellen Admiralität zur entsprechenden Strafverfolgung einschließlich der Todesstrafe überstellt werden.

Hintergrund dafür war ein im Erlass genannter Vorfall, bei dem einige *Hering-Buyseren*<sup>860</sup> und weitere kleinere Schiffe, wahrscheinlich auch Fischer, von mehreren Kaperern im Auftrag Frankreichs gekapert worden waren. Darüber hinaus wurde ein Schiff aus Delfshaven bei Rotterdam von einem französischen Kaperer bewaffnet mit acht Kanonen aufgebracht und gegen eine Lösegeldzahlung wieder freigelassen. Der Schiffsführer berichtete, dass die etwa 80 Mann starke Besatzung des Kaperschiffs nur aus sechs Franzosen bestand, der Rest stammte aus den Provinzen Seeland und Holland.

<sup>856</sup> J.K.J. de Jonge: *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*. 2. Aufl. Haarlem 1859 (= *Tweede Deel*), S. 332. S. 332: Eene van de eerste gevolgen der verheffing van den Prins van Oranje tot Stadhouder en Admiraal-Generaal was de openstelling der commissie- of kaapvaart.

<sup>857</sup> Wouter Troost: *William III, the Stadholder-king*. Aldershot [u.a.] 2005, S. 78–83.

<sup>858</sup> GPB, Bd. 3, S. 233, [NLD #10].

<sup>859</sup> Ebd., S. 238f., [NLD #20].

<sup>860</sup> Speziell für den Heringsfang gebaute kleinere Schiffe. Der Datumsstempel des *Placaet* weist auf ein Ereignis aus den letzten vier Wochen hin, da die Fangsaison am Tag nach Johannis, den 23. Juni, begonnen hatte.

Das Phänomen der Beschäftigung in fremden Diensten war damals üblich und daher nicht nur auf die Niederlande beschränkt. Die besondere Dimension war jedoch die von einem gegnerischen Souverän autorisierte Freibeuterei mit Seeleuten aus den Vereinigten Provinzen.

Auch die Generalstaaten der Niederlande sahen sich veranlasst, bereits bestehende Weisungen erneut zu bekräftigen. So wurde am 4. April des Jahres 1676 erneut verordnet,<sup>861</sup> dass den Seeleuten der sieben Provinzen, sofern sie mit einer Kommission des Gegners eigene Handelsschiffe und Fischerboote kapern, Pardon und Amnestie bei Einstellung *van hare begane misdaet* und Rückkehr innerhalb der nächsten Wochen gewährt würde. Geben sie jedoch ihr Fehlverhalten nicht auf, würde gegen sie nach Ablauf von zwei Monaten gegen sie bei einer Festnahme die Todesstrafe verhängt.

In einem zweiten Dokument vom gleichen Datum wurden die in den Provinzen angetroffenen Bürger Frankreichs über Maßnahmen gegen sie gewarnt.<sup>862</sup> In Zukunft hatten sie ebenso wie Bewohner, die aus französisch besetzten Gebieten stammten, den Status ‚Gute Prise‘; sie müssten damit rechnen, als solche auch rechtlich verfolgt zu werden. Damit fand diese Einstufung Anwendung nicht nur gegenüber den auf See gefangen genommenen Sklaven, sondern auch gegen Bürger des Gegners, denen man habhaft werden kann.

Während man aus heutiger Sicht die erste Verordnung aufgrund eventueller veräterischer Aktivitäten gegenüber dem Staat nachvollziehen kann, so weist der zweite Erlass auf die Befürchtung einer feindlichen Unterwanderung hin, verbunden mit möglicher Sammlung und Weitergabe von sensitiven Informationen. Ungeachtet dessen blieben die Handelsverbindungen mit dem Gegner im Süden, wenn gleich reduziert, bestehen.<sup>863</sup>

### *Der Neunjährige Krieg*

Die Admiralität von Seeland in Middelburg beklagte sich in einem Schreiben an die Herren der Generalstaaten vom 13. Mai 1693 über die in den Häfen Neapel, Palermo, Messina und Cadix akkreditierten Konsuln der Vereinigten Provinzen. Auslöser für diese Klage war die aus Sicht Seelands die ungerechtfertigte, anmaßende Einmischung in Prisenangelegenheiten in den Häfen. Dabei ging es um die Kontrolle von entsprechenden Unterlagen, die seitens der Buchhalter an Bord von zwei in der Region operierenden Kaperschiffen zu führen waren. Fünf Tage später, am 18. Mai, wurden die konsularischen Vertretungen angewiesen, die Unabhängigkeit der Kapitäne zu respektieren und sich zukünftig nicht mehr in Angelegenheiten der Prisenahme und der Veräu-

<sup>861</sup> Ebd., S. 239, [NLD #21].

<sup>862</sup> Ebd.: S. 250, [NLD #22].

<sup>863</sup> Weder im Großen Plakat-Buch noch in der Sammlung von Dokumenten waren für etwa zwei Jahre des Kriegs keine Dokumente aufgeführt, die im Entferntesten mit der Handhabung des Prisenrechts oder seiner Rolle in diesem Konflikt in Verbindung gebracht werden konnten.

ßerung der eingebrachten Prisen einzumischen.<sup>864</sup> Mit dieser Weisung sollten fortan auch möglichen Unregelmäßigkeiten wie auch Bestechung der Boden entzogen werden.

### *Der Spanische Erbfolgekrieg*

Wie bereits oben dargestellt, war die Verfügbarkeit von Getreide in den letzten Jahren des Konflikts um die spanische Erbfolge von besonderem und lebenswichtigem Interesse für Frankreich. Innerhalb eines Jahres, vom 3. November 1708 bis zum 29. Oktober 1709, veröffentlichte die Exekutive in Den Haag drei Dokumente, in denen die Ausfuhr von Korn, das als Konterbande eingestuft wurde, verboten wurde.<sup>865</sup> Bei Verstößen gegen diese Regelung drohte die Todesstrafe. Mit dieser konzertierten Aktion in Zusammenarbeit mit England versuchten die Niederlande, ihren Beitrag zur Niederlage Frankreichs zu leisten. Die Drohung mit der Todesstrafe war einerseits auf eine gewisse Kriegsmüdigkeit, andererseits aber auch auf die wirtschaftlichen Interessen einiger Kaufleute im Gegensatz zu den politischen Zielen der Generalstaaten zurückzuführen. Letzteres scheint ein kennzeichnendes Phänomen der niederländischen maritimen Kriegsführung im Kontext mit dem Prisenwesen gewesen zu sein.

## 5.2.2 Adjudikation von Prisen-Anteilen (Fracht und Erlöse)

Die Adjudikation von Prisen-Anteilen, sei es in Form von Waren oder Verkaufserlösen, bildete den finalen Schritt im Prozess der Kaperung eines Schiffes und hatte zentrale Bedeutung im Rahmen des jeweils gültigen nationalen Prisenrechts. Diese Adjudikation legte nicht nur die Aufteilung der Gewinne zwischen den diversen beteiligten Parteien fest – also den Herrschern und ihren Admiralitäten einerseits und den Reedern, Kapitänen und Besatzungen der Kaperschiffe andererseits – sondern bezog auch eine Reihe von unterschiedlichen Faktoren in die Beurteilung der Prise selbst mit ein. Hierbei wurden der Status und Zustand des Schiffes, der Inhalt der Fracht und sogar die Einschätzung der Waren an Bord, z. B. ob es sich um Konterbande handelte, berücksichtigt.

Das Ziel dieses Abschnitts ist es, anhand der nationalen Veröffentlichungen zu dem zweiten Referenzthema dieser Domäne die verschiedenen Ansätze und Prioritäten der drei Seemächte während des „Vierzigjährigen Krieges“ im Hinblick auf die Adjudikation von Prisengütern und -erlösen herauszuarbeiten, zu analysieren und zu vergleichen. Im Fokus stehen dabei die Fragen und Probleme, die in den jeweiligen Dokumenten aufgeworfen wurden. Es ist unverkennbar, nicht von der Hand zu weisen, dass bei dieser Thematik Überschneidungen mit den zuvor diskutierten Prämienzahlungen vorkommen können.

<sup>864</sup> GPB, Bd. 4, S. 251f., [NLD #52].

<sup>865</sup> GPB, Bd. 5, S. 356 [NLD #90]; GPB, Bd. 5, S. 361, [NLD #93]; GPB, Bd. 5, S. 1596, [NLD #94].

### Frankreich

Das französische Regelwerk umfasst 21 Dokumente, die im Verlauf der fünf Zeitschnitte herausgebracht wurden. Davon stammen zehn aus der Zeit des Neunjährigen Krieges und weitere sieben aus der Periode des Konflikts um die spanische Erbfolge. Die verbleibenden vier Veröffentlichungen verteilen sich mit einem Dokument auf den Holländischen Krieg und weiteren drei auf die erste Zwischenkriegszeit.

Mit der Ordonnanz vom 5. Dezember 1672 forderte die französische Exekutive ihre Kaperfahrer auf, ihrerseits den Kaperkrieg zu intensivieren.<sup>866</sup> Durch Jagd auf die niederländischen Kaperer, insbesondere auf die seeländischen *Commissievaarders* sollte deren Bedrohungspotenzial reduziert werden, um damit eine Entlastung für die eigenen Kauffahrteischiffe zu schaffen. Als Anreiz für derartige Unternehmungen könnten die aufgebrachten Kaperschiffe des Feindes im Besitz der eigenen Kapitäne oder ihren Reedern verbleiben; zugleich verzichtete der König auf seine anteiligen finanziellen Prisenerlöse. Zusätzlich wäre dem erfolgreichen Kapitän ein Honorar in Höhe von 500 Livres zu gewähren für jede Kanone, die sich an Bord der Prise befand. Diese in Aussicht gestellten finanziellen Zuwendungen reflektierten einerseits das Risiko, gegen einen bewaffneten Kaperfahrer vorzugehen. Andererseits unterstrich diese Anordnung die potenzielle Bedrohung durch die *Commissievaarders*, der sich die eigenen Kauffahrer auf ihren Reisen nach Südnorwegen und in die Ostsee erwehren mussten.

Kurz vor Ausbruch des Neunjährigen Kriegs kündigte König Ludwig XIV. durch eine Verordnung vom 24. Oktober 1688 an, von seinem ihm bisher zustehenden Drittel der Prisenerlöse abzusehen zugunsten privater Unternehmer, die Schiffe charterten oder dies beabsichtigten.<sup>867</sup> Diese Anweisung bezog sich auf eine entsprechende Regelung aus einem am 5. Oktober 1674 erlassenen Reglement über das Leasing von Kriegsschiffen.<sup>868</sup> Mit diesem Verzicht beabsichtigte Ludwig XIV., den bevorstehenden Handelskrieg durch eine Steigerung des Engagements privater Unternehmer zu intensivieren. Die vollständige Überlassung der Netto-Prisenerlöse an die Kaperfahrer und die Freiheit der Syndikate bzw. Reedereien, den königlichen Anteil nach eigenem Ermessen zu nutzen, sollten als starke Anreize dienen. Eine weitere Ordonnanz, nur zwei Wochen später am 8. November veröffentlicht, bestätigte diesen bemerkenswerten Ansatz über den Verzicht des Königs an seiner Quote.<sup>869</sup> Damit bekräftigte er die Intentionen der maritimen Administration für die Einbindung nicht staatlicher Gruppen in der maritimen Auseinandersetzung mit der englisch-niederländischen Allianz.

<sup>866</sup> Portant que les Vaisseaux-corsaires ennemis qui seront pris par les armateurs françois, leur appartiendront entièrement, etc. in Lebeau: Code des Prises (I), S. 59f., [FRA #2].

<sup>867</sup> Nerzic: La Place des Armenents Mixtes, S. 1146, [FRA #24]. Diese Ordonnanz ist weder in den Zusammenstellungen über den Code des Prises bei Lebeau, Chardon, Valin oder Guichard zu finden. Aufgrund ihrer Relevanz im Zusammenhang mit der Bereitstellung von Einheiten der *Marine Royale* für private Unternehmer ist sie hier erwähnt.

<sup>868</sup> Vgl. dazu [FRA #10].

<sup>869</sup> Lebeau: Code des Prises, S. 131, [FRA #25], der Bestand verzeichnet nur den Titel dieses Dokuments.

Insgesamt deuten diese beiden Dokumente auf eine beabsichtigte Arbeitsteilung in der Seekriegsführung hin: Die *Marine Royale* könnte sich auf operative Aufgaben konzentrieren, während private Kaperer den Handel der Feinde bedrohen. Obwohl dies nicht explizit in den Dokumenten vermerkt ist, legt die großzügige Regelung zur Adjudikation für private Kaperer nahe, dass die französische Führung bereit war, entschlossen die Unterbindung der alliierten Handelsströme im bevorstehenden Handelskrieg anzustreben.

Am Tag vor der offiziellen Kriegserklärung Frankreichs an die Vereinigten Provinzen,<sup>870</sup> am 25. November 1688, wurde ein Beschluss des Staatsrates veröffentlicht. Demzufolge sollten niederländische Schiffe und Güter, die in französischen Häfen angetroffen wurden, beschlagnahmt werden.<sup>871</sup> Der Erlös aus dem Verkauf dieser Fracht sollte dem Generalschatzmeister der Marine übergeben werden. Als Rechtfertigung für die geplanten Maßnahmen gegen niederländische Handelsschiffe wurde eine Darstellung der damaligen Sicherheitslage in der Anordnung angeführt.

Eine Ordonnanz vom 20. Juni 1689 erklärte den Verkauf von Prisenanteilen durch Seeleute für null und nichtig. Mit dieser Regelung wurden somit alle von den Seeleuten durchgeführten Veräußerungen ihrer Anteile an den Prisen ungültig erklärt.<sup>872</sup>

Am 30. Januar 1692 wurde eine Anordnung veröffentlicht, die spezifische administrative Anforderungen an private Kaperer stellte, um Anspruch auf ihre Prisenanteile zu erlangen.<sup>873</sup> Dazu gehörte die Vorlage formaler Dokumente sowie ihrer persönlichen Kommission bei der regionalen Admiralität. Bei Nichterfüllung oder Fehlen dieser Anforderungen wurde eine Strafe von 600 Livres verhängt.

Die Kaperung eines feindlichen Handelsschiffes war zwar auch Teil des Aufgabenspektrums eines Kriegsschiffes, hatte aber nicht höchste Priorität, sie war vielmehr eine Aktion, die sich aus der Situation ergab. Zudem standen dem Kommandanten und seiner Besatzung nach erfolgreicher Einbringung keine entsprechenden Prisen Erlöse wie den zivilen Kaperern zu. Um diese finanzielle Diskrepanz zumindest zu mindern, erging am 3. September 1692 eine diesbezügliche Ordonnanz.<sup>874</sup> Sie sah vor, dass zukünftig ein Anteil von einem Zehntel des Prisengeldes für Offiziere und Mannschaften der Einheiten der *Marine Royale* nach der Kaperung eines feindlichen Handelsschiffes bewilligt werden soll.

Die erstmalige Zuerkennung dieser Art sollte auch als finanzieller Anreiz für solche Aktionen dienen. Überdies appellierte sie an das erwartete Pflichtbewusstsein und die Professionalität der Kommandanten und erinnerte an die Zielsetzung, den feindlichen

<sup>870</sup> Leopold von Ranke: Französische Geschichte. vornehmlich im sechzehnten und siebzehnten Jahrhundert. Stuttgart [u.a.] 1856 (= , Bd. 4), S. 33.; Henri Martin: The Age of Louis XIV. 1865 (= Martin's History of France, Bd. 2), S. 84.

<sup>871</sup> Lebeau: Code des Prises, S. 133–135, [FRA 28].

<sup>872</sup> Ebd., S. 150f., [FRA #33].

<sup>873</sup> Ebd., S. 170f., [FRA #48].

<sup>874</sup> Ebd., S. 187–190, [FRA #53].

Handel zu unterbinden. Die in der Ordonnanz festgelegten Regelungen betrafen die detaillierte anteilige Verteilung der Erlöse an die einzelnen Gruppierungen innerhalb der Besatzungen<sup>875</sup> sowie Leitlinien zur Abwicklung der Prisen in den Häfen. Bezüglich der Kaperung feindlicher Kriegsschiffe behielt der König sich vor, Kommandant und Besatzung eine Belohnung proportional zur Größe und Anzahl der Kanonen der Schiffe zuzusprechen.

Unter Hinweis auf zwei frühere Anordnungen erließ der Staatsrat am 26. Oktober 1692 eine weitere Reihe von Verfahrensregeln für die Verhandlungen am Prisengericht. Sie betrafen die Anhörung von *Corsaires* zu ihren Ansprüchen auf die von ihnen gemachten Prisen und Klärung ihrer Anteile.<sup>876</sup> Zudem ging es auch um Fristen für das Einlegen von Gegendarstellungen seitens der Kaperer und möglicher Revisionen sowie Abklärungen zum Domizil Prinzip.

Am 13. Januar des darauffolgenden Jahres verabschiedete der Staatsrat eine Reihe von Bestimmungen zugunsten der Exekutive für die Adjudikation feindlicher Schiffe, die an der Küste havariert waren, oder deren Beladung, die als Strandgut angetroffen wurde.<sup>877</sup> Einzelheiten dieses Beschlusses sind nicht Bestandteil des französischen Regelwerks.

Acht Tage später, am 21. Januar 1693, wurde über eine am 20. Dezember 1692 erklärte Freigabe eines Teils der Waren der *Rédempteur-du-monde* entschieden.<sup>878</sup> Das Schiff samt Ladung war nach Bayonne eingebracht worden, in der nachfolgenden Verhandlung behauptete ein Händler aus Livorno, dass die zwei Ballen Tuch und fünf Ballen Strickgarn (*Sayette*) ihm gehörten und in diesem italienischen Hafen als Fracht an Bord genommen wurden. Er konnte dies jedoch nicht durch geeignete Dokumente wie Kaufbelege oder Frachtbriefe nachweisen, sondern nur durch ein Bordbuch. Gemäß der *Ordonnance 1681* und einer Entscheidung vom 26. Oktober desselben Jahres wurden diese Dokumente als unzureichend angesehen, da sie nicht den üblichen Rechnungen oder Konnossementen entsprachen. Daher hat der König entschieden, dass die Güter als rechtmäßige Prise anerkannt und dem Kaperkapitän zugewiesen werden sollten. Der Erlös aus dem Verkauf dieser Güter sollte ihm übergeben werden, abzüglich eines Zehntels, das dem Admiral von Frankreich zustand. Die Offiziere der Admiralität von Bayonne wurden angewiesen, die Durchführung dieser Entscheidung zu überwachen.

Am 25. November 1693 veröffentlichte die französische Exekutive eine 17 Artikel umfassende Richtlinie zu Vorauszahlungen an Offiziere und Besatzungen der Kriegsschiffe, die für Kaperunternehmungen im Einsatz waren, sowie erneut zu Einzelheiten

<sup>875</sup> Diese umfassten neben dem Kommandanten und seinen Offizieren auch den Kaplan, den Chirurgen sowie den Buchhalter. Bei der Besatzung wurde unterschieden zwischen den Seeleuten, den Kanoniere und den Wachsoldaten.

<sup>876</sup> Ebd., S. 195–200, [FRA #56].

<sup>877</sup> Ebd., S. 204, [FRA #59].

<sup>878</sup> Ebd., S. 205–206, [FRA #60].

über die Verteilung von Prisengeldern,<sup>879</sup> um den finanziellen Anreiz nicht versiegen zu lassen. Vermutlich war die Veröffentlichung dieses Dokument auch im Kontext der sich abzeichnenden konzeptionellen Neuausrichtung der Seekriegsführung vom *Guerre d'Escadre* zum *Guerre de Course* einzuordnen.

Diese Initiative verdeutlichte zudem den sich abzeichnenden Fokus der Exekutive auf die Nutzung des Instrumentariums des Prisenrechts im maritimen Handelskrieg. Wahrscheinlich zielte sie auch darauf ab, Kriegsziele mit minimalen staatlichen Ressourcen, insbesondere ohne umfangreichen Einsatz der Marine, zu erreichen. Aufgrund der knappen Finanzmittel, die sich aus dem bisherigen Kriegsverlauf ergaben, konnten diese vermehrt für die Landkriegsführung auf dem Kontinent verwendet werden, welches als primäres Ziel gesehen wurde.

Am 19. Januar 1695 erging die Anordnung, dass von der Summe der Prisenerlöse, die von den Kauffahrteischiffen der Ostindischen Kompanie gemacht werden, ein Fünftel im Voraus an die Besatzungen der Kriegsschiffe verteilt werden sollte. Der verbleibende Überschuss an Gewinnen wurde zwischen den Schiffen und der Kompanie aufgeteilt.<sup>880</sup>

Ein Grundsatzurteil des *Amiral de France* erging am 25. August 1695, nach dem den Offizieren der Admiralität von Brest für ihre Dienste bei der Aufklärung des Sachverhalts an Bord der eingebrachten Prise kein besonderes Honorar zustand. Zudem mussten sie die Waren, die sie begutachtet und mitgenommen hatten, zurückgeben.<sup>881</sup> Mit dieser Entscheidung sollte zugleich der mögliche Verdacht der Plünderung durch diese Funktionsträger ausgeräumt werden.

In einem Urteil der Admiralität von Dünkirchen am 13. Dezember 1695 ging es um die Verteilung von drei Prisen, die durch drei Kaperer einer Sozietät eingebracht worden waren.<sup>882</sup> Die Admiralität hatte nach dem Entscheid ‚Gute Prise‘ bei der Berechnung der anteiligen Prisenerlöse auch die Daten der drei Fregatten wie Größe, Anzahl der Kanonen und Besatzungsstärke einbezogen.

Das letzte relevante Dokument aus der Zeit des Neunjährigen Kriegs stammt vom 28. November 1696 und befasst sich mit der Abgabe des Zehnten von Prisen, die von bewaffneten Kaperern in den Gewässern der Kolonien erbeutet wurden.<sup>883</sup> Der in der Anordnung des Staatsrates verwendete Titel mit dem Begriff *corsaires armés* weist auf geleaste Schiffe der *Marine Royale* hin. Leider ist der genaue Wortlaut dieser Anweisung nicht Bestandteil des Regelwerks. Dennoch bietet die Überschrift des Dokuments einen weiteren Hinweis darauf, dass das Kaperwesen und die damit verbundene Verteilung von Prisengeldern nicht nur in Europa, sondern auch in den entfernten Regionen der Karibik eine wichtige Rolle spielten.

879 Ebd., S. 209–218, [FRA #65].

880 Ebd., S. 227f., [FRA #72].

881 Ebd., S. 247f., [FRA #79].

882 Ebd., S. 252–255, [FRA #81].

883 Ebd., S. 271, [FRA #92].

Nach Ausbruch des Spanischen Erbfolgekrieg im Mai 1702 wurde am 6. Dezember per Ordonnanz die erstmals im vorigen Krieg ergangene Anordnung zur Adjudikation eines Zehntels des Prisenerlöses an Kommandanten, Offizieren und Mannschaften der *Marine Royale* erneut in Kraft gesetzt.<sup>884</sup> Das unveränderte Übernehmen des Dokuments könnte ein Indiz dafür sein, dass die am 3. September 1692 aufgestellten Regelungen im vorangegangenen Konflikt effektiv und erfolgreich angewandt wurden.

Angesichts der Strategie Frankreichs, den Kaperkrieg gegen England und die Generalstaaten zu intensivieren, kam es vermehrt zur Zusammenarbeit zwischen den Einheiten der *Marine Royale* und den *Corsaires*. Deren Schiffe waren in der Regel schwächer bewaffnet als die seitens der Kriegsmarine zumeist dafür verwendeten Fregatten und Korvetten. Bei der Verteilung des Prisengeldes wurde bisher die Anzahl der an Bord befindlichen Kanonen berücksichtigt, was die privaten Kaperer benachteiligte. Um diese Ungleichheit zu korrigieren, wurde mit der Ordonnanz vom 6. Juni 1703 eine Regelung getroffen, die die Kanonenzahl der Kaperer fiktiv um jeweils zwei Stück erhöhte. Dies sollte dazu führen, dass sie einen höheren Anteil am Prisenerlös beanspruchen konnten.<sup>885</sup>

Zurückliegende Erfahrungen führten am 1. Oktober 1705 zu der Novellierung von bisherigen Regelungen über die anteiligen Prisenerlöse zwischen den Einheiten der *Marine Royale* und privaten Kaperern nach einer gemeinsamen, erfolgreichen Kaperunternehmung.<sup>886</sup> Auslöser war die Weigerung der Dünkirchener Kaperer, sich situationsabhängig einem Verband der Marine anzuschließen, da die Kriterien für die Zuteilung des Prisenerlöses als Erfolgsprämie für sie zumeist nachteilig waren. Die Kombination von Anzahl und Kaliber der Geschütze sowie die Stärke der Besatzung als Vorgaben würden die Kosten für den Einsatz nicht decken. Der König entschied infolgedessen, dass im gegenwärtigen Krieg und in Zukunft bei einem gemeinsamen Einsatz lediglich die Zahl der an Bord befindlichen Kanonen das maßgebliche Zuteilungskriterium wäre. Die Erhöhung der Berechnungsgrundlage um zwei Kanonen für die privaten Kaperer, wie mit der Ordonnanz vom 6. Juni 1703 angeordnet, wurde hier nicht nochmals aufgegriffen. Bemerkenswert war darüber hinaus, dass die Anordnung explizit für die Kaperer aus dem nordfranzösischen Hafen galt.

Ein Dokument vom 27. Januar 1706 präsentierte Leitlinien zur Aufteilung der Prisen, besonders in Fällen, in denen mehrere Kaperer involviert waren.<sup>887</sup> Vor dieser Verordnung waren Unstimmigkeiten über die angemessene Verteilung von Prisen und deren Erlösen keine Seltenheit. Solche Kontroversen führten oftmals zu zeitaufwendigen Untersuchungen durch die Admiralität, um die verschiedenen Ansprüche zu klären. Die *Ordonnance 1681* mit ihrem immensen Katalog an facettenreichen und

884 Ebd., S. 307–309, [FRA #112].

885 Ebd., S. 319f., [FRA #116].

886 Ebd., S. 346f., [FRA #132].

887 Ebd., S. 370–372, [FRA #138].

unterschiedlichen Bestimmungen hatte diesen Aspekt nicht abgedeckt. Auch spätere Verordnungen konnten die aufgetretenen Probleme nicht ausreichend lösen.

Diese Lücke wurde durch die Regelung von 1706 geschlossen. Für eine geregelte und transparente Ergreifung von Prisen wurden unterschiedliche Flaggensignale eingeführt. Als Kriterien für die spätere Aufteilung setzte man das Kaliber der Geschütze an Bord und die Größe der Besatzungen fest. Ohne Zweifel ist das Bestreben der französischen Exekutive zu erkennen, eine gerechte und transparente Verteilung der Prisenerlöse zu ermöglichen. Zudem wurde ein genauer Prozess für Befragungen durch die Admiralität definiert, wobei auch Gefangene an Bord des eroberten Schiffes berücksichtigt werden sollten.

Diese Verordnung gemeinsam mit den beiden anderen innerhalb derselben Woche publizierten Dokumenten – eines vom 23. Januar, das die Bedeutung der Kommission hervorhob, und das zweite über den Freikauf ebenfalls vom 27. Januar – veranschaulichte das ausdrückliche Ziel der französischen Exekutive: die Sicherstellung – oder zumindest das Bestreben – von Rechtssicherheit und Regelkonformität bei der Anwendung des Prisenrechts im Kontext des Handelskriegs.

In einem Schreiben des Marineministers M. de Pontchartrain an M. Robert, den Intendanten von Brest, vom 20. Oktober 1706, ging es um die genaue Klassifizierung von Schiffen in Bezug auf die Erhebung des Zehnten. Besonders war zu klären, ob das jeweilige Schiff vom König speziell für den Kapereinsatz zugewiesen wurde oder ob es sich um ein von ihm an Einzelpersonen verliehenes Schiff handelte.

In einem auf den 20. Oktober 1706 datierten Brief des Marineministers M. de Pontchartrain an M. Robert, Intendant von Brest, ging es um die Erhebung des Zehnten. Zu klären dabei war, ob es sich um ein vom König für den Kapereinsatz assigniertes Schiff oder um ein an Einzelpersonen verliehenes Schiff der Marine handelte.<sup>888</sup> Der Sachverhalt wurde zwei Wochen später erneut aufgegriffen, um eine Klärung herbeizuführen.

Mit Beschluss des Rates vom 26. November 1707 wurde der Ostindien-Kompanie die Befreiung von der Zahlung des Zehnten für den Admiral weiterhin gewährt. Diese Freistellung bezog sich auf Prisen, die jenseits der Linie aufgebracht wurden.<sup>889</sup>

In der Vergangenheit war es wiederholt zu Verzögerungen bei der rechtlichen Bewertung der Prisen durch Ansprüche auf den Prisenerlös gekommen. Dies führte dazu, dass betroffene Schiffseigner ihre Vorbereitungen für einen erneuten Kaperbetrieb strecken mussten. Die Ordonnanz vom 18. April 1708 sollte diesen Missständen entgegenwirken. Sie klärte die Berechtigung von Ansprüchen in Prisenverfahren und ordnete bei falschen Angaben eine Geldstrafe von 1000 Livres an.<sup>890</sup>

<sup>888</sup> Nerzic (II), S. 1176, [FRA #141].

<sup>889</sup> Lebeau: Code des Prises (I), S. 380f., [FRA #148].

<sup>890</sup> Ebd., Code des Prises (I), S. 381f., [FRA #149].

### England

Das englische Regelwerk umfasst lediglich sechs Dokumente, die im Verlauf der fünf Zeitabschnitte herausgebracht wurden. Davon stammen zwei aus der Zeit des Holländischen Kriegs und weitere zwei aus der Periode des Konflikts um die spanische Erbfolge. Die verbleibenden zwei Veröffentlichungen verteilen sich mit je einem Dokument auf den Neunjährigen Krieg und auf die zweite Zwischenkriegszeit.

Die englische Perspektive auf diese Thematik wurde durch eine rechtliche Bewertung von Sir Jenkins in Bezug auf den folgenden Fall verdeutlicht: 1674 brachten zwei *Privateers* ein niederländisches Frachtschiff, beladen mit 544 farbigen Menschen aus Guinea, in der Karibik auf und eskortierten es als Prise nach Port Royal, Jamaika. Der Entscheid des dortigen Admiraltätsgerichtshofes vom 11. März 1674 über die Verteilung der Prisenanteile wurde angefochten, was eine Entscheidung des Appellationsgerichts in London notwendig machte.

Die Besonderheit an diesem Fall war, dass neben den materiellen Gütern als Frachtgut an Bord auch Menschen als Ladung zur Disposition standen. Infolgedessen bestanden divergierende Ansichten über die Handhabung derartiger Aktionen, wie sich in einem von Sir Jenkins verfassten Schriftsatz vom 10. Januar 1676 als Stellungnahme für das Appellationsgericht in London zeigte.<sup>891</sup> In seiner Bewertung bestätigte er die bisher gängige Regelung, dass das gekaperte Schiff mit seinem stehenden und laufenden Gut, der Takelage sowie mit seiner Ausrüstung, der gegenständlichen Ladung und weiteren Handelsgütern mit Ausnahme der farbigen Menschen als rechtmäßige Prise zugunsten Seiner Majestät zu verurteilen wäre. Dieser Teil der Fracht sollte in Geldwert nach Abzug der gängigen Abgaben unter den beiden Schiffsführern und ihren Besatzungen zugesprochen und nach dem üblichen Schlüssel aufgeteilt werden.

Er wies jedoch darauf hin, dass eine solche Entscheidung zu zwei Arten von Anfechtungen führen könnte. Zum einen könnte der Prokurator<sup>892</sup> Seiner Majestät die alleinige Zuteilung der Menschen an Kapitän und Besatzung beanstanden, zum anderen könnten die beiden Kapitäne Einspruch erheben, da ihnen das gekaperte Schiff mit Ausnahme der Fracht nicht zugesprochen wurde und ihnen auch ein Anteil an den Personen aus Guinea verwehrt wurde. Auf Weisung des Königs kam es im Dezember 1675 zur Verhandlung vor der Zweitinstanz in London, dessen endgültige Entscheidung war dem Dokument nicht eindeutig zu entnehmen.

Dieser spezielle Fall verdeutlicht jedoch, wie das Prisenrecht in verschiedene Aspekte des maritimen Handels eingriff und welche vielschichtigen und komplexen Fragestellungen es in dieser Zeit hervorbrachte. Dazu gehörten auch der Transport und die Verteilung von Menschen als Fracht unter den Normen des Seebeuterechts. Bei derart beladenen Schiffen auf dem Weg in die Karibik oder an die amerikanische Ostküste wurde jedoch fortan eine derartige Beutenahme mit den Festlegungen der

<sup>891</sup> Marsden: *Law and Custom* (II), S. 95–101, [ENG #14].

<sup>892</sup> Kurzform für „Prokurator“, ein hochrangiger Regierungsanwalt.

nationalen Prisenordnung gerechtfertigt. Humane Gesichtspunkte traten damit gegenüber dem finanziellen Profit in den Hintergrund.

Bevor zum Fall von 1695 übergegangen wird, sollte darauf hingewiesen werden, dass die im Folgenden geschilderten Ereignisse und Untersuchungen in direktem Zusammenhang mit dem zuvor beschriebenen Urteil von 1697 stehen, bei dem ein Kapitän zur Zahlung des Werts eines gekaperten französischen Schiffs verurteilt wurde.<sup>893</sup> Am 29. Januar 1695 informierte Richard Raynsford in seiner Funktion als *Receiver of Droits* die Lords der Admiralität über die Aufbringung eines französischen Handelsschiffs.<sup>894</sup> Das Schiff kam aus Guinea und war wahrscheinlich auf dem Weg nach Martinique. Der englische Kaperer war ohne Auftrag oder einen Kaperbrief unterwegs und hatte den reich beladenen Kauffahrer mit etwa 200 Sklaven, mehreren Kisten Gold und Silber und weiteren Gütern als Fracht in Port Royal/Jamaika eingebracht.

Raynsford äußerte den Verdacht, dass es eine erhebliche Unterschlagung der Prisen Erlöse gegeben haben könnte, die rechtmäßig der Krone zustanden. Er empfahl, Kontakt mit Vertretern der *Royal African Company* aufzunehmen, um weitere Informationen zu erhalten. Die mutmaßlich ungerechtfertigte Aneignung von Erlösen, verschärft durch das Fehlen einer offiziellen Kommission, machte dies zu einem juristischen Fall für die Admiralität.<sup>895</sup>

In den Themenbereich dieses Unterkapitels gehört auch ein weiteres Ereignis, das zumindest in der maritimen Welt heute noch bekannt ist. Auch hier zeigt sich eine direkte Korrelation mit der der zuvor beschriebenen, 1697 vorgebrachten Petition der Ostindien-Kompanie für Maßnahmen gegen Piraterie im weitläufigen Bereich des Indischen Ozeans.<sup>896</sup>

Nach einer zweitägigen Gerichtsverhandlung im Old Bailey in London erging am 9. Mai 1701 ein Urteil gegen den ehemaligen *Privateer* William Kidd,<sup>897</sup> der nun wegen Piraterie angeblich überführt und demzufolge angeklagt worden war.<sup>898</sup> Zusätzlich zur

<sup>893</sup> Vgl. dazu Kapitel 5.2.1, England, 1697: Sentence condemning a prize to the captor in accordance with 4 Will. & Mary, c. 25, [ENG #58].

<sup>894</sup> Ebd., S. 169f., [ENG #51].

<sup>895</sup> Interessanterweise gab es in dem Dokument keine weiteren Angaben zur Behandlung der menschlichen Fracht als Prisengut.

<sup>896</sup> Vgl. dazu Kapitel 5.2.1, England, 1697: Petition of the East India Company for licence to capture pirates, and to erect an Admiralty court, [ENG #59].

<sup>897</sup> Die ihm als *Privateer* erteilte Kommission ist in Anhang B.2 einzusehen.

<sup>898</sup> Marsden: Law and Custom (II), S. 184–186, [ENG #63]. Zum Hintergrund: Im Mai 1696, während des King Williams War (die englische Bezeichnung für den Neunjährigen Krieg für die Auseinandersetzungen in Nordamerika) lief Kapitän William Kidd, mit der unter seinem Kommando stehenden, mit 36 Kanonen bestückten, Dreimastbark Adventure Galley aus Plymouth/England aus. Versehen mit einem von König Wilhelm III. unterzeichneten Kommissionsbrief (Wortlaut dieses Kommissionsbriefes in Anhang B.2) beabsichtigte Kidd auftragsgemäß die Kaperei gegen Handelsschiffe unter französischer Flagge im Seegebiet Madagaskar-Westküste des indischen Sub-Kontinents aufzunehmen. Im Verlauf der fast dreijährigen Operation brachten die legalen Prisenahmen nicht den erwarteten Erfolg; auch auf Druck der Besatzung wandelte Kidd sich zu einem berüchtigten Piraten. Aufgrund der gemachten reichen Beute und in der irrigen Annahme der weiteren Unterstützung seiner Geldgeber kehrte er nach New York zurück. Dort wurde er jedoch alsbald verhaftet, denn inzwischen hatte sich die politische Lage in England grundlegend geändert. Mit dem Friedensvertrag

Verhängung der Todesstrafe am Galgen ordneten die Hohen Richter der Admiralität in einem separaten Schriftsatz die Übereignung aller Güter, die Kidd ursprünglich nach New York gebracht und die anschließend nach staatlicher Konfiszierung nach London verschifft worden waren, zugunsten des Königs. Als gesetzliche Grundlage für diese letztlich politisch motivierte Entscheidung wurde auf den bereits erwähnten *Piracy Act* von 1698<sup>899</sup> verwiesen. Es liegt nahe, dass die Vertreter der Ostindien-Kompanie bei der Schilderung der Situation im Indischen Ozean im Rahmen in ihrer Petition möglicherweise auch auf die Aktivitäten von Kidd Bezug nahmen.

Am 1./12. Juni 1702 wurde Königin Annes Proklamation zur administrativ-rechtlichen Abwicklung von eingebrachten Prisen in Kraft gesetzt.<sup>900</sup> Unter Berufung auf die Kriegserklärung an Frankreich und Spanien vom 15. Mai 1702 enthielt diese Kundmachung eine Reihe von Regelungen, die infolge der Erfahrungen aus dem letzten Krieg seitens der Krone und ihrer Admiralität angepasst oder aktualisiert werden mussten. Einer der Aspekte betraf die Entrichtung der Hälfte des Prisenerlöses an die Admirale und die beteiligten Besatzungsmitglieder der *Royal Navy* oder der Kaperschiffe.<sup>901</sup> Für den Fall, dass die Marine gekaperte Schiffe übernehmen würde, war eine Zahlung von 10 Pfund Sterling pro Geschütz sowie die gleiche Vergütung pro Tonne Wasserverdrängung an deren Kaperer vorgesehen. Dem *Lord High Admiral* sollte ein Zehntel dieser jeweiligen Prämie zustehen. Den Besatzungen der Kriegsschiffe als auch der Kaperschiffe wurde gestattet, bewegliche Güter, die sie bei der Prisennahme selbst auf dem Geschützdeck oder einem höheren Deck des gekaperten Schiffes vorfanden, für sich zu beanspruchen. Ein derartiges Verhalten würde nicht als verbotenen Plünderns gewertet.

Darüber hinaus wurde bestätigt, dass Ihre Majestät den *Lord High Admiral* autorisiert hatte, weiterhin die Kaperbriefe für die *Privateers* zu gewähren, sofern diese die erforderlichen Voraussetzungen und Eignung erfüllten. Die eingebrachten Prisen,

von Rijswijk 1697 war dem legalen Kaperkrieg offiziell ein Ende gesetzt worden und die Tories hatten von den Whigs die Macht im englischen Parlament übernommen. Die Unterstützung zu Beginn seines Unternehmens in New York und London war ihm aufgrund der geänderten politischen Großwetterlage entzogen worden. In Folge eines von ihnen initiierten Parlamentsbeschlusses wurde Kidd zusammen mit anderen festgesetzten Piraten nach London verbracht und unter der Anklage des Mordes sowie der Piraterie dem Admiraltätsgericht der *Royal Navy* überstellt. Dazu kamen Vorwürfe über seine Brutalität an Bord, zwei ehemalige Besatzungsmitglieder bzw. Gefangene hatten in London darüber berichtet und ausgesagt. Kidd hatte bis zum Schluss auf die Niederschlagung seines Verfahrens gehofft. Er wurde am 23. Mai 1701 im Execution Dock in London am Galgen gehängt.

**899** John Raithby: *The Statutes of the Realm. The Statutes of King William III. (1695–1701)*. London 1820 (= Volume 7), S. 590–594.

**900** Marsden: *Law and Custom (II)*, S. 186–190, [ENG #64]. Marsden schrieb einleitend zu dieser Proklamation, dass Königin Anne bei der Verkündung auch auf den unter König Wilhelm III. 1698 erlassenen *An Act to enforce the Act for the Encrease and Euoragement of Seamen* [8 & 9 W III. c.23] in Raithby Vol VII, S. 257–259 hingewiesen hatte. Dieses Gesetz bestätigte die Verordnung, die mit gleichem Titel als [7 & 8 W III. c.21] erlassen worden war. Beide betrafen alle Seeleute des Königreichs, unabhängig ob sie im Dienst der Marine oder von privaten Reedern standen. Bemerkenswert war, dass sie auch Regelungen für die Aufnahme der Verletzten und Behinderten im Marine-Hospital in Greenwich sowie für die Hinterbliebenen-Versorgung festlegten.

**901** In dem nachfolgenden Abschnitt wurden die Anteile für Kommandanten, Offiziere und Mannschaften festgelegt, wobei nach Funktion an Bord unterschieden wurde.

unabhängig vom Ort der Aufbringung, blieben bis zur Entscheidung des Prisengerichts im vorläufigen Besitz der Prisennehmer. Der Admiral hatte auch die Befugnis, Vorschläge für Auszeichnungen oder zusätzliche finanzielle Zuwendungen im Namen der Königin zu machen.

Der letzte Abschnitt adressierte mögliches Fehlverhalten der Kaperer und die damit verbundene Bestrafung. Hierbei wurden, neben den gewöhnlichen Vergehen, auch das Vernichten von Schiffspapieren des gekaperten Schiffes angeführt. Bei festgestellten Verstößen würden der Kapitän und seine Offiziere nicht nur ihren Anteil an den Erlösen verlieren, sondern es würden auch die Gewährung eines neuen Kaperbriefs verweigert werden.

In einer juristischen Korrespondenz vom 28. August 1710 wies Sir C. Hedges über Mr. Burchett,<sup>902</sup> Sekretär beim *Lord High Admiral*, die Lords der Admiralität darauf hin, dass der Prisennehmer seinen Anspruch auf die Prise bis zur Entscheidung des Prisengerichts aus rechtlicher Perspektive behalten sollte. Aus dem Grunde riet er der Krone, keinen Einfluss auf gerichtliche Erörterungen zu nehmen oder in laufende Verhandlungen einzugreifen, selbst wenn ein ausländischer Gesandter in solchen Angelegenheiten vorstellig werden sollte.<sup>903</sup>

Diese Stellungnahme war durch eine Protestnote des schwedischen Außenministers am Hofe ausgelöst worden, die sich auf die Rechtsansprüche ihrer Handelsschiffe bezog, die von Engländern aufgebracht worden waren. An Bord dieser Schiffe befanden sich Waren, die mehrheitlich von englischen und holländischen Kaufleuten beansprucht wurden. Diese hatten ihre Forderungen auch vor dem Prisengericht geltend gemacht. Das Gericht räumte noch eine Frist von wenigen ein, um die Ansprüche der Prisennehmer weiter zu konkretisieren. Bis dahin sollte kein Urteil gefällt werden, es sei denn, eine der Parteien würde ihre Position aufgeben.

Sollte sich bei der Anhörung herausstellen, dass es gegenüber den Schweden Folterungen oder anderen Repressalien gegeben hätte, müssten die Beschuldigten dazu befragt und bei schuldhaftem Verhalten bestraft werden. Sie könnten auch vor ein Kriegsgericht gestellt werden, sofern der schwedische Gesandte darauf bestehen würde. Die Kaperer wären für weitere Verzögerungen bei der Klärung der Angelegenheit verantwortlich und müssten für die anfallenden Kosten aufkommen. Dieser Fall zeigte erneut das Bemühen, Rechtssicherheit auch gegenüber neutralen Parteien zu gewährleisten.

### ***Generalstaaten der Niederlande***

Das niederländische Regelwerk umfasst lediglich zwei Dokumente, beide wurden während des Holländischen Kriegs veröffentlicht.

<sup>902</sup> Auch Verfasser von zwei historischen Werken: *A Complete History of the Most Remarkable Transactions at Sea* (1720) und *Memoirs of transactions at sea, during the war with France 1688–1697* (1703).

<sup>903</sup> Marsden: *Law and Custom* (II), S. 215–217, [ENG #85].

Am 9. Januar 1673 veröffentlichten die Hohen Herren der Generalstaaten eine Resolution, in der sie eine rechtskonforme Abwicklung der letzten Phase der Prisenahme anordneten, um potenziellen Missbrauch zu verhindern.<sup>904</sup> Sie bestimmten, dass weder Einwohner der Häfen noch dort ansässige ausländische Konsuln befugt waren, über eingebrachte Prisen zu entscheiden, indem sie die Rechte der Kapitäne von Kaperschiffen oder deren Reeder umgingen. Diese Verordnung betraf den Verbleib und den Status dieser Schiffe samt ihrer Ladung sowie alle daraus resultierenden Anspruchsforderungen und blieb auch nach Einbringungen in alliierte Häfen gültig.

In einer weiteren Verordnung vom 13. April 1677 legte die niederländische Exekutive in Den Haag die Verteilung der Prisenanteile für erfolgreiche Rückeroberungen von Schiffen fest, die zuvor von *Corsaires* aus Dünkirchen oder anderen Häfen gekapert worden waren.<sup>905</sup> Die Höhe der Anteile wurde nach der Dauer des Besizes in feindlicher Hand festgelegt. Bei einer Besitzdauer von bis zu 48 Stunden betrug der Anteil ein Fünftel des tatsächlichen Wertes des gekaperten Schiffs und seiner Fracht, bei bis zu 96 Stunden erhöhte sich dieser auf ein Drittel, und jenseits dieses festgelegten Zeitrahmens machte er sogar die Hälfte des angesetzten Wertes aus.

### 5.2.3 Zwischenfazit zu rechtlichen Aspekten im Prisenwesen

Die zwei Referenzthemen zur Domäne über rechtliche Aspekte im Prisenwesen dominierten mit 98 Dokumenten den Gesamtbestand. Sie repräsentieren das Hauptanliegen bei der Praxis der Normen in einem Seekrieg.

#### *Prisenrechtliche Jurisdiktion und andere rechtliche Angelegenheiten*

Generell war den Dokumenten der drei Seemächte zu entnehmen, dass sie im Rahmen ihrer nationalen politischen und maritimen Zielvorstellungen bemüht waren, die Normen des Prisenrechts einzuhalten. Unterschiede ergaben sich jedoch aufgrund ihrer nationalen prisenrechtlichen Grundsätze, die ihre jeweilige Kaperkriegsführung leiteten.

Während der niederländische Bestand kaum Hinweise auf die Zusammenarbeit und Verzahnung zwischen Exekutive und Judikative liefert, erscheint diese im englischen Dokumentenbestand, gemessen an der Zahl der Dokumente zu dieser Thematik, vergleichsweise sehr ausgeprägt. Mit Blick auf Frankreich zeigte sich, dass aufgrund von Eingaben oder auswärtigen Berichten Ludwig XIV. mit seinem Staatsrat in der Klärung von prisenrechtlichen Angelegenheiten eingebunden und entschieden hatte. In England gab es eine ausgeprägte Kommunikation, nach der Lord Richter wiederholt auf die rechtlichen Implikationen aufmerksam machte und auch für rechtliche Klarheit in relevanten Verordnungen der Krone gesorgt hatte. Jedoch hatte er auch anerkannt, dass bei komplexen und politisch gefärbten Rechtsfällen schließlich die Entscheidung beim König lag.

<sup>904</sup> GPB, Bd. 3, S. 23f., [NLD #11].

<sup>905</sup> Ebd., S. 24of., [NLD #24].

Insgesamt verfestigte sich der Eindruck, dass die Exekutiven in den drei Hauptstädten zusammen mit ihren Admiralitäten bemüht waren, keine Willkür in ihren prisenrechtlichen Vorgaben aufkommen zu lassen. Es gab nationale Entscheidungen, die insbesondere bei der Festlegung der Konterbande einseitig zum Nachteil des Gegners getroffen wurden. Sie waren jedoch offensichtlich intern abgestimmt, bevor sie zur Anwendung kamen.

### ***Adjudikation von Prisen-Anteilen***

Die Adjudikation bildet den abschließenden Höhepunkt im komplexen Ablauf der Prisennahme. Mit dem Entscheid ‚Gute Prise‘ durch die zuständige prisengerichtliche Instanz über die eingebrachte Prise erging auch die Zuerkennung von Prisen-Anteilen. Wurde die Prise verkauft, ging es um die Adjudikation der Erlöse.

Sowohl das Verfahren als auch die Teilhabe an Anteilen und Erlösen waren durch Verordnungen der Seemächte im Wesentlichen einheitlich geregelt. Die Exekutive und der Admiral erhielten noch vor der festgelegten Zuteilung an Gericht und Admiralität ihren ihnen zustehenden Part, bevor schließlich der Schiffsführer mit seiner Besatzung als die Prisennehmer verordnungskonform bedacht wurden. Obwohl die Anteilsgröße grundsätzlich festgelegt war, bestand die Möglichkeit, dass die Exekutive diese situativ anpasste, bis zu einem vollständigen Verzicht. Insbesondere in der Endphase des Spanischen Erbfolgekriegs verordneten und realisierten sowohl Ludwig XIV. als auch Anne derartige Verzichte selbst, um ihre Kaperfahrer zusätzlich zu motivieren.

In diesem Kontext verdient ein zusätzlicher Aspekt Beachtung. Generell herrschte zwischen dem Kapitän und seiner Besatzung ein Vertrauensverhältnis, welches die Erwartung einer gerechten späteren Verteilung der Anteile oder Erlöse einschloss. Eine Infragestellung dieser bedeutungsvollen Teilhabe als Kompensation für ihr Risiko im Einsatz konnte eine Meuterei an Bord nach sich ziehen. Eine weitere Folge war die Übernahme des Schiffs und damit verbunden der Übergang zur ungesetzlichen Piraterie. Ein markantes Beispiel hierfür war Kapitän Kidd, der, wie zuvor beschrieben, vom *Privateer* in die Rolle eines Piraten wechselte.

## **5.3 Ökonomische Implikationen im Kontext des Prisenrechts**

Die Verteilung der insgesamt 23 nationalen Dokumente zu den zwei Referenzthemen der Domäne über ökonomische Implikationen in Verbindung mit der Handhabung des Prisenrechts (ÖKO) über den Zeitraum der fünf Zeitabschnitte ist dem Diagramm in Abbildung 72 zu entnehmen.

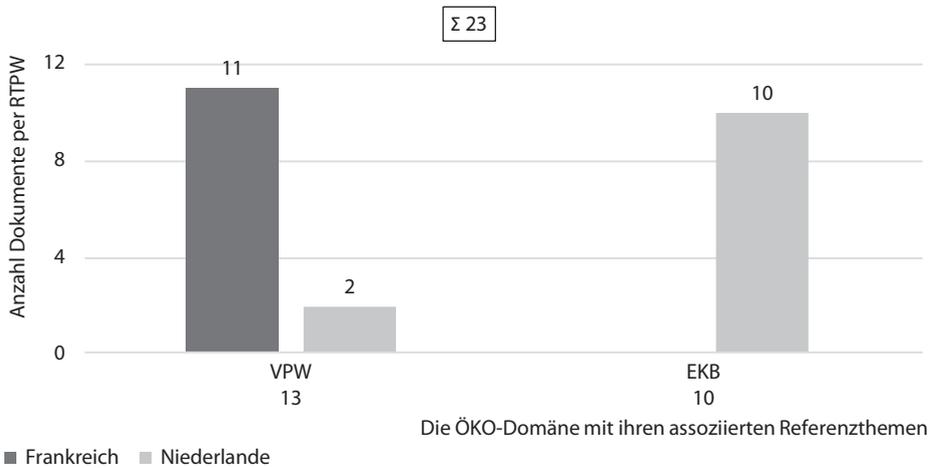


Abbildung 72: Die Verteilung der Referenzthemen zur ÖKO-Domäne 1672–1713

**Legende:**

- ÖKO    Ökonomische Implikationen in Verbindung mit der Handhabung des Preisrechts  
 VPW    Verkauf von Preis-Waren  
 EKB    Regelungen zum Export von Konterbande  
 RTPW    Referenzthema zum Preiswesen

Dreizehn Dokumente behandeln das Thema über den Verkauf von Preiswaren (VPW) mit elf Schriftstücken französischen und nur zwei im niederländischen Bestand. Das zweite Referenzthema, Regelungen zum Export von Konterbande (EKB), weist zehn Dokumente auf, die in ihrer Gesamtheit nur auf die Generalstaaten entfallen. Beide Themen sind nicht im englischen Regelwerk verzeichnet. Wie bereits in Kapitel 3 erörtert, repräsentieren diese zwei Themenbereiche in der vorliegenden Arbeit die ökonomischen Aspekte, die hier mit der Handhabung des Preisrechts in Verbindung stehen. Das Preiswesen war nicht nur ein militärisches und rechtliches Phänomen, sondern hatte auch tiefgreifende wirtschaftliche Auswirkungen, ihre Dimensionen waren komplex und vielschichtig. Dies zeigte sich auch hier, obgleich nur zwei Facetten thematisiert werden.

### 5.3.1 Verkauf von Preis-Waren

Der Verkauf von Preis-Waren stellt eine entscheidende Phase nach dem Gerichtsurteil ‚Gute Prise‘ dar, das über das eingebrachte Schiff und seine Ladung entscheidet. Dabei geht es um die weitere Verwendung der zugesprochenen Fracht, ob zur persönlichen Nutzung oder zum Weiterverkauf.

#### *Frankreich*

Frankreichs Regelwerk in diesem Zusammenhang umfasst insgesamt elf Dokumente, die über die fünf Zeiträume hinweg veröffentlicht wurden. Zwei dieser Dokumente

stammen aus der Zeit des Holländischen Krieges, fünf aus dem Neunjährigen Krieg und vier weitere aus dem Konflikt um die spanische Erbfolge.

Am 23. Februar 1674 wurde neben einer Anordnung zur Vergabe von Kommissionen an interessierte Kaperfahrer<sup>906</sup> auch eine Reihe von Anweisungen erlassen, die den Verkauf und die Versteigerung von Prisen regelten, die von Schiffen der *Marine Royale* aufgebracht und eingebracht wurden.<sup>907</sup> Diese Bestimmungen legten die Prozeduren fest, die von den regionalen Admiralitäten, Marine-Kommissaren und Intendanten in den Hauptstützpunkten und Arsenalen der Marine wie Brest, Dünkirchen, Rochefort, Le Havre sowie Toulon und Marseille zu befolgen waren. Ziel dieser Anordnung war es, durch klar definierte Vorgaben einen möglichen Missbrauch bei dieser finanziell lukrativen Aktivität zu verhindern oder zumindest zu minimieren. Sechs Monate später, am 25. August, erfolgte die zusätzliche Klarstellung, dass der Verkauf von Prisen auf Antrag der königlichen Kommissare der Admiralität und unter Beaufsichtigung seitens der zivilen Marine-Inspektoren durchgeführt werden muss.<sup>908</sup>

Während des Neunjährigen Kriegs wurden diverse Verordnungen und Anweisungen in fünf Dokumenten veröffentlicht. Diese richteten sich an Offiziere, Beamte der regionalen Admiralitäten und die zuständigen Richter mit dem Ziel, Bereicherungen und Missbrauch beim Verkauf von Prisen nach gerichtlichen Entscheidungen zu unterbinden. Da diese Dokumente nur einen indirekten Bezug zur Praxis des Prisenrechts aufweisen, wird hier auf eine detaillierte Erläuterung verzichtet; die relevanten Vorgänge werden jedoch kurz dargelegt.

So wurde schon sechs Monate nach Kriegsausbruch, am 2. Oktober 1689 per Verordnung den Offizieren und Richtern der Admiralität die Befugnis erteilt, die eingebrachten Prisen gemäß bestehender Regelungen zu begutachten und bei entsprechender Entscheidung zur Veräußerung freizugeben.<sup>909</sup> Der Marineminister M. de Pontchartrain veröffentlichte am 21. Juni 1692 Anweisungen an die bei den regionalen Admiralitäten akkreditierten Generalpächter, darin wurden Punkte zum Verkauf von Waren aus der Fracht verurteilter Prisen geregelt.<sup>910</sup> Ein sechs Artikel umfassendes Reglement mit weiteren Richtlinien für den Verkauf von entsprechend deklarerter Fracht folgte am 25. Mai 1695.<sup>911</sup>

Im darauffolgenden Jahr äußerte sich der *Amiral de France* in einem Schreiben vom 26. Februar zu allgemeinen Verkaufspraktiken von Prisenwaren und zu den in dieser Angelegenheit zu befolgenden Verfahren.<sup>912</sup> Dieser Brief war an die Offiziere der regionalen Admiralität in Toulon gerichtet. Einen Monat später, am 21. März, sandte der

906 Vgl. dazu [FRA #6], vorgestellt in Kapitel 4.1.2.

907 Lebeau: Code des Prises (I), S. 69–71, [FRA #7].

908 Ebd., S. 72–73, [FRA #9].

909 Nerzic (II), S. 1151, [FRA #34].

910 Lebeau: Code des Prises (I), S.175f., [FRA #50].

911 Ebd., S. 243–246, [FRA #78].

912 Ebd., S. 257–260, [FRA #83].

Admiral ein weiteres Schreiben zum Verkauf von als ‚Gute Prise‘ deklarierten Waren an die Offiziere der Admiralität von Les Sables d’Olonne.<sup>913</sup>

Im Rahmen dieser Arbeit wird auf eine ausführliche Darstellung des Reglements vom Mai 1695 sowie der beiden oben erwähnten Briefe verzichtet. Obwohl diese Dokumente die Verfahren nach der Prisennahme betreffen, sind sie für das Hauptthema dieser Arbeit – das Prisenwesen – nicht direkt relevant und tragen somit nicht zu einem vertieften Verständnis des Kernthemas bei. Die Dokumente hier beziehen sich eher auf administrative und prozedurale Aspekte, die der Prisennahme folgen, und sind für die Einordnung des Prisenrechts im Kontext seiner wirtschaftlichen Implikationen weniger von Bedeutung. Diese Überlegung trifft auf das gesamte Unterkapitel zu.

Auch im Spanischen Erbfolgekrieg behielt das Thema des ordnungsgerechten Verkaufs von Prisenwaren seine Relevanz. Schon am 20. Juni 1702 wurden umfangreiche Richtlinien zu dieser Problematik veröffentlicht.<sup>914</sup> Sie betrafen die Verarbeitung von auf See erbeuteten Prisen und ihren Waren nach der erfolgreichen Einbringung und der Deklaration als ‚Gute Prise‘ sowie von Gütern feindlicher Schiffe, die gestrandet waren. Bei den genannten Materialien handelte es sich insbesondere um Verbrauchsgüter, Nahrungsmittel, Spirituosen, Wein, Luxusgüter und Textilien. In 14 Artikeln legte der Berater des Rates und Generalkontrolleur für Finanzen detaillierte Bestimmungen über den weiteren Verbleib der Waren fest. Diese betrafen Aspekte wie die direkte Übereignung an den König, die Verwendung durch staatliche Stellen, den Verkauf an Dritte sowie Details für erforderliche Zollabgaben.

In der Präambel zu diesem Beschluss betonte Ludwig XIV. seine besondere Wertschätzung für die Unternehmer und Kapitäne, die ihre Schiffe für Kaperfahrten ausrüsteten und einsetzten. Er ordnete an, dass die aus dem vergangenen Krieg stammenden Subventionen und Erleichterungen fortbestehen sollten. Zudem wurde bestätigt, dass die bisherigen Verordnungen zu diesem Thema weiterhin in Kraft blieben.

In einem Schreiben vom 14. Januar 1703, wiederum an die Offiziere der Admiralität von Toulon, erinnerte der *Amiral de France* sie nochmals an die strikte Einhaltung der Richtlinien für den Verkauf von Waren stammten, die offensichtlich vorher als ‚Gute Prise‘ deklariert worden waren.<sup>915</sup> Dieser Brief diente dazu, möglichen Missbrauch zu verhindern, ein auch in Großbritannien und den Niederlanden bekanntes Phänomen.

Mit dem Beschluss des Staatsrats vom 24. März 1703 wurde das Prozedere für die Nutzung und den Verkauf von Waren und Gütern, die nach einer Prisennahme oder auch einem Schiffbruch eingebracht wurden, erneut behandelt.<sup>916</sup> Der König war über Probleme bei der Umsetzung und Anwendung der ursprünglichen Verordnung vom 20. Juni des Vorjahres informiert worden und hatte daher die Absicht, den Unternehmern

913 Ebd., S. 263f., [FRA #86].

914 Ebd., S. 296–306, [FRA #106].

915 Ebd., S. 309, [FRA #113].

916 Ebd., S. 310–316, [FRA #114].

und Kapitänen mit einer leicht modifizierten Fassung dieses Beschlusses entgegenzukommen. Der Historiker Nerzic stellt fest, dass dieser Beschluss eine Lockerung der vorherigen Richtlinie vom 20. Juni 1702 bedeutete.<sup>917</sup> So wurden beispielsweise bestimmte Arten von Prisenwaren unabhängig von ihrer Qualität definiert, die in alle Häfen des Königreichs eingebracht und entladen werden durften, und es wurde eine Liste von Waren erstellt, die nicht abgefertigt werden durften.

Das letzte französische Dokument zu dieser Thematik war eine am 9. Juli 1709 verordnete Festsetzung einer moderaten Regelung über die Zahlung von Einfuhrzöllen auf Waren, die als Fracht auf einem aufgebrachteten Handelsschiff eingeführt wurden.<sup>918</sup> Zunächst erinnerte der König an das Dekret vom 24. März 1703 über die bisherige Regulierung dieser Güter und ordnete an, um „das Kapern [zu] erleichtern und denjenigen, die sich daran beteiligen wollen, neue Gnaden [zu] gewähren“, die Artikel 2, 3 und 4 des Referenzdekrets zu ändern. Der Rest des Textes war eine Art Zolltarif, der die Einfuhr und die freie Verwendung der Ladungen der Prisen im ganzen Königreich regelte, insbesondere für Stoffe und Tücher.

### *Generalstaaten der Niederlande*

Der Bestand verzeichnet lediglich zwei Dokumente, die beide seitens der Exekutive während der ersten Zwischenkriegszeit in Den Haag veröffentlicht wurden. Beide betreffen die Position der Niederlande zum Verkauf von Prisenwaren.

Am 25. Juli 1687, fast zwei Jahre vor Ausbruch des Kriegs mit Frankreich und auch als ein Zeichen der sich abzeichnenden politischen Spannungen zwischen den beiden Staaten, hatten die Generalstaaten im Vorgriff eine Resolution über den Kauf und Verkauf von Prisenwaren veröffentlicht, die später auf französischen Schiffen von ihren Kaperfahrern erbeutet würden.<sup>919</sup> Die Kriegserklärung der Niederlande war bisher nicht ergangen, als es Anfang Dezember 1688 dennoch eine Anfrage der Herren Deputierten der Provinz Seeland bei den Hohen Bevollmächtigten der Generalstaaten in Den Haag gab, wie zukünftig mit eingebrachten französischen Prisen und Prisenwarengütern zu verfahren wäre. Der politische Hintergrund für diese Initiative war die am 26. November erfolgte Kriegserklärung Ludwigs XIV. an die Generalstaaten. Als Antwort erging am 4. Dezember die Resolution mit allen Einzelheiten über den Kauf und Verkauf von Prisenwaren, die bisher von ihren *Commissievaarders* eingebracht wurden.<sup>920</sup> An dieser Stelle sei auch an die Anmerkungen zu den Inhalten der französischen Papiere zu dieser Thematik erinnert.

Anfang 1689 am 8. Januar nahmen die Hohen Herren in Den Haag Stellung zu einer erneuten Anfrage des Admiralitätskollegiums Seeland vom 29. Dezember zum Pro-

<sup>917</sup> Nerzic: La place des armements mixtes (II), S. 117of.

<sup>918</sup> Chardon (I), S. 297–300, [FRA #158].

<sup>919</sup> Rec (II), S. 72.

<sup>920</sup> Rec (II), S. 14of., [NLD #28].

zedere der Veräußerung von französischen Prisenwaren.<sup>921</sup> Ihre Resolution bestätigte die Gültigkeit der vorherigen Bestimmungen und Regelungen über die Zuerkennung und den Verkauf von Prisenwaren, die in letzter Zeit als Prisen genommen wurden.<sup>922</sup> Unter Berücksichtigung der aktuellen Situation, in der sich die Vereinigten Provinzen gewissermaßen bereits in einem Kriegszustand mit Frankreich befanden, war es durchaus möglich, dass das Prisenrecht schon in vollem Umfang zur Anwendung kam. Die offizielle Kriegserklärung erfolgte jedoch erst zwei Monate später, am 9. März.

### ***Bewertung***

Beiden Seemächten waren klare Vereinbarungen zum Verkauf von Prisenwaren wichtig, nachdem die Prisengerichte ihre finalen Urteile gefällt hatten. Grundsätzlich sollte dieser Prozess einerseits die Interessen der Reeder und Kaufleute transparent berücksichtigen und andererseits bestehende nationale Regelungen und Vorschriften inklusive möglicher Abgaben einhalten.

## 5.3.2 Regelungen zum Export von Konterbande

Ein weiterer signifikanter Aspekt, der die wirtschaftlichen Folgen des Prisenwesens beleuchtet, sind die Regelungen zum Export von Konterbande. Insbesondere in den niederländischen Dokumenten wird diese Problematik deutlich, während in den englischen noch in den französischen Veröffentlichungen ein expliziter Hinweis dazu nicht zu finden war. Obwohl es basierend auf den hier analysierten Dokumenten den Anschein haben könnte, dass dieses Thema für die beiden anderen beteiligten Nationen während dieses Zeitraums von untergeordneter Bedeutung war, sollte diese Vermutung mit Vorsicht betrachtet werden.

Für niederländische Kaufleute scheint der Export von kriegsrelevanten Gütern eine wirtschaftlich attraktive Option gewesen zu sein. Dennoch widersprach diese Handelsaktivität der Politik der Regierung in Den Haag, weshalb mehrere Bestätigungen des Exportverbots durch entsprechende Resolutionen und Anweisungen notwendig wurden. Insgesamt existierten zehn solcher Nachweise, verteilt über die drei Kriegsperioden und die dazwischenliegende Friedenszeit.

### ***Generalstaaten der Niederlande***

Nur kurz nach dem Ausbruch des Kriegs gegen England und Frankreich am 13. Mai 1672 wurde eine erste Verordnung erlassen, die den Export von Kriegsmunition sowie Materialien für Schiffe und Boote untersagte.<sup>923</sup> Am 16. April 1677 wurde von den Gene-

<sup>921</sup> Ebd., S. 143, [NLD #29].

<sup>922</sup> Vgl. dazu: Rec (II), S. 72.

<sup>923</sup> Recueil van placaten (I), S. 608f., [NLD #7].

ralstaaten eine sogenannte *Waerschouwinge* veröffentlicht, eine Warnmitteilung mit dem Verbot, Konterbande an das Königreich Schweden zu liefern.<sup>924</sup>

Knapp ein Jahr nach der Kriegserklärung an Frankreich sah die Exekutive in Den Haag am 24. Februar 1690 die Notwendigkeit, mit einer Resolution die Problematik des Exports von Konterbande aufzugreifen. Selbst wenn ausländische Fürsten oder Staaten die Ausfuhr von kriegswichtigen Gütern dies beantragen, wurde mit diesem Beschluss den provinzialen Regierungen und Admiralitäten ausdrücklich untersagt, *Paspoorten* oder Seebriefe für derartige Aktivitäten zu gewähren.<sup>925</sup>

Am 21. Juni 1690 erging in einem landesweiten *Placaat* das Ausfuhrverbot von Konterbande an die Feinde der Generalstaaten.<sup>926</sup> In der jüngsten Vergangenheit hatten gewinnsüchtige Kaufleute wiederholt die Auflistung verbotener Waren in der Kriegserklärung vom 9. März des vergangenen Jahres missachtet. Der diesbezügliche Artikel 2 enthielt eine umfangreiche Zusammenstellung kriegswichtiger Güter, von denen jedoch einige trotz Verbot nach Frankreich exportiert worden waren. Zudem besagte er unmissverständlich, dass ein Verstoß gegen diese Regelung als Verrat am Vaterland gewertet und mit dem Tode bestraft würde.

Mit einer landesweiten Bekanntmachung erging am 21. Juni 1690 das Ausfuhrverbot von Konterbande-Waren an Feinde der Generalstaaten, insbesondere Frankreich. In der jüngsten Vergangenheit hatten gewinnsüchtige Kaufleute sich wiederholt nicht an die in der Kriegserklärung vom März des vergangenen Jahres angeführten Auflistung des Bannguts gehalten. Es waren diverse kriegswichtige Güter aus der Liste des Artikels 2 nach Frankreich ausgeschifft worden. Diese Bekanntmachung listete erneut Art und Umfang der Konterbande und machte zugleich klar, dass ein Verstoß gegen diese Regelung als Verrat am Vaterland angesehen und mit dem Tode bestraft würde.

Vier Monate später, am 17. Oktober, wurde in einer erneuten Bekanntmachung der gleiche Sachverhalt nochmals aufgegriffen und dahin gehend erweitert, dass ab sofort jeglicher Handel mit Frankreich nicht nur über See, sondern auch über Land untersagt war.<sup>927</sup> Es wurde erneut darauf hingewiesen, dass derartige Verstöße mit empfindlichen Geldbußen zusammen mit der sofortigen Konfiszierung des eingesetzten Handelsschiffs belegt werden würden.

Am 7. Februar 1693 erließ die Exekutive in Den Haag ein generelles Verbot des Exports von Getreide in Feindesland, sowohl auf dem See- als auch auf dem Landweg.<sup>928</sup> Zwei Monate später, am 13. April, folgte eine weitere Verfügung zu dieser Anordnung; sie betraf Auflagen wie die Notwendigkeit korrekter Pässe und Lieferbescheinigungen, wenn das Korn an neutrale Kunden geliefert werden sollte, sowie den Transport von Getreide für die Spanischen Niederlande. Der Seeweg war verboten und bei Verstößen

924 GPB, Bd. 3, S. 262, [NLD #25].

925 Recuël van placaten (II), S. 162, [NLD #34].

926 GPB, Bd. 4, S. 220f., [NLD #36].

927 Ebd., S. 221f., nicht im Bestand.

928 Ebd., S. 222f., [NLD #50].

waren Ladung und Transportschiff zu konfiszieren.<sup>929</sup> Der Begriff ‚Konterbande‘ wurde im Zusammenhang mit diesen Erlassen nicht verwendet, obwohl das Korn durch diese Verordnungen implizit diesen Status erhielt.

Obgleich in ihrem Erlass vom 13. Februar 1701 anfangs mit keinem Hinweis die angespannte politische Lage vor dem Ausbruch des nächsten Konflikts mit Frankreich erwähnt wurde, verordneten die Generalstaaten dennoch erneut ein umfassendes Verbot des Transports von Munition und Kriegsmaterial wie auch Masten, Hanf, Tauwerk, Anker und Pech.<sup>930</sup>

Im Gegensatz zu den bisherigen Weisungen über Art und des Umfangs von Konterbande, die während der Kriegserklärung zum Neunjährigen Krieg getroffen wurden, erließen die Generalstaaten erst am 11. Mai 1703 eine diesbezügliche, 13 Artikel umfassende Anordnung mit dem Titel *Placaat, houdende verbodt tegens den toevoer van Waaren van Contrabande naar Vranckryck en Spanjen*.<sup>931</sup> In der Präambel wurde klargestellt, dass befreundete, alliierte sowie neutrale Staaten nicht nur über diese Bestimmungen informiert wurden, sondern auch erwartet wurde, dass sie diese auch einhalten.

Der erste Artikel listete die Waren auf, die als Konterbande galt. Diese entsprachen den international üblichen Vereinbarungen über kriegswichtige Güter wie alle Typen von Waffen und Zubehör sowie Materialien für den Schiffbau. Nahrungsmittel, insbesondere verschiedene Arten von Getreide, waren jedoch nicht aufgeführt. Die weiteren Artikel behandelten administrative Details und die Beschlagnahme von fremden als auch unter niederländischer Flagge segelnde Schiffe, die bei Kontrollen mit Konterbande angetroffen wurden. Zum Schluss wurden erneut Hinweise gegeben, dass Unkenntnis dieses *Placaats* nicht als Rechtfertigung akzeptiert würde.

Am selben Tag wurden noch vier weitere Vorschriften über den Warenhandel mit Frankreich herausgegeben: ein Grundsatzdokument gegen die Warenausfuhr nach Frankreich, eine Anordnung über das Verbot der Korrespondenz mit Wechsellern sowie zwei sehr ausführliche Anordnungen gegen die Einfuhr von Wein und Branntweinen sowie von in Frankreich und Spanien gefertigten Manufakturen, speziell von Druckschriften, raffiniertem Zucker, Zucker-Sirup und Glaswaren.<sup>932</sup> Diese Verordnungen unterstrichen den politischen Willen der Generalstaaten, den Handel mit seinen beiden Gegnern so umfänglich wie möglich einzuschränken.

Gegen Ende des Krieges, konkret am 11. April 1709, erließen die Generalstaaten ein Ausfuhrverbot für Korn in Feindesländer.<sup>933</sup> Somit wurde niederländisches Korn im Kontext dieses Krieges als kriegswichtige Ware klassifiziert. Großbritannien unter der Herrschaft von Königin Anne schloss sich durch einen Beschluss des Kronrates

929 GPB, Bd. 4, S. 223f., [NLD #51].

930 GPB, Bd. 5, S.337, [NLD #60].

931 Ebd., S. 341–344, [NLD #70]. Anordnung betreffend das Verbot, Waren der Konterbande nach Frankreich und Spanien auszuführen.

932 Ebd., S. S. 340 & 345–351.

933 Ebd., S. 537, [NLD #91].

dieser politischen Richtung an. Infolgedessen erging eine dementsprechende Weisung an die *Royal Navy* und die *Privateers* am 28. April ergänzt 9. Mai um einen Befehl an den *Lord Admiral*<sup>934</sup> Wie bereits oben erörtert, wurde am 29. Oktober 1709 öffentlich bekannt gemacht, dass Zuwiderhandlungen wie der Export von Korn mit der Todesstrafe geahndet werden würden.

Dieser Erlass wurde am 4. März 1710 modifiziert, mit der Export ins Feindesland weiterhin untersagt war. Eine Ausfuhr nach Lissabon und Katalonien wie auch auf dem Landweg zu Städten in Brabant und Flandern war jedoch gestattet.<sup>935</sup> In diesem Zusammenhang verwies Den Haag nochmals auf die korrekte Führung der Seebriefe bei diesen Aktivitäten.

### 5.3.3 Zwischenfazit zu ökonomischen Aspekten des Prisenwesens

Die Domäne, die ökonomische Aspekte im Kontext des Prisenwesens behandelt, weist mit nur 23 Dokumenten den geringsten Anteil am Gesamtbestand auf und beschränkt sich dabei auf Frankreich und die Niederlande. Sie konzentriert sich auf die Verwertung der Prisenwaren und den möglichen Export von Konterbande. Die Hohen Herren der Generalstaaten in Den Haag waren besonders darauf bedacht, zu verhindern, dass Kaufleute durch die Lieferung von Konterbande im Krieg profitieren.

## 5.4 Weitere mit dem Prisenwesen assoziierte Aspekte

Die Verteilung der insgesamt 46 nationalen Dokumente zu den zwei Referenzthemen (RTPW) der Domäne über Weitere Aspekte im Kontext des Prisenwesen (WPA), veröffentlicht im Verlauf der fünf Zeitabschnitte, ist aus dem Diagramm (Abbildung 73) ersichtlich.

Insgesamt behandeln 20 Dokumente das Thema Fürsorge für Kaperfahrer (FÜR), wobei 14 aus französischen, drei aus englischen und drei aus niederländischen Beständen stammen. Das zweite Referenzthema – Andere Angelegenheiten im Kontext mit der Praxis des Prisenrechts (APX) – ist in 26 Dokumenten vertreten, davon elf in französischen und ebenfalls elf in niederländischen Regelwerken, der englische Bestand verzeichnet lediglich vier Papiere dazu.

<sup>934</sup> Vgl. dazu ebd., S. 211, [ENG #80] in Kap. 4.5.2.

<sup>935</sup> GPB, Bd. 5, S. 366, [NLD #95].

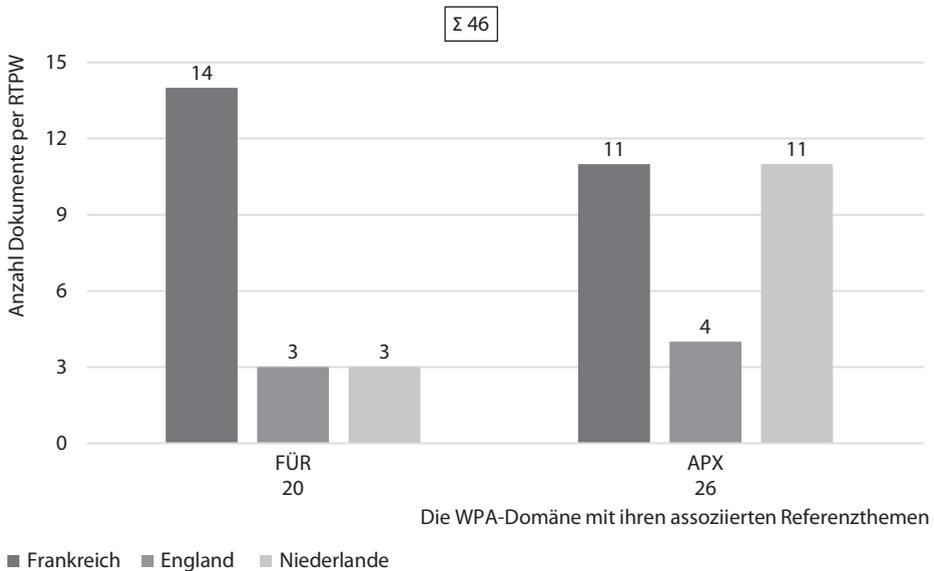


Abbildung 73: Die Verteilung der Referenzthemen zur WPA-Domäne 1672–1713

Legende:  
 WPA Weitere mit dem Prisenwesen assoziierte Aspekte  
 FÜR Fürsorge für Kaperfahrer  
 APX Andere Angelegenheiten im Kontext des Prisenwesens  
 RTPW Referenzthema zum Prisenwesen

### 5.4.1 Fürsorge für Kaperfahrer (Verletzte, Hinterbliebene, Seelsorge, Gefangene)

Die Aspekte der Fürsorge für Kaperfahrer reichten von der Einrichtung von Hospitälern, der Behandlung Verletzter über den finanziellen Beistand für Angehörige und Hinterbliebene der gefallenen Kaperer bis zur Seelsorge an Bord sowie Freilassung von Gefangenen.

#### *Frankreich*

Die Regelungen Frankreichs zu diesem Referenzthema sind in insgesamt 14 Dokumenten festgehalten, die über die fünf verschiedenen Zeiträume hinweg publiziert wurden. Drei dieser Dokumente datieren aus der Zeit des Neunjährigen Kriegs, zehn aus der Periode des Konflikts um die spanische Erbfolge und ein Dokument wurde in der zweiten Zwischenkriegszeit veröffentlicht.

Mit dem Beschluss des Staatsrats vom 29. Mai 1690 beteiligte sich die Exekutive an den Kosten für das Hospital in St. Malo.<sup>936</sup> Es wurde festgelegt, dass Seeleute, die auf Kaperschiffen der Stadt verletzt nach einem Kapereinsatz zurückkehrten, dort medizi-

<sup>936</sup> Lebeau : Code des Prises (I), S. 158–160, [FRA #39]. *Arrêt du Conseil, qui adjuge à l'hôpital de Saint-Malo un denier pour livre sur les prises.*

nische Versorgung erhalten sollten. Diese Maßnahme wäre den an Bord befindlichen englischen und niederländischen Gefangenen gleichfalls zu gewähren. Während der Genesungszeit sollten die maloensischen Seeleute nicht auf Almosen angewiesen sein, die man aus dem Verkauf der Prisen abzweigen konnte. Daher wurde verfügt, dass ihnen ein Denar pro Livre des Verkaufserlöses zugewiesen werden soll.<sup>937</sup> Hinter dieser staatlich geförderten sozialen Fürsorge stand unzweifelhaft auch die Absicht, ähnlich wie in England die Motivation für den Dienst auf den Kaperschiffen zu erhalten.

Am 24. September 1689 wurde ein Friedensvertrag zwischen Frankreich und dem *Roiaume d'Alger* abgeschlossen, der auf die nächsten 100 Jahre befristet war. Jedoch wurden bretonische Seeleute aus Granville nicht in diesen Vertrag einbezogen, die von ehemals feindlichen Kaperern aus Algerien, Salé und der Levante gefangen genommen und als Sklaven gehalten wurden. Als Reaktion darauf verfügte Ludwig XIV. am 26. Februar 1691 durch einen Staatsratsbeschluss eine rückwirkende Abgabe von drei Denaren pro Livre auf die Prisenerlöse ab dem 1. Dezember 1690, die als Solidaritätsbeitrag von den französischen Corsaires zu entrichten war. Diese Regelung galt für die Kaperer aus St. Malo, Brest und anderen bretonischen Häfen sowie aus Granville, die ihre Prisen in diesen Häfen einbrachten. Die erhobenen Gelder sollten zur Finanzierung des Rückkaufs der versklavten Seeleute verwendet werden.<sup>938</sup>

Im Sommer 1694 wurde am 2. Juni eine zusätzliche, sozial ausgerichtete Verordnung erlassen, die das geistliche Wohl der *Corsaires* ins Zentrum rückte. Diese bestimmte, dass bei zeitlich ausgedehnten Kaperfahrten auf Schiffen mit einer Besatzung von 25 Mann oder mehr ein Kaplan mitgeführt werden sollte. Der Anstoß für diese Verordnung kam von der *Ordonnance 1681*, welche vorschrieb, dass auf Schiffen, die für längere Unternehmungen auslaufen, ein vom Diözesanbischof oder im Falle eines Ordensmitglieds vom Abt abgestellter Seelsorger an Bord sein soll.<sup>939</sup> Ziel war es offensichtlich, den Seeleuten zu ermöglichen, ihren Dienst im Einklang mit den kirchlichen Gesetzen zu verrichten und ihnen während ihrer Einsätze seelsorgerische Hilfe und Beistand zu gewähren.

Am 2. Februar 1701 aktualisierte die französische Exekutive ihre Verordnung von Juni 1694, die die Mitnahme eines Geistlichen bei längeren Kaperfahrten vorsah. Die

937 Diese Fürsorgemaßnahme wurde im Februar 1691 auch Kaperern aus der Bretagne und Granville zuteil, die Prämie wurde auf drei Denare festgesetzt. Im Verlauf des Spanischen Erbfolgekrieges wurde vier weitere diesbezügliche Anordnungen erlassen, so wurden 1706 Schwerstbehinderte nach ihrer gesundheitlichen Genesung sowie Witwen in die Maßnahmen miteinbezogen, im Mai 1709 wurden zwei Marine-Invalidenämter installiert, zugleich wurden vier Denare an die Betroffenen ausgezahlt; im März 1713 wurde eine weitere Erhöhung auf sechs Denare verfügt. Dies geschah trotz verminderter Einnahmen im Monat der Unterzeichnung des Friedens zu Utrecht.

938 Ebd.; S. 160–162, [FRA #41].

939 ORD 1681, Livre II, Titre II, Article I: *Dans les navires qui feront des voyages de long cours, il y aura un prêtre approuvé de son Evêque Diocésain, ou de son supérieur (s'il est religieux) pour servir d'aumônier.*

Bedingungen wurden dahingehend angepasst, dass nun ein Kaplan auf Schiffen mit 30 oder mehr Mann Besatzung erforderlich war, im Vergleich zu den vorigen 25 Mann.<sup>940</sup>

Offensichtlich hatte sich die Einschiffung von Kaplänen auf Kaperschiffen zur seelsorgerischen Unterstützung der Besatzung im vergangenen Krieg bewährt. Per Verordnung vom 30. August 1702 wurde diese Maßnahme erneut in Kraft gesetzt, jedoch erst auf Einheiten mit einer Wasserverdrängung von 100 Tonnen oder mehr.<sup>941</sup> Es wurde keine Begründung für diese Änderung des Tonnage-Kriteriums angegeben. Könnte es auf einen Mangel an geeigneten Kaplänen zurückzuführen sein oder vielleicht auf die längeren Einsätze außerhalb der eigenen Küstengewässer?

Am 31. März 1703 wurde durch einen Beschluss des Kronrates eine Erhöhung von drei Denaren pro Livre zugunsten der Matrosen festgelegt, die im Einsatz auf den von der *Marine Royale* gecharterten Schiffen schwer verletzt wurden oder in Folge gesundheitlich länger oder bleibend geschädigt sein könnten.<sup>942</sup> Die Finanzierung dieser Anhebung sollte durch den Erlös aus dem Verkauf der Prisen sichergestellt werden. Diese Regelung spiegelt eine Anpassung der Fürsorge wider, die bis dahin nur den Seeleuten der Kriegsmarine zuteilgeworden war.

Mit einem Beschluss vom 24. Juli des gleichen Jahrs wurde eine weitere Angleichung vorgenommen. Dieser betraf die Verteilung der Prisenerlöse an Invaliden und Witwen von Seeleuten, die auf Kaperschiffen in Dünkirchen dienten.<sup>943</sup> Hierbei ging es um Einzelheiten wie Zeitpunkt und Höhe der Auszahlungen. In dieser Anordnung wurde auch eine Prämie für verwundete Besatzungsmitglieder festgelegt, die als Ausländer nicht im Klassensystem Frankreichs registriert waren.

Es wurde Ludwig XIV. in den nachfolgenden Monaten mitgeteilt, dass die Reeder in Dünkirchen Bedenken äußerten, bei der Ausstattung ihrer Schiffe für Kaperfahrten einen Seelsorger mit an Bord zu nehmen. Die meisten ihrer Schiffe waren schlichtweg zu klein, um angemessene Unterkunftsmöglichkeiten bereitzustellen. In seiner Direktive an den Amiral de France vom 11. März 1705 insistierte er auf der Einhaltung seiner Verordnungen. Er ordnete an, dass alle Reeder einen Bordgeistlichen auf jedem Schiff mit mindestens anderthalb Decks und einer Besatzung von 60 Mann einzuschiffen und für deren Unterbringung und Verpflegung zu sorgen hatten.<sup>944</sup>

Am 9. Juni 1706 wurde per Anweisung die Auszahlung von drei Denaren pro Livre aus den Prisenerlösen zusätzlich zur halben Pension für Invalide und Witwen angeordnet.<sup>945</sup>

940 Nerzic: La place des armements mixtes (II), S. 1168, [FRA #103].

941 Ebd., S. 1169, [FRA #109].

942 Lebeau: Code des Prises (I), S. 317f., [FRA #115].

943 Ebd., S. 321–323, [FRA #118].

944 Valin, René-Josué: Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'Août 1681. La Rochelle: 1760. Tome (I), S. 443. Online verfügbar unter <https://books.google.de/books?id=nldDAAAACAAJ>

945 Lebeau: Code des Prises (I), S. 372–374, [FRA #139].

Ein Edikt vom Mai 1709 ordnete die Etablierung von zwei Invalidenämtern der Marine zum 1. Juni desselben Jahres an.<sup>946</sup> Drei der darin angeführten Artikel behandelten Abgaben aus den Gehältern der Besatzungen von Kaperschiffen und den Prisenerlösen. Diese Zahlungen dienten der Finanzierung von Einrichtungen zur Betreuung und Behandlung verletzter Seeleute sowie der zugehörigen administrativen Regelungen. Der neue Beitrag sollte nunmehr vier Denaren<sup>947</sup> betragen und war innerhalb eines bestimmten Zeitraums zu zahlen. Diese Maßnahme knüpfte an einen früheren Beschluss des Kronrates vom 31. März 1703 auf, der bereits eine Abgabe von drei Denaren vorgesehen hatte. Den beiden Ämtern oblag zudem die ordnungsgemäße Erhebung und Verwahrung der Abgaben. Diese Maßnahmen unterstrichen das zunehmende Engagement der Exekutive in Versailles für diverse Aspekte der sozialen Fürsorge im maritimen Bereich.

Am 17. Juli 1709 mahnte der Marineminister in einem Schreiben die Intendanten der Marine, sich an die drei königlichen Ordonnanzen zu halten, die die Einschiffung von Seelsorgern auf Kaperschiffen regelten.<sup>948</sup> Pontchartrain verwies darauf, dass die Umsetzung der Verordnungen weiterhin vernachlässigt wurde. Er bestätigte die Vorgaben erneut und forderte die Intendanten auf, künftig den Anweisungen des Königs mit mehr Entschlossenheit nachzukommen.<sup>949</sup>

Im Dezember dieses Jahres noch wurde ein Erlass zur Gründung von Ämtern für die sichere Aufbewahrung von ausgezahlten Prisenanteilen herausgegeben, welche den Seeleuten zugesprochen worden waren.<sup>950</sup> Dieses Dokument wurde im *Code des Prises* ohne Text aufgeführt. Drei Jahre später, wieder im Dezember, erfolgte per Edikt die Aufhebung der bis dahin bestehenden Ämter für die Aufbewahrung von Gegenständen aus Prisen, wie sie der vorherige Erlass aus dem Jahr 1709 vorsah. Stattdessen wurde die Gründung eines neuen Amtes mit derselben Zielsetzung, jedoch mit detaillierten Bestimmungen zur Vermeidung von Missbrauch angeordnet. Hierbei war insbesondere der Abschnitt wichtig, der die königlich angeordnete Zuweisung von Geldern an Invaliden der *Marine Royale* zu deren Unterhalt und zur Versorgung der Hinterbliebenen betraf; diese Mittel sollten sich aus der Liquidation der hinterlegten und der bis dahin nicht beanspruchten Prisenerlöse zusammensetzen.

Schließlich wurde im März 1713 per Edikt die Einbehaltung von zukünftig sechs Denaren pro Livre zugunsten der Invaliden der Marine beschlossen;<sup>951</sup> Einzelheiten dazu waren dem *Code des Prises* nicht zu entnehmen.

946 Ebd., S. 390–392, [FRA #156].

947 240 Deniers entsprachen damals 1 Livre; 12 Deniers hatten einen Wert von 1 Sou oder Sol.

948 2. Juni 1694, 2. Februar 1701 und 30. August 1702.

949 Valin: *Nouveau Commentaire Ordonnance* 1681, Tome I, S. 443.

950 Lebeau: *Code des Prises* (I), S.401, [FRA #162].

951 Ebd., S.429, [FRA #171].

### England

Am 23. Mai 1689 wurde die *Proclamation as to prize, gun money, and pillage* verkündet.<sup>952</sup> Sie basierte auf einer ähnlichen Verordnung aus dem Jahr 1664 und bezog sich ebenfalls auf Aspekte der sozialen Fürsorge. Konkret ging es um die Unterstützung von schwer verwundeten oder gefallenen Seeleuten, die im Dienst der Krone standen, sowie ihren Familien.<sup>953</sup> Die Magistratsverwaltungen der Hafenstädte erhielten den Auftrag, für eine angemessene Unterbringung und Versorgung dieser Personen zu sorgen. Diese Maßnahme wird durch den Begriff ‚Fürsorge‘ treffend gekennzeichnet.

Am 10. September 1695 erließ König Wilhelm III. den *Act for the Increase and Encouragement of Seamen* [7 & 8 W III. c.21].<sup>954</sup> Bereits in der Einleitung dieser Verordnung, die auf die Gewinnung und Förderung von Seeleuten abzielte, wurde die Umwandlung des Schlosses von Greenwich zu einem als Hospital für zukünftige Nutzung festgelegt. Das Ziel war die Unterstützung von Seeleuten, ihren Witwen und Kindern sowie zur Förderung der Schifffahrt.<sup>955</sup> Diese zwölf Artikel umfassende Regelung mit einer Reihe von hauptsächlich administrativen Bestimmungen für dieses außerordentliche Projekt veranschaulichte die Bestrebungen der Krone, durch diese Maßnahme auch Anreize für den Dienst in der *Royal Navy* zu schaffen. Zugleich sollten in einem Notfall die Versorgung und Hilfeleistung für die betroffenen Seeleute und ihre Familien sichergestellt werden, um sie mit ihrem Schicksal nicht sich selbst zu überlassen.

Gleich nach Beginn des Spanischen Erbfolgekriegs unterstrich Königin Anne ihre monarchische Obligation zur Fürsorge für die Seeleute und ihre Familien, die im Dienst der Krone standen. Sie ließ die zu dieser Sache ergangene Proklamation vom 23. Mai 1689 für diesen Konflikt am 1. Juni erneut in Kraft setzen.

### Generalstaaten der Niederlande

Im niederländischen Bestand sind drei Dokumente zu den thematischen Aspekten dieser Domäne aufgeführt, die während der Anfangsphase des Holländischen Kriegs publiziert wurden. Ein Dekret, das gleich nach Ausbruch des Krieges am 14. April 1672 veröffentlicht wurde,<sup>956</sup> hatte das erklärte Ziel, die Bürger dieses Staates zu ermutigen und zu beruhigen, indem es Entschädigungszahlungen für Seeleute festlegte, die im Seekriegsdienst des Landes schwer verwundet wurden. Diese Anordnung beinhaltete einen ausführlichen Katalog von Verletzungen, jeweils mit einer spezifischen Entschä-

952 Marsden: *Law and Custom* (II), S. 51–53, [ENG #25]. Die Fußnote auf S. 51 dieses Dokuments weist auf die beiden Daten 1689 und 1702 für diese Proklamation hin.

953 Ebd., S. 52: That care shall be taken for the defraying of the charges of sick and wounded as aforesaid, and for the relief of widows, children, and impotent parents of such as shall be slain in the service at sea.

954 Raithby, *The Statutes of the Realm*, S. 98–102.

955 Ebd., S. 99, [ENG #54].

956 GPB, Bd. 3, S. 226, [NLD #2]: „tot encouragement van de goede Ingezetenen van desen Staet, [...], dat alle die gene die in ‚s Land es dienst ten Oorloge te Water.“

digungssumme.<sup>957</sup> Auch wenn nicht explizit genannt, scheint die Regelung ebenfalls für die *Commissievaarders* zu gelten. Dieses Dokument wurde am 24. April 1673 inhaltlich erneut bestätigt.<sup>958</sup>

Noch in der Frühphase des Spanischen Erbfolgekriegs, genauer am 20. Oktober 1703, erging eine erneute Verordnung über finanzielle Entschädigungen für schwer verletzte Seeleute und ihre Hinterbliebenen.<sup>959</sup> Vergleichbar zur Weisung vom April 1673 listete dieses Dokument die zu zahlenden Prämien für verschiedene Arten von Verletzungen oder Verlusten von Gliedmaßen auf. Für den Neunjährigen Krieg wurde keine Verordnung in dieser Angelegenheit publiziert, sodass angenommen wird, dass die Regelung vom April 1672 weiterhin gültig war.

## 5.4.2 Andere Angelegenheiten im Kontext des Prisenwesens

Dies Referenzthema bietet eine konsolidierte Übersicht über vielfältige Aspekte in den Dokumenten des Gesamtbestands, die das Prisenrecht und das Prisenwesen tangieren oder nur mittelbar betrafen, jedoch keinem der bisherigen 18 Referenzthemen präzise einzuordnen waren. Zumeist ging es dabei um Angelegenheiten administrativer Art zu Seebriefen oder um Abgaben für Steuern und Zölle. Damit erwiesen die relevanteren unter ihnen sie dennoch eine Bedeutung, die in der folgenden Diskussion aufgegriffen und erörtert werden. Um der Vollständigkeit gerecht zu werden, werden die verbleibenden Dokumente lediglich mit ihrem Datum der Veröffentlichung und ihrem Titel vorgestellt.

### *Frankreich*

Frankreichs Regelwerk zu diesem Referenzthema umfasst insgesamt elf Dokumente. Je zwei Veröffentlichungen sind für den Holländischen und den Spanischen Erbfolgekrieg verzeichnet. Für den Neunjährigen Krieg sind sieben Papiere verschiedensten Inhalts gelistet.

Das Reglement vom 20. August 1673 betraf die fälligen Gebühren in Prisenverfahren, die seitens der Syndikate und Schiffsführer zu entrichten waren.<sup>960</sup> Ein Beschluss des Rates vom 13. Oktober 1676 untersagte den Offizieren der regionalen Admiralitäten, die Freigabe gekappter Schiffe nach diesbezüglichen Entscheidungen zu verzögern oder zu verschieben.<sup>961</sup>

Mit einer Verordnung vom 20. August 1691 wurde den Verwaltern der *Marine Royale* inklusive der Galeeren, des Handels und anderen Beamte, darunter auch Kom-

957 Beispielsweise 1.500 Gulden für den Verlust beider Arme bzw. 450 für den rechten oder 350 für den linken Arm; 1.200 Gulden für den Verlust beider Hände bzw. 350 für die rechte oder 300 für die linke Hand.

958 Ebd., S. 226, [NLD #14].

959 GPB, Bd. 5, S. 288f. [NLD #72].

960 Lebeau: Code des Prises (I), S. 60–65, [FRA #3].

961 Ebd., S.89f., [FRA #18].

missaren, jegliche Handelsaktivitäten mit Syndikaten für Kaperunternehmungen oder den Kaperkapitänen untersagt. Das galt auch für eine mögliche finanzielle an deren Unternehmungen.<sup>962</sup> Diese Anweisung sollte Interessenkonflikte und unautorisierte Absprachen verhindern. Zusätzlich wurde durch einen Beschluss des Staatsrates vom 10. Februar 1693 bestimmt, dass eingebrachte Gold- und Silbermaterialien den Münzstätten übergeben werden müssen.<sup>963</sup>

Die Thematik von möglichen Interessenkonflikten und Absprachen außerhalb der festgelegten Richtlinien wurde am 29. Oktober 1695 ausführlich im Staatsrat behandelt. In der Folge wurde den Kommandanten der Marine strikt untersagt, ohne königliche Erlaubnis Partnerschaften mit Kapitänen von Kaperschiffen einzugehen, die im Auftrag von Syndikaten operierten.<sup>964</sup> Dies galt insbesondere für nicht autorisierte Vereinbarungen, wie sie bei einer Prisennahme im Sommer 1694 zutage getreten waren, wo Abmachungen getroffen wurden, die den Bestimmungen der Prisenordnung widersprachen.

Mit einer Verordnung vom 20. August 1691 wurde den Verwaltern der Marine, der Galeeren und des Handels sowie den Kommissaren und anderen Beamten untersagt, mit den Syndikaten für Kaperunternehmungen sowie den Kaperkapitänen Handel zu treiben oder sich an deren Unternehmungen finanziell zu beteiligen. Gemäß Beschluss des Staatsrates vom 10. Februar 1693 mussten Gold- und Silbermaterialien als Fracht von eingebrachten Schiffen den Münzstätten übergeben werden.

Am 16. Oktober 1696 wurde angeordnet, dass Beschlagnahmungen von Prisen innerhalb eines Monats in der Kanzlei der Admiralität registriert werden sollten.<sup>965</sup> Dabei ging es um mögliche Forderungen nach Restitution der Fracht.

Im Jahr 1697 wurden durch den Staatsrat zwei Dokumente erlassen, um den Missbrauch von Prisengütern, die in Magazinen eingelagert waren, zu unterbinden. Eine Anordnung vom 5. März untersagte den Offizieren der Admiralität in Brest und in anderen Häfen, die von den Steuerkommissaren angebrachten Siegel ohne deren Anwesenheit zu brechen oder zu beschädigen.<sup>966</sup> Eine Ausnahme bildete das Erfordernis einer Inspektion. Diese Anordnung musste am 2. Juli nach einem Vorfall in Brest erneut bekräftigt werden.<sup>967</sup> Ein weiterer Beschluss des *Amiral de France* vom 25. April 1697 forderte Offiziere der Admiralitäten dazu auf, dafür zu sorgen, dass alle Waren und Gegenstände, die sich an Bord eines eingebrachten Schiffs befanden, vollständig eingeliefert wurden.<sup>968</sup> Diese Verordnungen zielten darauf ab, möglichem Plündern entgegenzuwirken, ohne das Vergehen jedoch direkt beim Namen zu nennen.

<sup>962</sup> Nerzic: La place des armements mixtes (II), S. 1153, [FRA #44].

<sup>963</sup> Lebeau: Code des Prises (I), S. 1159, [FRA #61].

<sup>964</sup> Ebd., S. 249–252, [FRA #80].

<sup>965</sup> Ebd., S. 269–271, [FRA #91].

<sup>966</sup> Ebd., S. 273–276, [FRA #94].

<sup>967</sup> Ebd., S. 287–290, [FRA #100].

<sup>968</sup> Ebd., S. 284f., [FRA #98].

Ein Ratsbeschluss vom 18. Oktober 1704 klärte die Besitzrechte auf amerikanische Waren in den westlichen Kolonien der Karibik, insbesondere wenn diese Waren durch feindliche Kaperungen erbeutet und durch Reprisen zurückgewonnen wurden.<sup>969</sup>

Am 13. November 1708 ordnete die Exekutive an, dass die mit Philippe Paulmier, dem akkreditierten Administrator von Pulvern und Salpeter, geschlossene Vereinbarung eingehalten werden sollte.<sup>970</sup> Danach waren alle Schießpulver, die an Bord der eingebrachten Schiffe gelagert waren, sowie solche, die auf den Schiffen der *Armateurs* und *Corsaires* sich befanden, nach Rückkehr von den Kaperunternehmungen in die Depots des Verwalters zur dortigen sachgerechten Lagerung zu verbringen.

### England

Im Jahr 1696 manifestierte sich das Bestreben der Admiralität, den Einsatz englischer *Privateers* gemäß dem *Act for preventing Frauds, and regulating Abuses in the Plantation Trade* [7. & 8. W. III. c.22]<sup>971</sup> zu regulieren. Ziel dieses Gesetzes war es, Unregelmäßigkeiten wie Verstöße gegen das Prisenrecht sowie Missbrauch und Unterschlagung des Prisenguts möglichst auszuschließen.

Artikel 17 dieses Gesetzes verlangte die Einführung eines speziellen Registers für in der Region gekaperte Schiffe zur eidlich bestätigten Dokumentation von Ort und Datum der Prisennahme sowie der Entscheidung des Prisengerichts.<sup>972</sup> Durch dieses Verfahren würde das Schiff in englischen Besitz übergehen und könnte als ehemalige Prise den Status äquivalent dem in England gebauten Schiffes erlangen. Diese Regelung war entscheidend für eine spätere Ausstellung von englischen Schiffspapieren und die mögliche zukünftige Gewährung eines *Passport*.

Am 14. März 1705 übermittelte der *Lord Admiral*, Prinz Georg, seinen Bericht über die Entscheidung zu einer Petition an Königin Anne. Der Kommandant von HMS *Woolwich* hatte im Hafen von Plymouth ein niederländisches Handelsschiff unter dem Verdacht des illegalen Handels mit den Feinden Ihrer Majestät beschlagnahmt.<sup>973</sup> Er hatte jedoch im Anschluss Goldstaub und andere Güter aus der Ladung entnommen, sich diese angeeignet oder sie einem lokalen Kaufmann zum Verkauf übergeben.

969 Ebd., S. 335, [FRA #125]

970 Ebd., S. 388–390, [FRA 154].

971 Raithby, *The Statutes of the Realm*.

972 Ebd., S. 107: XVII. *Proviso for special Registry of Prize Ships. Provided always That all such Shippes as have bene or shall bee taken att Sea by Letters of Mart or Reprizall and Condemnation thereof made in the High Court of Admiralty of England as lawfull Prize shall bee specially registered mentioning the capture and Condemnation instead of the Tyme and Place of Building with Prooffe alsoe upon Oath that the entire Property is English before any such Prize shall bee allowed the Priviledge of an English Built Shipp according to the Meaneing of this Act.*

973 Marsden: *Law and Custom* (II), S. 201–203, [ENG #72]; *Calendar of State Papers: Domestic Series, of the Reign of Anne*, Vol. 4, S. 194 unter [https://books.google.co.uk/books?id=hXtQZUVq\\_yAC&pg=PA194&lpg=PA194&dq=%22Thomas+Ekines%22&source=bl&ots=ly7T843re4&sig=ACfU3U3-N4FcdZsGGToE5coR5X-1kYTmtxQ&hl=en&sa=X&ved=2ahUKewiWY6N1vLiAhUuilwKHbvxCXA4ChDoATACegQICBAB#v=onepage&q=%22Thomas%20Ekines%22&f=false](https://books.google.co.uk/books?id=hXtQZUVq_yAC&pg=PA194&lpg=PA194&dq=%22Thomas+Ekines%22&source=bl&ots=ly7T843re4&sig=ACfU3U3-N4FcdZsGGToE5coR5X-1kYTmtxQ&hl=en&sa=X&ved=2ahUKewiWY6N1vLiAhUuilwKHbvxCXA4ChDoATACegQICBAB#v=onepage&q=%22Thomas%20Ekines%22&f=false) [accessed 09.09.2010].

Nachdem das Fehlverhalten aufgefliegen war, wurde der Kommandant aufgrund dieser schwerwiegenden Veruntreuung seines Kommandos enthoben und in Gewahrsam genommen.

In einem ersten Berufungsverfahren wurde er freigesprochen, weil die von ihm veranlasste Beschlagnahme nach Sachlage korrekt war und er die an sich genommenen Güter bzw. die Einnahmen aus den Veräußerungen zurückgegeben hatte. Mit seiner späteren Petition bat er um Wiedereinstellung in die *Royal Navy* und Übernahme seines Kommandos. Prinz Georg bestätigte erneut die Rechtmäßigkeit der Beschlagnahme. Allerdings lehnte er unter Hinweis auf die jüngsten Instruktionen für das Prisenwesen diese Petition ab und empfahl der Königin, den Offizier nicht weiterzuverwenden.<sup>974</sup> Auch ein zweites vorgebrachtes Ersuchen wurde vom *Lord Admiral* abschlägig beschieden. Die Admiralität war offensichtlich bestrebt, die Instruktionen konsequent umzusetzen, insbesondere wenn es um die ungerechtfertigte Aneignung von Prisengut seitens der Prisennehmer ging.

In einem Briefwechsel zwischen J. Burchett und Sir C. Hedges vom 13. Juli 1711 ging es um die Rechtmäßigkeit des von der *Royal Navy* bereitzustellenden Schutzes von Kauffahrteischiffen eines befreundeten Staates gegen Angriffe durch Dritte.<sup>975</sup> Sachlicher Hintergrund dafür war der seit März 1708 in Kraft befindliche *Cruisers and Convoy Act* als Leitlinie für den Begleitschutz eigener Kauffahrteischiffe. Die betreffende Korrespondenz betraf das Ersuchen eines schwedischen Kapitäns, der um Schutz seitens Sicherungskräfte der *Royal Navy* angefragt hatte. Sofern dieses Schiff Waren für einen Bestimmungshafen in England geladen hatte, könnten die englischen Einheiten dazu aufgefordert werden, diesen Schutz zu gewähren, solange sich die Route koordinieren ließe. Jedoch würde Sir Hedges mit den Lords der Admiralität übereinstimmen, dass die Bitte zur Detachierung eines Verbandes zum Auffinden von dänischen Kriegsschiffen, um schwedische Schiffe gegen diese zu verteidigen, keine Angelegenheit zur Vorlage bei der Königin und ihrer Entscheidung wäre.

Der Bericht eines Konvoi-Kommodore<sup>976</sup> an die Admiralität vom 24. November 1711 bot die Gelegenheit, einige Grundsätze für das Fahren im Verband unter Geleitschutz einiger Einheiten der *Royal Navy* sowie disziplinarische Schritte bei auftretendem Fehlverhalten der im Konvoi segelnden Handelsschiffe darzulegen.<sup>977</sup> Insgesamt

974 Gem. CSP Domestic: Anne, Vol. 4, S. 194 (FN 133) wurde dieser Offizier in seinem Rang als Captain bis zu seiner tatsächlichen Entlassung im Jahre 1712 in den offiziellen Unterlagen geführt. Dies weist auf einen längeren Rechtsstreit hin.

975 Marsden: Law and Custom (II), S. 217f., [ENG #86]

976 Der Konvoi-Kommodore war der von der Admiralität eingesetzte Kommandant eines Schiffes aus dem Verband der Einheiten der *Royal Navy*, die mit dem Geleitschutz des ihnen zugewiesenen Konvois beauftragt waren. Dieser Schutz konnte für eine ganze Reise oder auch nur für gewisse Teilstrecken, die nach Einschätzung der Admiralität besonders durch feindliche Kaperer bedroht waren, angeordnet werden. Diese Organisation war bei allen Marinen, deren Staaten über eine größere Handelsflotte verfügten, üblich und würde in Spannungs- und Kriegszeiten auch in der heutigen Zeit zur Anwendung kommen.

977 Marsden: Law and Custom (II), S. 220–222, [ENG #89].

diente das Konvoi-Management und schließlich seiner Durchführung als defensive Maßnahme zum Schutz gegen potenzielle Übergriffe durch feindlichen Kaperfahrer. Die zivilen Kapitäne sahen jedoch diese rigide Einbindung in einen Konvoi vielfach auch als Eingriff in ihre persönliche Verantwortung für die navigatorische und seemännische Führung ihres Schiffes an. Zudem erwies sich die von den ihnen eingeforderte und erforderliche Anerkennung der hierarchischen Unterstellung als problematisch.

Die generell unterschiedlichen Segeleigenschaften der Kriegs- und Handelsschiffe schafften zusätzliche Herausforderungen für Disziplin bei Kooperation und Koordination bei der Interessenwahrung der Schützer und der zu Schützenden. Diese umfassende Problematik zeigte sich an der in diesem Bericht dargelegten Unbotmäßigkeit eines Schiffsführers, die jedoch durch das überlegte Verhalten des Kommodore deeskaliert werden konnte. In der Stellungnahme der Admiralität und ihres General-Staatsanwaltes hieß es, dass der 1708 erlassene *Cruisers and Convoy Act* keine Bestimmung beinhalte, nach der ein Handelsschiff gezwungen wäre, sich unter den Schutz eines derartigen Konvois zu stellen. Auch der Entscheidung des Kapitäns, den Schutz wieder zu verlassen und auf eigenen Kursen die Reise fortzusetzen, wäre nichts entgegenzusetzen. Zudem enthielten die Vorschriften der *Royal Navy* keinen Passus über einen Verhaltenskodex der zivilen Schiffsführer. Der Staatsanwalt wies darauf hin, dass der in dem Bericht erwähnte Schiffsführer wegen seines Verhaltens auf See gegenüber den Anweisungen des Kommodore gemäß *common law* nicht belangt werden könnte; zudem zweifelte er an, ob das Seerecht hier zur Anwendung kommen könnte. Die Bedeutung dieses Berichts und der begleitenden Stellungnahmen der Admiralität veranschaulichen die politische Dimension dieses von der *Royal Navy* bereitgestellten Schutzes für die Handelsschiffahrt, der ohne Verpflichtung in Anspruch genommen werden konnte. Man ging davon aus, dass die im Konvoi mitsegelnden Schiffsführer im eigenen Interesse den Anweisungen des Verbandsführers folgen würden.

### **Generalstaaten der Niederlande**

Kurz vor der Unterzeichnung des Friedensvertrages von Nijmegen gaben die Generalstaaten am 25. Juli 1678 eine Warnung an die Bewohner der Küstenregionen des Landes heraus, insbesondere in den Gebieten von Seeland und Süd-Holland. Sie empfahlen, wachsam zu sein, da Angriffe oder Übergriffe durch französische Schiffe auf die kleine Küstenschiffahrt und auch Ansiedlungen weiterhin nicht auszuschließen wären.<sup>978</sup>

Ein Erlass vom 5. August 1678 an alle Gouverneure und Kommandeure untersagte das Ausstellen einzelner Pässe und die damit verbundene Geltendmachung von Ansprüchen. Zudem bezog sich dies Dokument auf Genehmigungen für Kaperunternehmungen<sup>979</sup> und jegliche Beeinträchtigungen in der Erhebung von Steuern.<sup>980</sup>

978 GPB, Bd. 3, S.241f., [NLD #26].

979 Recuëil van placaten (I), S. 500–503, [NLD #27].

980 *Convoyen en Licenten* ist die niederländische Bezeichnung für die Funktion der Erhebung von Steuern auf die eingebrachten Prisen, um die Kosten für Konvoi-Gestellung und erforderliche Lizenzen zu decken.

Nach Ausbruch des Krieges gegen Frankreich wurde am 28. Juni 1691 von der Exekutive in Den Haag eine Weisung herausgegeben, die den Kaufleuten freistellte, ihre Handelsfahrten in die Karibik und an die Ostküste Nordamerikas wieder aufzunehmen.<sup>981</sup> Diese Erlaubnis war jedoch an die Bedingung geknüpft, die Regelung über den ‚Fünften Mann‘ zu befolgen. Für deren Umsetzung waren die provinzialen Admiralitätskollegien verantwortlich.

Nur einen Monat später, am 30. Juli, erließen die Generalstaaten einen Beschluss, mit dem *Commissievaarders* verpflichtet wurden, 25% ihrer eigenen Besatzung an die Flotte abzugeben, sollten sie eine Kommission ihrer Admiralitäten anstreben.<sup>982</sup> Die Anordnung wie auch die vorher erwähnte, ebenfalls mit Auflagen verbundene Genehmigung veranschaulichten aus einer politisch-maritimen Perspektive die Priorität der personellen Bereitschaft der Flotte gegenüber merkantilen Interessen und Kaperunternehmungen.

Ergänzend zu dem Prämien-Erlass hinsichtlich der Kaperung von feindlichen Kriegsschiffen vom 31. Mai 1697<sup>983</sup> wurden den *Commissievaarders* am selben Tag die Befreiung von der Zahlung des *Last-en Veyl-Geldt*<sup>984</sup> gewährt. Diese Maßnahme sollte als zusätzlicher finanzieller Anreiz für die eigenen Kaperer in Ergänzung zu den bisher üblichen Prämien dienen.<sup>985</sup>

Die sechs in diesem Konflikt veröffentlichten Dokumente thematisierten überwiegend administrative Angelegenheiten, die im Folgenden lediglich kurz erörtert werden. Der erste Vorgang bezog sich auf eine am 2. Juni 1702 ausgestellte Anweisung zur Ausstellung und Hinterlegung von Seebriefen.<sup>986</sup> Vier Tage später erging ein Erlass, der die Hälfte der genannten Steuern zur Finanzierung der Prämien für die *Commissievaarders* aufhob.<sup>987</sup> Eine am 16. August 1702 veröffentlichte Anordnung betraf die Einzelheiten, die bei der Administration der Seepässe zu beachten waren.<sup>988</sup>

Mit der Forderung vom 26. Dezember 1702 bereits gewährte Seebriefe für den Transport von Stockfisch in feindliche Gebiete zurückzugeben,<sup>989</sup> zeigte sich in der Frühphase dieses Konfliktes ein Kriegsziel der Allianz an: die Unterbindung der Versorgung mit Nahrungsmitteln für die Bevölkerung des Gegners.

Infolge einer Beschwerde des Bürgermeisters der Stadt Rotterdam wie auch der Admiralität auf der Maas,<sup>990</sup> ebenfalls mit Sitz in Rotterdam, erließen die Generalstaaten

981 GPB, Bd. 4, S. 238, [NLD #42].

982 Ebd., S. 214, [NLD #44].

983 Ebd., S. 217–219, [NLD #57]. Vgl. dazu auch Kapitel 5.1.5.

984 Durch den Kaperfahrer abzuführende Steuern für Fracht und Versteigerung und Veräußerung der Güter und Waren an Bord.

985 Ebd., S. 1268f., [NLD #58].

986 GPB, Bd. 5, S. 1514–1516, [NLD #63].

987 Ebd., S. 303f., [NLD #66]; in einem Beschluss in der gleichen Sache wurde am darauffolgenden Tag angeordnet, dass die Regelung am 16. Juni in Kraft treten würde (S. 304).

988 Ebd., S. 1516–1518, [NLD #68].

989 GPB, Bd. 5, S. 339, [NLD #69].

990 Damalige holländische und heutige niederländische Bezeichnung des Rheins bei Rotterdam.

am 9. Juli 1705 eine Resolution, mit der die *Commissievaarders* das maritime Zeremoniell auf See zu befolgen hatten. Die Flagge ihres Schiffes wäre zu dippen, wenn sie einem Kriegsschiff der fünf Provinzen auf See, auf Reede, außerhalb von Häfen oder auch auf Flüssen wie die Maas begegnen würden.<sup>991</sup> Diese Anordnung betonte die nachrangige Stellung der staatlich ermächtigten Kapitäne der Kaperschiffe gegenüber den Kommandanten der Kriegsschiffe der Marinen der Vereinigten Provinzen.

### 5.4.3 Zwischenfazit zu weiteren, dem Prisenwesen zugeordneten Aspekten

Die vierte und letzte thematische Domäne zur Innenwirkung umfasst mit ihren beiden Referenzthemen insgesamt 46 Veröffentlichungen. Sie befasst sich mit einer Vielzahl von Aspekten des Prisenwesens, wobei die Thematik der Fürsorge für Kaperfahrer besonders wichtig ist. Diese Fürsorge umfasste die Einrichtung von Hospitälern und Behandlung Verletzter, den finanziellen Beistand für Angehörige und Hinterbliebene der gefallenen Kaperer sowie die Sorge von Gefangenen.

Die französische Entscheidung, einen Seelsorger für die *Corsaires* an Bord ihrer Schiffe einzusetzen, stellte eine Besonderheit dar. Eine vergleichbare Maßnahme seitens der Exekutiven Großbritanniens und der Generalstaaten für ihre Kaperfahrer war in den nationalen Veröffentlichungen zum Prisenwesen nicht zu finden.

991 GPB, Bd. 5, S. 23–24, [NLD #74]

## 6 Schlussfolgerungen und Erkenntnisse

Dieses abschließende Kapitel fokussiert sich auf die zentralen Erkenntnisse der Studie als ihre Kernpunkte. Dabei werden nicht die ausführlichen Analysen und Fazits aus den vorherigen Kapiteln wiederholt, sondern es werden zentrale Aspekte hervorgehoben, die für das Verständnis des Prisenrechts und dessen Handhabung im Rahmen der Seekriegsführung im 17. und 18. Jahrhundert maßgeblich waren. Durch die Analyse der 361 nationalen Dokumenten wurde ein differenziertes Verständnis der Außen- und Innenwirkung des Prisenrechts erzielt. Dies ermöglichte einen fundierten Einblick in die Handhabung des Prisenrechts während der drei Kriege sowie in die verschiedenen Implementierungsstrategien und Prioritäten der beteiligten Seemächte.

Zudem hat sich gezeigt, dass die Anwendung des Prisenrechts sowohl durch gesetzliche Normen als auch durch Praxisbeispiele weitgehend standardisiert war. Diese Beobachtung trifft auf alle drei untersuchten Seemächte gleichermaßen zu, da sie trotz ihrer Verschiedenheit dennoch ähnliche Regularien und Maßnahmen für das Prisenwesen entwickelten und veröffentlichten. Nachfolgend werden die Kernpunkte in kompakter Form präsentiert, gefolgt von der Darstellung einiger besonderer Erkenntnisse im Kontext des Prisenwesens. Sie werden nicht weiter substantiiert, könnten aber als Anregung für zukünftige Forschungsansätze dienen.

### ***Die Rolle des Prisenrechts im maritimen Handelskrieg des 17. und 18. Jahrhunderts***

Das Prisenrecht erwies sich als primäres Instrument zur Beeinträchtigung der inzwischen weiter intensivierten Handelsaktivitäten über See der Gegner in den maritimen Konflikten von 1672 bis 1713. Die Regulierung und Anwendung des Prisenrechts hatte sowohl intern- wie extern-orientierte Auswirkungen. Während innerhalb der Staaten die Implementierung durch Gesetzgebung, Dekrete und administrative Praktiken erfolgte, wurde das Prisenrecht auf internationaler Ebene durch Verträge, Abkommen und diplomatische Beziehungen gestaltet. Hierbei wurden wiederholt die Problematiken der Neutralität der nicht am Krieg beteiligten Handelspartner wie auch der Seepässe einbezogen.

### ***Grundlegende Dokumente der Seemächte zur Praxis des Prisenrechts***

Zu den Veröffentlichungen der nationalen Bestände gehörten einige grundlegende Dokumente der drei Seemächte, die für die Prisenrechtspraxis und die maritime Handelskriegsführung von außerordentlicher Bedeutung waren.

Im Bestand Frankreichs zählten dazu das *Réglement sur les conditions auxquelles les vaisseaux de l'État pourront être donnés à armer en course aux armateurs particuliers* vom 5. Oktober 1674, die *Ordonnance de la Marine* vom August 1681 sowie die *Ordonnance pour les Armées navales* vom April 1689. Sie beide spezifizierten organisatorische und rechtliche Erfordernisse für die Handelsschifffahrt und die *Marine Royale*; dazu

gehörten auch Vorgaben für die Handhabung des Prisenrechts bei Kaperunternehmungen von Schiffen beider Organisationen und spezifizierten den prisenrechtlichen Grundsatz Frankreichs in diesem Zeitraum.

Das *Réglement* – gleichzusetzen mit einer Doktrin – konkretisierte die Bereitstellung von Einheiten der *Marine Royale* für privat geführte Unternehmungen. Begünstigt durch das Gewinnstreben der Kaperer und ihrer Sponsoren wie ebenso der Krone ermöglichte diese Direktive auch eine Risikoverlagerung von hoheitlichen Aufgaben auf den nicht staatlichen Sektor unter Einhaltung der prisenrechtlichen Verordnungen. Diesbezügliche Folgedokumente spezifizierten zusätzliche Einzelheiten zur Ausformung dieser Doktrin. Dieser für Frankreich einzigartige Ansatz, vergleichbar dem heutigen Leasing, fand sich nicht für Kaperunternehmungen Englands oder der Generalstaaten.

Die Leitlinien Englands für die diversen Erfordernisse der maritimen Handelskriegsführung waren in verschiedenen, im Parlament verabschiedeten und von der Exekutive unterzeichneten Gesetze niedergelegt. 1692 wurde der *Act for continuing the Acts for prohibiting all trade and Commerce with France and for the encouragement of Privateers* erlassen, in der Historiografie verkürzt als *Prize Act* bezeichnet. Des Weiteren gab es die beiden *Cruizers and Convoy Acts* aus den Jahren 1694 und 1708 nach parlamentarischen Initiativen englischer Kaufleute zum Schutz ihrer Handelsschiffe gegen Übergriffe der französischen Kaperfahrer. Darüber hinaus ist hier das 1695 in Kraft gesetzte Gesetzesvorhaben für die Einrichtung des Greenwich Hospitals für Seeleute der *Royal Navy* und der privaten Kaperschiffe zu nennen.

Der Vertrag zwischen Großbritannien und den Generalstaaten vom 29. April 1689 als Neuauflage der Verteidigungsallianz vom März 1678 bedeutete ein Meilenstein in der politischen und maritimen Koalition dieser beiden Staaten. Dieses auch als *Naval Agreement* bekannte Dokument konstituierte die konzeptionelle Grundlage für den nachfolgenden Krieg um die spanische Erbfolge. In Ergänzung zu den Übereinkommen für die gemeinsame Seekriegsführung ihrer Kriegsmarinen wurden auch darin die bilateralen Regelungen für eine koordinierte Handhabung des Prisenwesens im Verlauf der zu erwartenden maritimen Auseinandersetzungen mit Frankreich festgelegt.

Unter den Veröffentlichungen der Generalstaaten der Niederlande sind die *Articulbrieven* herauszustellen. Sie beinhalteten umfassende Weisungen operationeller, administrativer sowie disziplinarischer Art für die nationale Seekriegsführung bei Ausbruch des Konflikts. Sie galten für die Besatzungen der Kriegsschiffe wie auch der Kaperer. Vergleichbar inhaltlich detaillierte Dokumente waren nicht in den englischen und französischen Beständen verzeichnet. Konzeptionelle Veröffentlichungen ähnlich zu England und Frankreich waren dagegen nicht Bestandteil in den niederländischen Quellen.

### **Die Institute des Prisenrechts**

Seit Ende des 14. Jahrhunderts waren keine wesentlichen Änderungen zu den international gewohnheitsrechtlich akzeptierten Normen der vier Institute des Prisenrechts zu verzeichnen. Die Analyse ihrer Regelungen und Praktiken der großen Seemächte

im Untersuchungszeitraum zeigte, dass die Umsetzung des Prisensrechts auf Veränderungen in der politischen und maritimen Lage reagieren konnte.

#### *Der Einsatz des Konterbanderechts als politische und militärische Strategie*

Dies galt insbesondere für die Art und Umfang der Konterbande, der rechtliche Begriff für die als kriegswichtig klassifizierten Güter. Einzelheiten zu Verfahren und Festlegungen zur Praxis des Konterbande- und Kontrollrechts fanden als Bestandteile Aufnahme in völkerrechtlichen Verträgen. Im bilateralen Beistandspakt Englands mit den Vereinigten Provinzen der Niederlande aus dem Jahr 1625 wurde der Begriff *Contraband Goods* für die kriegswichtigen Güter verwendet, deren Einfuhr in Häfen des generischen Herrschaftsbereichs durch Kaperung verhindert werden sollte. In diesem Vertragswerk wurde ebenfalls Konsens über die Durchführung der Visitation von angehaltenen Schiffen zur Kontrolle der Fracht auf mögliche geladene Konterbande erzielt. Auch im Pyrenäen-Vertrag zwischen Frankreich und Spanien im Jahre 1649 gab es eigenen Artikel zur Art der Konterbande. Generell lässt sich sagen, dass derartige Passagen in nachfolgenden Abkommen bis Utrecht 1713 zumeist unverändert übernommen wurden.

Die Unterbindung der Versorgung der feindlichen Bevölkerung und die damit verbundene potenzielle Verknappung dieses Grundnahrungsmittels in Frankreich durch Prisennahmen von Weizenlieferungen wurde als zusätzliches Objective der Allianz verfügt. Insbesondere in der zweiten Hälfte des Spanischen Erbfolgekriegs verfolgten die beiden Exekutiven in London und Den Haag diese militärische Maßnahme, um König Ludwig XIV. zur Einstellung des Konflikts bewegen zu können.

Die Ausweitung der Konterbande-Listen um Getreideerzeugnisse wie Korn durch England ist ein Beispiel dafür, wie das Prisensrecht als Instrument der Wirtschaftskriegsführung eingesetzt werden konnte. Durch die einseitig vorgenommene Klassifizierung von Getreide als Konterbande nahm Korn den Status einer zulässigen Beute für Kaperer an. Damit war es dem staatsrechtlichen Verständnis entsprechend legitimiert, durch entsprechende Kaperunternehmungen die Versorgung der feindlichen Bevölkerung mit diesem wichtigen Grundnahrungsmittel zu unterbinden. Zudem konnte zusätzlicher politischer Druck auf den Gegner ausgeübt werden. Wie man sehen kann, die entsprechenden Festlegungen zur Konterbande wurden situationsabhängig angepasst und erweitert, was sowohl die Flexibilität als auch die strategische Bedeutung dieses Instituts und seiner Praxis unterstreicht.

#### *Das Blockaderecht als optionale Ergänzung*

Nachdem sich ein kriegsführender Staat für die situationsbezogene Konkretisierung der Konterbande zum Schutz seiner Interessen entschieden hatte, war die Anwendung des Blockaderechts – in Ergänzung zur Prisennahme auf ‚Hoher See‘ – die konsequente Aktion. Deren Zielsetzung war ebenfalls die Unterbindung des Handels und Nachschubs mit wichtigen und kriegswichtigen Versorgungsgütern durch eine Blockade der gegnerischen Häfen.

Dazu sollte der Allianzvertrag zwischen England und den Niederlanden vom 22. August 1689 dienen, mit dem eine Blockade gegen Frankreich vereinbart wurde. Der Vertragsinhalt umfasste eine Reihe von politischen Absichtserklärungen, ohne dabei die Durchführung in Einzelheiten festzuhalten. Mit dieser als *per notificationem* bezeichneten Blockade wurde Frankreich lediglich in Kenntnis über diesbezügliche Maßnahmen gesetzt; es blieb bei der Abgabe von Absichtserklärungen ohne weitere Hinweise auf die Durchführung selbst. Diese nur angekündigte Blockade verlief letztlich ohne nennenswerte Wirkung auf die französischen Handelsaktivitäten. Damit verblieb die Praxis des Seebeuterechts zusammen mit der Visitation als einzige und effektive Option für den Seehandelskrieg.

#### *Intern-orientierte Weisungen als Impulse für ihre Ausführung*

Bei den intern-orientierten Weisungen der drei Exekutiven zur Handhabung des Prisensrechts gab es Unterschiede, jedoch auch Ähnlichkeiten oder sogar inhaltlich identische Ansätze für die Einsätze ihrer Kaperfahrer, denen ein Teil ihres Gewaltmonopols im Krieg übertragen wurde. Der Freikauf von Prisen, die Vergabe von Prämien als Anreiz zur Intensivierung der Kaperunternehmungen und die soziale Fürsorge für im Einsatz verletzte Kaperfahrer sind drei repräsentative Beispiele dafür.

#### ***Die Prisengerichtsbarkeit: Hüter des Rechts und Garant der Rechtmäßigkeit***

In den drei Staaten zeichnete als nationale Institution die Prisengerichtsbarkeit als Hüter und Garant für Recht und Rechtmäßigkeit in der Umsetzung des Prisensrechts verantwortlich. Damit hatte sie sich als die federführende Autorität für die rechtlich fundierte Zuerkennung des Status ‚Gute Prise‘ über eingebrachte Handelsschiffe fest etabliert. Zudem galt diese Institution als die maßgebliche Instanz für die Durchsetzung der nationalen prisensrechtlichen Verordnungen gegenüber Kommandanten der Marinen wie auch Kapitänen von Kaperschiffen gleichermaßen, einschließlich ihrer jeweiligen Besatzungen.

#### ***Die soziale Fürsorge – ein herausragendes Signum im Kontext des Prisenwesens***

Der Aspekt der sozialen Fürsorge im Kontext des Prisenwesens der drei Seemächte ragte unter den 361 Veröffentlichungen des Dokumentenbestands besonders heraus. Ihre Exekutiven hatten zusätzlich Maßnahmen zur Sozialfürsorge für ihre autorisierten Kaperer angeordnet. Per *Acts of Parliament*, *Ordonnances* und *Publicaties* waren Anteile von Prisenerlösen zugunsten der lokalen Hospitäler, der Versorgung der Hinterbliebenen von Kaperfahrern sowie Zahlungen bei deren Invalidität im Einsatz zu leisten. Eine finanzielle Kompensation für im Einsatz verletzte Gliedmaßen und Sinnesorgane wie auch bei Invalidität war in weiteren Richtlinien verfügt.

In Frankreich war zudem die Seelsorge für die Kaperfahrer ein besonderes Anliegen. Bei längeren Unternehmungen auf Kaperschiffen mit mehr als 30 Mann Besatzung waren ausgesuchte Kapläne an Bord einzuschiffen.

### ***Prisenrechtliche Grundsätze und Prisennahme***

In ihren proklamierten *Prisenrechtlichen Grundsätzen* legten die Seemächte auf der Grundlage der vier Institute des Prisenrechts ihre jeweilige innerstaatliche Policy fest. Im Kriegsfall stellte diese eine Handlungsanweisung für die eigenen Kaperer bei einer Prisennahme dar gegenüber feindlichen und neutralen Handelsschiffen samt ihrer Fracht. Diese Grundsätze waren unilateral und damit nicht universell anerkannt. Dritte hatten entsprechend zu verfahren oder die Konsequenzen zu tragen.

#### *Die Maximen des Consolat del Mar*

Seit dem 14. Jahrhundert wurden zumeist die Maximen des *Consolat del Mar* beachtet, nach der feindliche Fracht auf einem neutralen Schiff beschlagnahmt werden konnte, jedoch nicht das Schiff. Umgekehrt galt, dass neutrale Ware auf einem feindlichen Schiff nicht der Konfiszierung unterliegen durfte. Beide Maximen spiegelten die damaligen Grundprinzipien des klassischen Prisenrechts wider. Sie verdeutlichten die Bedeutung des feindlichen respektive neutralen Charakters der Frachtgüter für eine Beschlagnahme. In den Konflikten dieses Zeitraums wichen die drei Seemächte davon ab und legten unterschiedliche Kriterien für die Prisennahme gegenüber den nicht am Krieg beteiligten Staaten und Stadtstaaten an.

#### *Nationale Grundsätze im Übergang vom 17. Zum 18. Jahrhundert*

Jede der untersuchten Seemächte verfolgte ihre eigene Politik in Bezug auf die Kaperung feindlicher und neutraler Handelsschiffe und deren Frachten. Sie manifestierte sich in konkreten nationalen prisenrechtlichen Grundsätzen, die sich aus den Erfordernissen des Seebeuterechts und den jeweiligen nationalen Festlegungen über Konterbande ergaben. Diese Leitlinien fassten die Komplexität ihrer Anwendung unter jeweils griffigen Maximen zusammen und behielten ihre Gültigkeit wie auch Relevanz über die drei Kriege des Zeitraums dieser Untersuchung.

- Seit der *Ordonnance 1681* galt für die französische Kaperer der Grundsatz: *La robe d'ennemi confisque celle d'ami*, auch als Doktrin der sogenannten *infection hostile* bezeichnet. Dieser Grundsatz entsprach der Maxime ‚Unfrei Schiff-Unfrei Gut‘, nach der der feindliche Charakter eines Schiffes auch auf die Ladung übertragen wurde. Damit führte die an Bord eines feindlichen Schiffes mitgeführte Fracht grundsätzlich zu deren Beschlagnahme, unabhängig der Besitzverhältnisse.
- In Großbritannien galt der Grundsatz, dass jedes Schiff unabhängig seiner Flaggenführung mit Kurs Frankreich als ‚Gute Prise‘ zu beschlagnahmen wäre. Die Legalität dieser Vorgehensweise war innerhalb der Exekutive nicht unumstritten und führten fallweise zu unterschiedlichen Bewertungen.
- Nach Auffassung der Generalstaaten galt dagegen: *Le pavillon couvre la marchandise*. Die Flagge des Schiffes entschied über eine gerechtfertigte Konfiszierung der

Fracht, unabhängig von eventuell geladener Konterbande. Dieser niederländische Grundsatz entsprach den beiden Maximen ‚Frei Schiff-Frei Gut‘ und im Umkehrschluss ‚Unfrei Schiff-Unfrei Gut‘.

### ***Prisenrecht und Neutralität – Gegensatz und Vereinbarkeit?***

Als bedeutsamer und gewichtiger Punkt bei der Handhabung des Prisenrechts – wie den Ausführungen der prisenrechtlichen Grundsätze zu entnehmen war – erwies sich die politische Neutralität der Handelspartner der drei Seemächte. Der Begriff ‚neutral‘ und seine Bedeutung fand erstmals in dem 1625 geschlossenen bilateralen Beistandspakt zwischen England und den Niederlanden Erwähnung.

Die beiden großen Kriege um die Wende vom 17. zum 18. Jahrhundert haben wiederholt die gegensätzliche, aber zugleich vereinbare Problematik des Prisenrechts und der Neutralität, wie sie im Völkerrecht und im Staatsrecht verankert sind, verdeutlicht.<sup>992</sup> Die Anwendung des Prisenrechts gegenüber neutralen Staaten barg immer wieder Konfliktpotenzial mit neutralen Staaten, insbesondere wenn Kaperer deren Schiffe angriffen oder diese mit einer kriegsführenden Macht Handel trieben. Für neutrale Staaten war die Anerkennung ihres Status in einem Krieg und die damit verbundene entsprechende Behandlung ihrer Handelsschiffe von hoher wirtschaftlicher Relevanz. Dem stand das Interesse der Kriegsführenden entgegen, da einerseits ihr eigener Nachschub an kriegswichtigen Materialien, andererseits aber auch die Unterbindung von kriegswichtiger Fracht für den Feind von strategischer Bedeutung war. Somit entstanden rechtliche Grauzonen, welche aufzeigten, dass das Prisenrecht nicht nur ein Instrument der Seekriegsführung war, sondern sich auch als ein bedeutsamer Faktor in der internationalen Diplomatie und im Völkerrecht etablierte.

Ein Indiz für diesen Aspekt sind die beiden zwischen Schweden und Dänemark geschlossenen und erneuerten Beistandsverträge auf Gegenseitigkeit der Jahre 1691 und 1693. Ihre Bedeutung lag darin, dass damit die beiden nicht am Krieg beteiligten neutralen Staaten für sich in Anspruch nahmen, ihre Handelsfahrer gegen Übergriffe seitens der Kriegsführenden durch Escort-Einheiten ihrer Marinen zu schützen. Dieses erstmalig zur Anwendung gekommene politisch-maritime Konzept ist als ‚Bewaffnete Neutralität‘ bekannt geworden. Es wurde zum Vorläufer für die am 28. Februar 1780 unter dem durch Russland postulierten Terminus ‚Erste Bewaffnete Neutralität‘; Dänemark und Schweden schlossen sich später im Sommer dieser Konvention an. Einer der Grundsätze dieses Konzepts lautete, dass feindliches Gut unter neutraler Flagge mit Ausnahme von Konterbande frei sein sollte. Hintergrund für diese Leitidee war die Unterstützung einiger europäischer Mächte für die nordamerikanischen Kolonien in ihrem Unabhängigkeitskrieg gegen England.

<sup>992</sup> Mückl, Stefan: Neutralität, Version 08.06.2022, 09:10 Uhr, in: Staatslexikon8 online, URL: <https://www.staatslexikon-online.de/Lexikon/Neutralit%C3%A4t> (abgerufen: 05.10.2023).

Es hat sich gezeigt, dass die beiden Rechtsgebiete – Prisenrecht und Neutralitätsgebot – nicht nur in einer gegensätzlichen, aber wechselseitigen Abhängigkeit standen, die zu politischen und ökonomischen Unvereinbarkeiten führte. Ihre hochgradige Verflechtung zeigte sich beispielsweise in den Verträgen der Kriegsführenden mit neutralen Staaten wie Danzig, sowie in Ereignissen wie der Kaperunternehmung vor Spitzbergen bezogen auf Hamburg. Diese Erkenntnisse sollten später zum zentralen Gegenstand der internationalen Konferenz über das internationale Seerecht werden, die 75 Jahre später stattfand.

### ***Die Pariser Seerechtsdeklaration 1856***

Die Pariser Seerechtsdeklaration von 1856 und frühere Verträge seit 1625 über Nijmegen 1678, Rijswijk 1697 und Utrecht 1713 signalisierte das Finale des fortwährenden Transformationsprozesses im Umgang mit dem Prisenrecht durch die Seemächte. Diese konvergente Entwicklung führte schließlich zu dieser bahnbrechenden Deklaration, der sich auch die drei Antagonisten in den vergangenen Kriegen anschlossen. Mit der Unterzeichnung gab es nun einen gemeinsamen und international anerkannten prisenrechtlichen Grundsatz. Zukünftig galt, dass mit Ausnahme der Kriegskonterbande die für den Gegner bestimmte Ladung unter neutraler sowie neutrales Gut unter feindlicher Flagge frei ist. Von dieser Erklärung profitierte auch das Neutralitätsrecht, das sich in verstärktem Maße auf gleicher Ebene mit dem Prisenrecht etablieren konnte und von den kriegsführenden Parteien dementsprechend respektiert wurde. Einen wesentlichen Beitrag dazu leisteten die Erfahrungen, die sie auch im Rahmen der zurückliegenden Konventionen zur 'Bewaffneten Neutralität' gemacht hatten. Im Gegensatz zur notifizierten Blockade durfte zudem in Zukunft nur noch eine effektive Blockade in einem zukünftigen Kriegsfall durchgeführt werden.

Die dort anwesenden Bevollmächtigten – einschließlich Frankreich und England – erklärten in der Pariser Seerechtsdeklaration am 16. April 1856 verbindlich und im gegenseitigen Einverständnis die Festsetzung von vier gleichmäßigen Grundsätzen:<sup>993</sup>

1. Die Kaperei ist und bleibt abgeschafft.
2. Die neutrale Flagge schützt die feindliche Ladung, mit Ausnahme der Kriegskonterbande.
3. Die neutrale Ladung, mit Ausnahme der Kriegskonterbande, kann unter feindlicher Flagge nicht als Prise erklärt werden.
4. Blockaden müssen, um verbindlich zu sein, wirklich bestehen, d. h. durch genügende Kräfte ausgeführt werden, um das Betreten der feindlichen Küsten wirksam zu verhindern.

<sup>993</sup> Bevollmächtigte auf dem Kongress zu Paris über das europäische Seerecht: Erklärung betreffend das europäische Seerecht in Kriegszeiten. Pariser Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856. Paris 1856. [https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/v1/348\\_337\\_320/de, kA](https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/v1/348_337_320/de, kA).

### ***Erkenntnisse im Kontext des Prisenwesens nach 1714***

Abschließend dieses Kapitels werden markante Erkenntnisse und Thesen zum Prisenwesen vorgestellt, die auf spätere Entwicklungen Bezug nehmen. Sie dienen als Anhaltspunkte für zukünftige Forschungen und Anregungen für weiterführende Studien oder Dissertationen.

- Strategischer Paradigmenwechsel Frankreichs

Der strategische Paradigmenwechsel Frankreichs vom *Guerre d'Escadre* zum *Guerre de Course* markierte den Beginn der zukünftigen Dominanz der *Royal Navy* gegenüber den anderen Marinen der Welt.

- Ordnende Funktion des Prisenrechts

International ausschließlich in Kriegszeiten angewandt, übernahm das Prisenrecht eine ordnende Funktion und strukturierte somit den maritimen Handelskrieg. Dies zeigte sich in den Anfangsphasen der beiden Weltkriege.

- Friedensverträge und Prisenrecht

Durch die in Friedensverträgen, insbesondere in Handels- und Schiffahrtsverträgen, festgelegten Praktiken des Prisenrechts bereiteten sich die Seemächte auf den nächsten Handelskrieg vor. Der Kaperkrieg etablierte einen gemeinsamen Rechtsraum, in dem das Prisenrecht – aus empirischer und analytischer Sicht – für Verlässlichkeit und Kooperation sorgte.

- Entwicklung des Seevölkerrechts

Im Gegensatz zu den *Inter bello silent leges* entwickelte sich das Seevölkerrecht weiter, nicht zuletzt, weil Freund und Feind fast identische Herausforderungen hatten, die vorwiegend durch völkerrechtliche Verträge geregelt wurden. Damit konstituierte die ‚Hohe See‘ keinen gesetzlosen Raum.

- Motivation für Kaperunternehmungen

Im Verlauf der drei Kriege war bei zahlreichen Kaperunternehmungen erkennbar, dass die Kaperer weniger von staatsorientierten Werten als vielmehr von Interessen geleitet waren. Mit anderen Worten, oftmals dominierte der Profit über den Respekt vor dem Recht.

# Anhang A

## Die Veröffentlichungen der Seemächte 1672–1713

Die nationalen Bestände der ermittelten und für die Dissertation verwendeten Dokumente zum Prisenwesen für die Zeit 1672–1713 sind in den nachfolgenden Anhängen A.1 bis A.3 gelistet.

Die nachfolgende Legende sorgt für die erforderlichen Informationen zur Einordnung und zum Verständnis der nachfolgenden drei Bestände an Dokumenten und Veröffentlichungen, die die Grundlage für die Erarbeitung dieser Dissertation lieferten. Der Wortlaut unter der jeweiligen Rubrik „Titel“ ist wort- und zeichengetreu den Bezugsdokumenten entnommen.

### Legende:

Nat	Nation
F	Frankreich
E	England
N	Niederlande
DT	Dokumententyp
PKat	Prisenrechtliche Kategorie
SBR	Seebeuterecht
KBR	Konterbanderecht
BKR	Blockaderecht
KEG	Kontrollrecht (Visitation, Einbringung, Prisengerichtliche Entscheidung)
GMP	Generelle Maßnahmen zur Durchführung des nationalen Prisenwesens
ZRP	Zusätzliche Richtlinien/Dokumente zur Praxis des Prisenrechts
DMWP	Domäne des Prisenwesens
POL	Policy-Aspekte für den Kaperkrieg (Nationale Weisungen & Internationale Vereinbarungen)
FKK	Anforderungen an die Führung des Kaperkriegs
RIV	Regelungen und interne Verordnungen für die Handhabung des Prisenrechts
RPW	Rechtliche Sachverhalte zum Prisenwesen
ÖKO	Wirtschaftliche Aspekte in Verbindung mit der Handhabung des Prisenrechts
WPA	Weitere Aspekte im Kontext des Prisenwesens
RTPW	Referenzthema des Prisenwesens
NWK	Nationale politische Weisungen für den Kaperkrieg
BLV	Bilaterale Vereinbarungen (Friedens-, Handels- und Schifffahrtsverträge, Beistandsabkommen)
NEU	Neutralitätsgebot und Handhabung des Prisenrechts
PPT	Angelegenheiten zu Seebriefen (Passports, Passeports, Paspoorten)
EXE	Anweisungen zur Durchführung der vier Institute des Prisenrechts (Verfahren und Prisennahme)
MAR	Maritime Aspekte im Kontext des Prisenrechts
CHA	Vercharterung von Kriegsschiffen an private Syndikate/Kapitäne
KOM	Angelegenheiten zu Kommissionen (Kaperbriefe und Repressalienbriefe)
RAN	Angelegenheiten in Verbindung mit dem Freikauf (Rançon/Lösegeld) eines aufgebrauchten Schiffs
RPR	Angelegenheiten zu Reipren, zum Status gestrandeter Schiffe und zu gefangenen Besatzungen
SPP	Verbot der Vernichtung von Bord- und Frachtpapieren eines aufgebrauchten Schiffes
PLÜ	Verbot der Plünderung von Fracht eines aufgebrauchten Schiffes
PRÄ	Angelegenheiten zu Prämienzahlungen für Kaperer
JUR	Prisenrechtliche Jurisdiktion und andere rechtliche Angelegenheiten
ADJ	Adjudikation von Prisenanteilen (Fracht und Erlöse)
VPW	Verkauf von Prisenwaren
EKB	Regelungen zum Export von Konterbande
FÜR	Fürsorge für Kaperfahrer (Verletzte, Hinterbliebene der Gefallenen, Seelsorge, Gefangene)
APX	Andere Angelegenheiten im Kontext des Prisenwesens

## A.1 Die Dokumente Frankreichs

Der Bestand an Veröffentlichungen der französischen Exekutive als Grundlage für die Analyse des Präsenwesens umfasst insgesamt 171 verschiedene Dokumente.

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	PKat	DMPW	RTPW	Referenz	Seite
F 1	1672	06 Jun	Règlement	Sur le fait de la procédure des prises qui se font en mer.	KEG	FKK	EXE	Lebeau	53–58
F 2	1672	05 Dez	Ordonnance	Portant que les vaisseaux-corsaires ennemis pris par les Armateurs françois, leur appartiendront entièrement, etc.	KEG	RPW	ADJ	Lebeau	59f.
F 3	1673	20 Aug	Règlement	[Extrait] Sur la taxe des droits, salaires et vacations des Officiers des amirautes, pour les procédures des prises.	ZRP	WPA	APX	Lebeau	60–65
F 4	1673	19 Dez	Ordonnance	Sur la navigation des alliés et des nations neutres.	GMP	POL	NEU	Lebeau	65f.
F 5	1674	27 Jan	Arrêt du Conseil	Sur le Règlement du 6 juin 1672	KEG	FKK	EXE	Lebeau	67
F 6	1674	23 Feb	Ordonnance	Portant que les armateurs en course donneront caution et certificats; et en cas qu'ils se trouvent saisis de plusieurs pavillons, que leur procès leur sera fait comme forbans	SBR	FKK	KOM	Lebeau	68f.
F 7	1674	23 Feb	Ordonnance	Portant règlement sur les procédures, vente et adjudication des prises faites par les vaisseaux de l'Etat	ZRP	ÖKO	VPW	Lebeau	69–71
F 8	1674	06 Jun	Ordonnance	Portant défenses aux capitaines commandant des vaisseaux de l'Etat, de laisser ou envoyer aucune prise faite, dans les ports étrangers.	GMP	FKK	EXE	Lebeau	71f.
F 9	1674	25 Aug	Ordonnance	Portant que toutes les procédures des prises faites par les vaisseaux de l'Etat, et la vente des marchandises d'icelles, se seront à la requête des procureurs du roi des amirautes, et à la diligence des contrôleurs de marine	ZRP	ÖKO	VPW	Lebeau	72f.
F 10	1674	05 Okt	Règlement	Sur les conditions auxquelles les vaisseaux de l'Etat pourront être donnés à armer en course, aux armateurs particuliers.	GMP	FKK	CHA	Lebeau	73–75
F 11	1675	14 Feb	Ordonnance	Portant permission aux vaisseaux armés en course, de sortir des ports de France, en représentant le rôle d'équipage et la commission de l'amiral.	GMP	FKK	MAR	Lebeau	76
F 12	1675	07 Dez	Arrêt du Conseil	Portant itératives défenses à tous capitaines, armateurs et autres, de relâcher en mer les vaisseaux et bâtimens, qu'ils auront pris, ni de faire aucune composition avec les maîtres et gens de l'équipage desdits bâtimens.	KEG	RIV	RAN	Lebeau	77–78

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	PKat	DMPW	RTPW	Referenz	Seite
F 13	1676	22 Jul	Réglement	Sur les prises qui se font en mer.	KEG	FKK	EXE	Lebeau	78–80
F 14	1676	27 Jul	Arrêt du Conseil	Pour l'exécution de l'instruction du 6 juin 1672, et du règlement du 22 juillet 1676, relatifs aux prises.	KEG	FKK	EXE	Lebeau	80f.
F 15	1676	05 Aug	Arrêt du Conseil	Qui ordonne que tous les François pris sur les vaisseaux étrangers, qui seront jugés appartenir aux ennemis de l'État, seront condamnés aux galères perpétuelles.	GMP	RPW	JUR	Lebeau	81–84
F 16	1676	05 Aug	Ordonnance	Portant défenses d'arrêter aucun vaisseau étranger porteur de passe-ports de S. M.	KEG	POL	PPT	Lebeau	84f.
F 17	1676	23 Sep	Réglement	Pour l'Assemblée du Conseil de Marine ou des Prises, et sur la manière dont il y sera procédé.	GMP	RPW	JUR	Lebeau	85–89
F 18	1676	13 Okt	Arrêt du Conseil	Portant défenses aux officiers de l'amirauté de surseoir l'exécution des arrêts de main-léevée des vaisseaux pris par les armateurs français.	ZRP	WPA	APX	Lebeau	89f.
F 19	1676	06 Nov	Ordonnance	Faisant défense d'arrêter aucun vaisseau anglais, écossais et irlandais avec passeports	KEG	POL	PPT	Nerzic (II)	1140
F 20	1681	Aug	Ordonnance	Extrait de l'Ordonnance de la Marine, Titre des Prises	SBR	FKK	EXE	Lebeau	91–122
F 21	1681	Aug	Ordonnance	Extrait de l'Ordonnance de la Marine, Titre des Lettres de Marque ou de Représailles.	SBR	FKK	EXE	Lebeau	122–124
F 22	1684	04 Mrz	Ordonnance	Portant que les procédures relatives aux prises faites par les vaisseaux de l'État, sous le pavillon d'une armée navale ou escadre composée de quatre vaisseaux, seront faites par les intendans ou commissaires généraux de marine.	SBR	FKK	EXE	Lebeau	126f.
F 23	1688	21 Okt	Réglement	Au sujet des prises qui seront faites en mer pendant la guerre.	KEG	FKK	EXE	Lebeau	128–130
F 24	1688	24 Okt	Ordonnance	Qui remet à ceux de ses sujets qui se chargeront de l'armement de ses vaisseaux le tiers qu'il s'était réservé par le règlement du 5 octobre 1674, veut que les prises appartiennent entièrement aux armateurs, à moins que pour l'engagement des équipages il n'en soit autrement ordonné.	GMP	RPW	ADJ	Nerzic (II)	1146
F 25	1688	08 Nov	Ordonnance	Qui accorde aux armateurs le tiers des prises faites par les vaisseaux de l'État qui leur auront été prêtés. [ohne Text]. <i>Voy. l'ordonnance du 20 novembre suivant.</i>	GMP	RPW	ADJ	Lebeau	131

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	PKat	DMPW	RTPW	Referenz	Seite
F 26	1688	12 Nov	Arrêt du Conseil	Qui défend de conduire les prises dans aucune autre île de l'Amérique qu'à la Martinique. [ohne Text]	GMP	RPW	JUR	Lebeau	131
F 27	1688	20 Nov	Ordonnance	Portant que les vaisseaux de l'État donnés aux particuliers pour armer en course, leur seront remis radoubés, grésés et carénés, avec les munitions, agrès et rechanges nécessaires pour l'armement, sans que, pour raison de ce, il soit retenu aucune chose sur le provenu des prises qu'ils feront.	GMP	FKK	CHA	Lebeau	131–133
F 28	1688	25 Nov	Arrêt du Conseil	Portant confiscation des vaisseaux et marchandises saisis dans les ports de France, appartenant aux Hollandois, pour être vendus, et le prix mis es mains du trésorier général de la marine.	ZRP	RPW	ADJ	Lebeau	133–135
F 29	1689	15 Apr	Ordonnance	Extrait de l'Ordonnance pour les armées navales (Livre XXII, Titre I)	SBR	FKK	EXE	ORD 89	435–438
F 30	1689	15 Apr	Ordonnance	Extrait de l'Ordonnance pour les armées navales (Livre XXII, Titre II)	SBR	FKK	EXE	ORD 89	438–444
F 31	1689	15 Apr	Ordonnance	Extrait de l'Ordonnance pour les armées navales (Livre XXII, Titre III)	GMP	FKK	CHA	ORD 89	444–446
F 32	1689	06 Jun	Arrêt du Conseil	Arrêt du Conseil, qui confisque au profit du Roi, les bâtiments anglois et écossais saisis et arrêtés dans les ports, ainsi que les marchandises de leur chargement.	GMP	FKK	EXE	Lebeau	148–150
F 33	1689	20 Jun	Ordonnance	Ordonnance qui déclare nulles les ventes faites par des matelots, des parts qu'ils avoient dans les prises.	ZRP	RPW	ADJ	Lebeau	150f.
F 34	1689	02 Okt	Arrêt du Conseil	Qui donne pouvoir aux officiers de l'Amirauté de juger et faire vendre les prises qui seront amenées dans les ports.	ZRP	ÖKO	VPW	Nerzic (II)	1151
F 35	1689	30 Okt	Arrêt du Conseil	En explication des articles 6 et 7 du règlement du 21 octobre 1688, pour ceux qui se pourvoient contre les arrêts du conseil rendus au sujet des prises qui seront faites en mer par les armateurs	KEG	RPW	JUR	Lebeau	152f.
F 36	1689	15 Nov	Arrêt du Conseil	Qui qui casse un arrêt rendu au parlement d'Aix, au sujet de la Prise le <i>Saint-Antoine</i> , et renvoie le tout devant les commissaires nommés pour le Jugement des prises.	GMP	RPW	JUR	Lebeau	153f.
F 37	1689	27 Nov	Ordonnance	[et Règlement], concernant les avances, le paiement des parts des matelots dans les prises, et leurs loyers en course ; et qui fixent le délai dans lequel les armateurs seront tenus de payer les matelots de leurs parts des prises	ZRP	RIV	PRÄ	Lebeau	155f.
F 38	1689	07 Dez	Ordonnance	Portant défenses aux armateurs d'arrêter en mer les vaisseaux étrangers porteurs de passe-ports de l'État.	KEG	POL	PPT	Lebeau	157f.

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	PKat	DMPW	RTPW	Referenz	Seite
F	39	1690	29 Mai	Arrêt du Conseil	ZRP	WPA	FÜR	Lebeau	158–160
				Qui adjuge à l'hôpital de Saint-Malo un denier pour livre sur les prises.					
F	40	1691	20 Jan	Arrêt du Conseil	GMP	RPW	JUR	Lebeau	160
				Portant que les procédures faites sur la saisie des vaisseaux ennemis jetés dans les ports de France par la tempête, ou qui y seront venus sans passeports, seront portées et jugées au conseil des prises.					
F	41	1691	26 Feb	Arrêt du Conseil	ZRP	WPA	FÜR	Lebeau	160–162
				Qui ordonne l'imposition de trois deniers pour livre sur le provenu de toutes les prises amenées dans les ports de Bretagne et de Grandville, pour le rachat des matelots esclaves en Barbarie ou en Levant.					
F	42	1691	10 Mirz	Arrêt du Conseil	ZRP	RIV	RPR	Lebeau	162
				Portant confiscation au profit de S. M., des effets échoués ou naufragés appartenant aux ennemis. [ohne Text]					
F	43	1691	Jul	Édit	GMP	RPW	JUR	Lebeau	164–166
				Qui ordonne que les corsaires ennemis qui entreront dans les rivières de France et y seront pris, seront condamnés aux galères par les juges des amiraautés					
F	44	1691	20 Aug	Ordonnance	GMP	WPA	APX	Nerzic (II)	1153
				Qui défend aux intendants de la Marine, des galères et du commerce, aux commissaires et autres employés de faire aucun commerce ni de prendre intérêt avec les vaisseaux particuliers.					
F	45	1691	31 Okt	Ordonnance	ZRP	RPW	JUR	Lebeau	166f.
				Contre les déserteurs des Corsaires.					
F	46	1691	29 Nov	Ordonnance	GMP	FKK	CHA	Nerzic (II)	1153
				Pour l'armement en course des vaisseaux du Roi concernant les conditions auxquelles ils pourront être donnés à des particuliers etc.					
F	47	1691	05 Dez	Règlement	GMP	FKK	CHA	Lebeau	167–169
				Règlement pour faire remettre les vaisseaux à l'État prêtés aux particuliers pour la course, en état de naviguer, et les faire jouir en entier des prises qu'ils feront.					
F	48	1692	30 Jan	Ordonnance	ZRP	RPW	ADJ	Lebeau	170f.
				Concernant la réclamation des prises, et les pouvoirs nécessaires aux réclamateurs.					
F	49	1692	25 Feb	Arrêt du Conseil	GMP	RPW	JUR	Lebeau	171
				Qui commet M. d'Argenson, procureur de S.M. dans le tribunal établi pour les prises.					
F	50	1692	13 Mai	Ordonnance	KEG	RIV	SPP	Lebeau	174f.
				Qui défend aux capitaines de soustraire les papiers des prises.					
F	51	1692	21 Jun	Ordonnance	ZRP	ÖKO	VPW	Lebeau	175f.
				Ordre de M. de Pontchartrain, aux fermiers généraux, concernant les marchandises prises en mer.					
F	52	1692	16 Aug	Instruction (fr)	KEG	FKK	EXE	Lebeau	177–187
				Instruction sur les procédures des prises qui seront faites en mer.					

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	PKat	DMPW	RTPW	Referenz	Seite
F 53	1692	03 Sep	Ordonnance	Ordonnance, qui attribue aux officiers et équipages des vaisseaux de l'Etat, un dixième dans les prises qu'ils feront.	ZRP	RPW	ADJ	Lebeau	187–190
F 54	1692	10 Sep	Ordonnance	Portant, qu'il sera payé aux capitaines des vaisseaux armés en course, la somme de deux mille livres pour chacun des paquebots qu'ils prendront, qui passent d'Espagne en Angleterre	KEG	RIV	PRÄ	Lebeau	190f.
F 55	1692	01 Okt	Ordonnance	Qui limite (à huitaine) le temps que les capitaines des vaisseaux armés en course donneront, par un sauf-conduit, aux capitaines & maîtres des bâtiments pêcheurs et autres qu'ils rançonneront, pour s'en retourner au lieu de leur destination.	KEG	RIV	RAN	Lebeau	191–194
F 56	1692	26 Okt	Arrêt du Conseil	Portant règlement pour les procédures concernant les réclamations des prises faites en mer, et qui ordonne l'élection de domicile.	GMP	RPW	ADJ	Lebeau	195–200
F 57	1692	26 Okt	Arrêt du Conseil	Qui, sans s'arrêter à celui du 20 septembre 1692, qui avoit fait à la main-levée du navire la <i>Notre-Dame-du-Pilier</i> et de partie de son chargement, déclare le tout le bonne prise, et ordonne l'exécution des art. 7 et 24 du titre des prises de l'ordonnance de 1681, et que foi soit ajoutée aux dépositions des gens des équipages pris.	ZRP	RPW	JUR	Lebeau	200–202
F 58	1692	26 Okt	Arrêt du Conseil	Qui, sans arrêts des mars 15 et 18 septembre 1692, qui avoient fait main-levée du vaisseau le <i>Saint-Jean-Baptiste</i> , et ordonne que l'article 7 de l'ordonnance de 1681, au titre des prises, sera exécuté.	ZRP	RPW	JUR	Lebeau	202–204
F 59	1693	03 Jan	Arrêt du Conseil	Portant confiscation au profit du Gouvernement, des effets échoués ou naufragés appartenant aux ennemis. [ohne Text]	ZRP	RIV	RPR	Lebeau	204
F 60	1693	21 Jan	Arrêt du Conseil	Qui, sans s'arrêter à celui du 20 décembre 1692, portant main-levée d'une partie des marchandises chargées à bord du navire le <i>Rédempteur du monde</i> , déclare de bonne prise lesdites marchandises, et juge que le livre de sous-bord ne suffit pas pour fonder une réclamation.	ZRP	RPW	ADJ	Lebeau	205f.
F 61	1693	10 Feb	Arrêt du Conseil	Portant que les matières d'or et d'argent qui seront prises sur les ennemis de l'Etat seront portées aux hôtels des monnaies.	ZRP	WPA	APX	Nerzic (II)	1159
F 62	1693	10 Mirz	Lettre de Marque	French letter of marque for Matthieu de Wulf	SBR	FKK	KOM	Marsden (II)	140f.
F 63	1693	05 Mai	Ordonnance	Portant défenses aux commissaires de la marine de prendre aucun intérêt dans les bâtiments armés en course, à peine de cassation, et de quinze cents livres d'amende.	GMP	FKK	CHA	Lebeau	206f.

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	PKat	DMPW	RTPW	Referenz	Seite
F	64	30 Sep	Ordonnance	Portant défenses à tous les corsaires et armateurs françois de rançonner aucun bâtiment chargé de blés, à peine de perdre la rançon, qui sera confisquée.	KEG	RIV	RAN	Lebeau	207f.
F	65	25 Nov	Règlement	Concernant les avances qui seront faites aux officiers, matelots et soldats des vaisseaux armés en course, et les parts qui doivent revenir à chacun desdits officiers, des prises faites sur les ennemis.	ZRP	RPW	ADJ	Lebeau	209-218
F	66	02 Dez	Ordonnance	Qui défend aux corsaires de rançonner les bâtiments ennemis au-dessous de dix mille livres et au-dessous de mille livres.	KEG	RIV	RAN	Lebeau	218-220
F	67	17 Feb	Règlement	Concernant les passe-ports qui seront accordés aux vaisseaux ennemis par les princes neutres.	GMP	POL	PPT	Lebeau	220-222
F	68	07 Apr	Arrêt du Conseil	Portant que les rançons des bâtiments ennemis qui n'auront point été jugés, et qui se trouveront avoir été faites pour moins de mille livres, appartiendront aux armateurs.	ZRP	RIV	RAN	Lebeau	222f.
F	69	02 Jun	Ordonnance	Qui oblige d'embarquer un aumônier sur les vaisseaux naviguant au long cours dont l'équipage est de 25 hommes et plus.	ZRP	WPA	FÜR	Nerzic (II)	1161
F	70	28 Jun	Arrêt du Conseil	Qui déclare de bonne prise le vaisseau le <i>Charles-Pimk</i> , au profit de <i>Patot</i> , quoique pris sans commission, du consentement de l'amiral, et sans tirer à conséquence.	ZRP	RPW	JUR	Lebeau	223-225
F	71	06 Okt	Ordonnance	Portant que lorsqu'il aura été accordé des vaisseaux de l'État à des particuliers pour armer en course, le cinquième des prises appartiendra à S.M., après qu'on en aura distrait sur la totalité le dixième de l'amiral.	GMP	FKK	CHA	Lebeau	225-227
F	72	19 Jan	Ordonnance	Portant que sur le provenu net des prises faites par les vaisseaux de la compagnie des Indes, le cinquième sera pris, par préciput, pour être distribué aux équipages des vaisseaux de guerre, et le surplus partagé entre lesdits vaisseaux et ceux de ladite compagnie.	ZRP	RPW	ADJ	Lebeau	227f.
F	73	01 Feb	Ordonnance	Qui permet aux commissaires de la marine de s'intéresser dans les armemens des vaisseaux de l'État cédés pour la course.	GMP	FKK	CHA	Lebeau	228f.
F	74	09 Mar	Règlement	Concernant l'instruction et le jugement des prises.	GMP	RPW	JUR	Lebeau	229-239
F	75	09 Mirz	Lettre Patente	Portant nomination des Commissaires pour tenir le Conseil des Prises près l'Amiral de France.	GMP	RPW	JUR	Lebeau	239f.

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	PKat	DMPW	RTPW	Referenz	Seite
F 76	1695	14 Mrz	Arrêt du Conseil	Portant que le comte de Toulouse jouira des droits attribués à la charge d'Amiral, dans les îles et colonies de l'Amérique et dans les pays de l'obéissance du roi, avec défenses aux gouverneurs desdits pays d'y prétendre aucun droit d'amirauté, sous quelque prétexte et pour quelque cause que se soit.	GMP	RPW	JUR	Lebeau	241–243
F 77	1695	26 Mrz	Ordonnance	Concernant l'armement en course de marquis de Nesmond.	GMP	FKK	CHA	Nerzic (II)	1165
F 78	1695	25 Mai	Réglement	Sur les marchandises provenant des prises.	ZRP	ÖKO	VPW	Lebeau	243–246
F 79	1695	25 Aug	Jugement de l'Amiral	Qui ordonne que les officiers de l'amirauté de Brest restitueront ce qu'ils ont pris pour les traductions des pièces trouvées à bord.	ZRP	RPW	ADJ	Lebeau	247f.
F 80	1695	29 Okt	Arrêt du Conseil	Portant défenses de faire aucune société avec les vaisseaux du roi, sans permission de S.M.	GMP	WPA	APX	Lebeau	249–252
F 81	1695	13 Dez	Jugement de l'Amirauté	[de Dunkerque] Sur la manière de partager les Prises, faites en sociétés de plusieurs corsaires.	ZRP	RPW	ADJ	Lebeau	252–255
F 82	1696	08 Feb	Jugement de l'Amiral	Portant défenses aux capitaines des vaisseaux armés en course, de rançonner aucuns bâtimens lorsqu'ils seront entrés dans les rades et ports de France.	KEG	RIV	RAN	Lebeau	255–257
F 83	1696	26 Feb	Lettre de l'Amiral	Aux Officiers de l'Amirauté de Toulon, au sujet de la vente des marchan- dises des prises, et la manière de faire des lots.	ZRP	ÖKO	VPW	Lebeau	257–260
F 84	1696	17 Mrz	Ordonnance	Portant défenses aux capitaines commandant les vaisseaux de l'État, ou à ceux des particuliers armés en course, de tirer le coup de semonce ou d'assurance, sous autre pavillon que sous celui de France.	KEG	FKK	EXE	Lebeau	260f.
F 85	1696	17 Mrz	Ordonnance	Qui permet aux capitaines des vaisseaux et bâtimens français armés en course, de rançonner au-dessous de milles livres les petits bâtimens ennemis, qu'ils rencontreront, et jusqu'à quinze livres, au plus.	KEG	RIV	RAN	Lebeau	261–263
F 86	1696	21 Mrz	Lettre de l'Amiral	Aux Officiers de l'Amirauté des Sables d'Olonne, au sujet de la vente des effets des prises évidemment bonnes.	ZRP	ÖKO	VPW	Lebeau	263f.
F 87	1696	07 Apr	Arrêt du Conseil	[Portant que Sa Majesté voulant traiter favorablement les armateurs en course] Qui ordonne que les rançons des bâtimens ennemis qui n'ont point été jugées, et qui se trouveront avoir été faites pour moins de mille livres ou excéder la somme de dix mille livres, appartiendront aux armateurs, nonobstant l'ordonnance du 2 décembre 1693.	ZRP	RIV	RAN	Lebeau	264f.

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	PKat	DMPW	RTPW	Referenz	Seite
F 88	1696	12 Mai	Ordonnance	Concernant la manière de juger les vaisseaux qui échouent, ou qui sont portés aux côtes de France par tempête ou autrement.	ZRP	RIV	RPR	Lebeau	265–267
F 89	1696	05 Jul	Jugement de l'Amiral	Qui déclare de bonne Prise, le <i>Cygne</i> , de Londres; condamne les officiers preneurs à rapporter ce qu'ils en ont enlevé, et les prive de leur part en la prise.	SBR	RIV	PLÜ	Lebeau	267f.
F 90	1696	12 Jul	Jugement de l'Amiral	Qui déclare la prise le <i>Pêcheur</i> bonne; condamne les officiers des quatre frégates qui ont fait la prise, à rapporter à la masse ce qu'ils en ont enlevé et ordonne que leur procès leur sera fait et parfait jusqu' à sentence définitive inclusivement.	SBR	RIV	PLÜ	Lebeau	268f.
F 91	1696	16 Okt	Ordonnance	Portant que les Ordonnances de confiscation, concernant les prises en mer, seront registrées au greffe de l'amirauté dans le mois, à compter du jour de leur date, en cas qu'il ne soit interjeté appel ; et en cas d'appel, dans six semaines, etc.	ZRP	WPA	APX	Lebeau	269–271
F 92	1696	28 Nov	Arrêt du Conseil	Concernant le dixième des prises faites par les corsaires armés aux colonies. [ohne Text]	ZRP	RPW	ADJ	Lebeau	271
F 93	1697	06 Feb	Ordonnance	Portant permission aux capitaines des vaisseaux armés en course pour l'Amérique, d'y faire des rançons jusqu'à trente mille livres.	KEG	RIV	RAN	Lebeau	271f.
F 94	1697	05 Mrz	Arrêt du Conseil	Qui défend aux officiers de l'amirauté de Brest et des autres ports, de rompre ni briser les sceaux qui auront été apposés sur les prises par les commis des fermes, qu'en la présence desdits commis, etc.	ZRP	WPA	APX	Lebeau	273–276
F 95	1697	18 Apr	Jugement de l'Amiral	Portant que les procédures des prises seront faites dans le mois du jour de leur arrivée, et envoyées au secrétaire général de la marine, par les officiers de l'amirauté, à peine d'être privés de leur salaires, et d'interdiction en cas de récidive.	KEG	RPW	JUR	Lebeau	277f.
F 96	1697	20 Apr	Ordre de l'Amiral	Pour établir des écritains sur les vaisseaux armés en course.	ZRP	RIV	SPP	Lebeau	278–282
F 97	1697	25 Apr	Jugement de l'Amiral	Sur ce qui doit être observé par les capitaines des vaisseaux armés en course, en faisant leur rapport à l'amirauté, et par les juges, en interrogeant les maîtres des bâtiments rançonnés.	ZRP	RIV	RAN	Lebeau	283f.
F 98	1697	25 Apr	Jugement de l'Amiral	Portant que les officiers de l'amirauté seront tenus d'envoyer toutes les pièces trouvées à bord des Prises, sans exception.	ZRP	WPA	APX	Lebeau	284f.

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	PKat	DMPW	RTPW	Referenz	Seite
F 99	1697	07 Jun	Jugement de l'Amiral	Portant que les lieutenans des amiraautés seront obligés d'informer d'office de tous les pillages qui se trouveront faits sur les prises.	SBR	RIV	PLÜ	Lebeau	285–287
F 100	1697	02 Jul	Arrêt du Conseil	Portant que les sceaux ne seront apposés sur les Prises, que par les Officiers de l'amirauté, en présence des commis des fermes, et qu'il ne seront levés qu'en leur présence, ou eux dûment appelés.	ZRP	WPA	APX	Lebeau	287–290
F 101	1698	01 Nov	Arrêt du Conseil	Qui ordonne que, sans s'arrêter à un arrêt du Parlement, de Bordeaux, les Parties procéderont devant l'amiral, au sujet d'une prise échouée à la côte de Mechez.	GMP	RPW	JUR	Lebeau	290
F 102	1699	25 Jan	Arrêt du Conseil	Qui, sans avoir égard à un jugement de main-levée rendu par les consuls de Bordeaux, ni à l'appel interjeté au parlement de cette ville, évoque au conseil la procédure faite sur la saisie du vaisseau <i>le Soleil d'Amsterdam</i> et du chargement du vaisseau <i>le Contentement, d'Harlingue</i> , et renvoie le tout par-devant l'amiral et les commissaires du conseil des prises.	GMP	RPW	JUR	Lebeau	292f.
F 103	1701	02 Feb	Ordonnance	Ordonnance qui oblige d'embarquer un aumônier sur les vaisseaux naviguant au long cours dont l'équipage est de 30 hommes et plus.	ZRP	WPA	FÜR	Nerzic (II)	1168
F 104	1702	12 Mai	Arrêt du Conseil	Pour la continuation du Conseil des Prises, établi en 1695.	GMP	RPW	JUR	Lebeau	294f.
F 90	1696	12 Jul	Jugement de l'Amiral	Qui déclare la prise le <i>Pêcheur</i> bonne; condamne les officiers des quatre frégates qui ont fait la prise, à rapporter à la masse ce qu'ils en ont enlevé et ordonne que leur procès leur sera fait et parfait jusqu'à sentence définitive inclusivement.	SBR	RIV	PLÜ	Lebeau	268f.
F 91	1696	16 Okt	Ordonnance	Portant que les Ordonnances de confiscation, concernant les prises en mer, seront enregistrées au greffe de l'amirauté dans le mois, à compter du jour de leur date, en cas qu'il ne soit interjeté appel; et en cas d'appel, dans six semaines, etc.	ZRP	WPA	APX	Lebeau	269–271
F 92	1696	28 Nov	Arrêt du Conseil	Concernant le dixième des prises faites par les corsaires armés aux colonies. [ohne Text]	ZRP	RPW	ADJ	Lebeau	271
F 93	1697	06 Feb	Ordonnance	Portant permission aux capitaines des vaisseaux armés en course pour l'Amérique, d'y faire des rançons jusqu'à trente mille livres.	KEG	RIV	RAN	Lebeau	271f.
F 94	1697	05 Miz	Arrêt du Conseil	Qui défend aux officiers de l'amirauté de Brest et des autres ports, de rompre ni briser les sceaux qui auront été apposés sur les prises par les commis des fermes, qu'en la présence desdits commis, etc.	ZRP	WPA	APX	Lebeau	273–276

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	PKat	DMPW	RTPW	Referenz	Seite
F	1697	18 Apr	Jugement de l'Amiral	Portant que les procédures des prises seront faites dans le mois du jour de leur arrivée, et envoyées au secrétaire général de la marine, par les officiers de l'amirauté, à peine d'être privés de leur salaires, et d'interdiction en cas de récidive.	KEG	RPW	JUR	Lebeau	277f.
F	1697	20 Apr	Ordre de l'Amiral	Pour établir des écrivains sur les vaisseaux armés en course.	ZRP	RIV	SPP	Lebeau	278-282
F	1697	25 Apr	Jugement de l'Amiral	Sur ce qui doit être observé par les capitaines des vaisseaux armés en course, en faisant leur rapport à l'amirauté, et par les juges, en interrogeant les maîtres des bâtiments rançonnés.	ZRP	RIV	RAN	Lebeau	283f.
F	1697	25 Apr	Jugement de l'Amiral	Portant que les officiers de l'amirauté seront tenus d'envoyer toutes les pièces trouvées à bord des Prises, sans exception.	ZRP	WPA	APX	Lebeau	284f.
F	1697	07 Jun	Jugement de l'Amiral	Portant que les lieutenans des amirautes seront obligés d'informer d'office de tous les pillages qui se trouveront faits sur les prises.	SBR	RIV	PLÜ	Lebeau	285-287
F	1697	02 Jul	Arrêt du Conseil	Portant que les sceaux ne seront apposés sur les Prises, que par les Officiers de l'amirauté, en présence des commis des fermes, et qu'il ne seront levés qu'en leur présence, ou eux dûment appelés.	ZRP	WPA	APX	Lebeau	287-290
F	1698	01 Nov	Arrêt du Conseil	Qui ordonne que, sans s'arrêter à un arrêt du Parlement, de Bordeaux, les Parties procéderont devant l'amiral, au sujet d'une prise échouée à la côte de Mechez.	GMP	RPW	JUR	Lebeau	290
F	1699	25 Jan	Arrêt du Conseil	Qui, sans avoir égard à un jugement de main-levée rendu par les consuls de Bordeaux, ni à l'appel interjeté au parlement de cette ville, évoque au conseil la procédure faite sur la saisie du vaisseau <i>le Soler d'Amsterdam</i> et du chargement du vaisseau le <i>Contentement, d'Harlingue</i> , et renvoie le tout par-devant l'amiral et les commissaires du conseil des prises.	GMP	RPW	JUR	Lebeau	292f.
F	1701	02 Feb	Ordonnance	Ordonnance qui oblige d'embarquer un aumônier sur les vaisseaux naviguant au long cours dont l'équipage est de 30 hommes et plus.	ZRP	WPA	FÜR	Nerzic (II)	1168
F	1702	12 Mai	Arrêt du Conseil	Pour la continuation du Conseil des Prises, établi en 1695.	GMP	RPW	JUR	Lebeau	294f.
F	1696	12 Jul	Jugement de l'Amiral	Qui déclare la prise le <i>Pêcheur</i> bonne; condamne les officiers des quatre frégates qui ont fait la prise, à rapporter à la masse ce qu'ils en ont enlevé et ordonne que leur procès leur sera fait et parfait jusqu'à sentence définitive inclusivement.	SBR	RIV	PLÜ	Lebeau	268f.

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	PKat	DMPW	RTPW	Referenz	Seite
F	1702	20 Jun	Arrêt du Conseil	Arrêt du Conseil portant Règlement sur les Prise faites en mer, les échouemens pendant la guerre, et pour les droits sur les marchandises des chargemens.	ZRP	ÖKO	VPW	Lebeau	296–306
F	1702	06 Jul	Instruction (fr)	Sur la procédure des prises.	SBR	FKK	EXE	Valin, TdP (II)	75–81
F	1702	19 Jul	Lettre Représaille	De Louis XIV contre les Dantzkois. [ohne Text]	SBR	FKK	KOM	Lebeau	306
F	1702	30 Aug	Ordonnance	Qui oblige d'embarquer un aumônier sur les corsaires de 100 tonneaux et plus.	ZRP	WPA	FÜR	Nerzic (II)	1169
F	1702	30 Aug	Lettre de Pontchartrain	À l'abbé de Polignac, au sujet des Lettres de Représailles, à lui accordées.	SBR	FKK	KOM	Lebeau	306f.
F	1702	30 Aug	Lettre de Pontchartrain	Au Sieur de la Laye, au sujet des lettres de représailles accordées à l'abbé de Polignac.	SBR	FKK	KOM	Lebeau	307
F	1702	06 Dec	Ordonnance	Portant que, pendant la présente guerre, il appartiendra un dixième aux capitaines, officiers et équipages des vaisseaux de l'État, dans les prises des bâtimens marchands qu'ils feront pour le compte du roi.	ZRP	RPW	ADJ	Lebeau	307–309
F	1703	14 Jan	Lettre de l'Amiral	Du comte de Toulouse aux officiers de l'amirauté de Toulon, concernant la vente provisoire des Prises évidemment bonnes.	ZRP	ÖKO	VPW	Lebeau	309
F	1703	24 Mar	Arrêt du Conseil	Portant règlement sur les prises et échouemens.	ZRP	ÖKO	VPW	Lebeau	310–316
F	1703	31 Mar	Arrêt du Conseil	Qui ordonne la levée de trois deniers pour livre, sur les marchandises des Prises, au profit des matelots qui auront été estropiés sur les vaisseaux armés en course.	ZRP	WPA	FÜR	Lebeau	317f.
F	1703	06 Jun	Ordonnance	Portant qu'à l'avenir, lorsqu'il y aura des partages entre les vaisseaux de S.M. et ceux des corsaires particuliers, les canons de 4 seront comptés pour 6, et ceux de 6 pour 8, etc.	GMP	RPW	ADJ	Lebeau	319f.
F	1703	04 Jul	Ordonnance	Sur ce qui doit être observé lorsqu'on appelle des jugemens de l'amiral relatifs au sujet des prises et échouemens.	GMP	RPW	JUR	Lebeau	320
F	1703	24 Jul	Arrêt du Conseil	Concernant la levée des trois deniers pour livre sur la vente des Prises par les armateurs de Dunquerque, et qui en règle la distribution aux estropiés, veuves, etc.	ZRP	WPA	FÜR	Lebeau	321–323

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	PKat	DMPW	RTPW	Referenz	Seite
F	119	1703	07 Nov	Ordonnance	GMP	RIV	RPR	Lebeau	323f.
				Portant défenses aux corsaires de relâcher les prisonniers anglais lorsqu'ils font des prises, et injonction de les amener pour être échangés, à peine de cent livres d'amende pour chacun de ceux qu'ils auront renvoyés.					
F	120	1704	kD	Lettre de l'Amiral	ZRP	POL	NWK	Lebeau	325f.
				Aux Amirautes, au sujet des prises qui entrent dans les ports par relâche.					
F	121	1704	23 Jan	Ordonnance	KEG	POL	NEU	Lebeau	326f.
				Qui permet d'arrêter les bâtiments danois					
F	122	1704	04 Jun	Ordonnance	SBR	FKK	EXE	Nerzic (II)	1172
				Pour les capitaines qui commandent les vaisseaux de ses [S.M.] sujets armés en course de trouver les moyens d'enlever les paquebots qui passent d'Angleterre en Portugal, en Hollande, en Irlande.					
F	123	1704	18 Jun	Ordonnance	KEG	FKK	EXE	Lebeau	327f.
				Concernant les prises qui seront faites après avoir tiré le coup d'assurance, sous pavillon étranger.					
F	124	1704	23 Jul	Règlement	GMP	POL	NEU	Lebeau	328-335
				Concernant les prises faites en mer, et la navigation des États neutres et allies pendant la guerre.					
F	125	1704	18 Okt	Arrêt du Conseil	ZRP	WPA	APX	Lebeau	335
				Concernant les droits du domaine d'Occident sur les marchandises d'Amérique prises par les ennemis et reprises sur eux. [ohne Text]					
F	126	1705	21 Jan	Lettre du Roi	GMP	RPW	JUR	Lebeau	335f.
				A l'amiral, concernant le jugement des prises faites avant la déclaration de la guerre.					
F	127	1705	28 Jan	Lettre du Roi	GMP	POL	NEU	Lebeau	336f.
				A l'amiral, sur la modification, en faveur des Danois, au règlement des neutres, du 23 juillet 1704.					
F	128	1705	11 Mrz	Ordonnance	GMP	POL	NWK	Lebeau	340f.
				Portant que les corsaires français qui mèneront des prises en Espagne, y laisseront les équipages aux consuls, ou les amèneront en France, s'ils y reviennent directement, et qu'ils recevront à leur bord les équipages de prises anglaises qui leur seront remis par les consuls, pour les amener en France.					
F	129	1705	11 Mrz	Ordonnance	ZRP	WPA	FÜR	Valin, NC (I)	443
				Pour obliger les corsaires de Dunkerque d'une certaine grandeur, d'avoir à bord un aumônier.					
F	130	1705	18 Mrz	Ordonnance	KEG	POL	PPT	Lebeau	342
				Qui défend aux corsaires d'arrêter les vaisseaux écossais qui sont porteurs de passe-ports de France.					
F	131	1705	13 Mai	Lettre de Pontchartrain	ZRP	RIV	RAN	Lebeau	345f.
				Aux amirautes, pour saisir les vaisseaux qui seront rançonnés, jusqu'à ce qu'ils aient payé la rançon.					

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	PKat	DMPW	RTPW	Referenz	Seite
F	132	1705	01 Okt	Ordonnance	ZRP	RPW	ADJ	Lebeau	346f.
				Portant que les corsaires particuliers qui sortiront avec les vaisseaux de l'Etat, ou qui les joindront à la mer, par ordre du commandant, auront part dans les prises, par rapport au nombre de canons, sans égard au calibre, à la grandeur des bâtimens; ni à la force des équipages.					
F	133	1705	17 Okt	Arrêt du Conseil	GMP	RPW	JUR	Lebeau	348–351
				Qui casse deux arrêts du parlement de Bordeaux, et lui fait défenses de connoître d'aucune affaire concernant les prises.					
F	134	1705	09 Dez	Lettre du Roi	GMP	POL	NEU	Lebeau	351f.
				Au comte de Toulouse, sur la modification accordée aux Venitiens par le Règlement sur les neutres, du 23 juillet 1704, relativement aux marchan-dises des cargaisons et aux passe-ports.					
F	135	1705	09 Dez	Lettre du Roi	SBR	FKK	EXE	Lebeau	353f.
				Au comte de Toulouse, sur la permission de prendre les bâtimens catalans, et de les confisquer.					
F	136	1706	23 Jan	Arrêt du Conseil	KEG	RPW	JUR	Lebeau	355–362
				Portant confirmation d'un jugement du conseil des prises, qui avoit confisqué au profit de l'amiral, une prise, faite par l'amateur d'avoir pris sa commission etc.					
F	137	1706	27 Jan	Réglement	ZRP	RIV	RAN	Lebeau	362–370
				Concernant les rançons des bâtimens pris en mer, et qui fixe la forme des billets de rançons [„Formblatt“].					
F	138	1706	27 Jan	Réglement	ZRP	RPW	ADJ	Lebeau	370–372
				Concernant le partage des Prises.					
F	139	1706	09 Jun	Ordonnance	ZRP	WPA	FÜR	Lebeau	372–374
				Portant que les trois deniers pour livre du produit des prises, destinés au paiement de la demi-solde aux marins estropiés, ou de récompenses aux veuves de ceux qui sont tués en course, seront perçus immédiatement près les frais nécessaires pour parvenir à la vente, et avant toute autre dépense.					
F	140	1706	21 Jul	Ordonnance	SBR	FKK	EXE	Lebeau	374f.
				Qui permet de course sus les bâtimens catalans et des autres pays révoltés contre le roi d'Espagne.					
F	141	1706	20 Okt	Lettre de Pontchartrain	ZRP	RPW	ADJ	Nerzic (II)	1176
				À Robert, Intendant de Brest, au sujet de prélever le dixième suivant qu'il s'agit d'un vaisseau du roi armé par le roi ou prêté à des particuliers. Suivi par une autre lettre du 3 Nov 1706.					
F	142	1707	29 Jan	Lettre de Pontchartrain	GMP		JUR	Lebeau	375
				À l'intendant de la marine au Havre, pour laisser aux officiers de l'amirauté la liberté de faire leurs procédures sur les prises, avant de s'emparer de l'équipage pour les changer. [ohne Text]					

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	PKat	DMPW	RTPW	Referenz	Seite
F	143	1707	09 Apr	Arrêt du Conseil	GMP	RPW	JUR	Lebeau	375f.
				Qui évoque l'appel interjeté au parlement de Bordeaux, d'une contestation entre le receveur de l'amiral et le nomme <i>Sorhainde</i> , au sujet d'une prise; fait défenses au parlement d'en connaître, et aux parties de s'y pourvoir, à peine de dix mille livres d'amende.					
F	144	1707	01 Jun	Ordonnance	ZRP	RPW	JUR	Lebeau	377
				Portant amnistie en faveur des fibustiers et des déserteurs. [ohne Text]					
F	145	1707	01 Jun	Lettre de Pontchartrain	ZRP	FKK	CHA	Nerzic (II)	1177
				À <i>Robert</i> , intendant de Brest, au sujet d'éviter les contestations avec les armateurs d'un vaisseau prêt à des particuliers.					
F	146	1707	13 Aug	Arrêt du Conseil	GMP	RPW	JUR	Lebeau	377f.
				Portant que le secrétaire général de la marine aura séance et voix délibérative dans les assemblées qui se tiendront pour juger les Prises, et qui commet le Sr. <i>Pelleitier</i> pour dresser les ordonnances et en signer les expéditions en parchemin.					
F	147	1707	26 Okt	Lettre du Roi	ZRP	POL	PPT	Lebeau	379f.
				Au comte de <i>Toulouse</i> , au sujet des passe-ports auxquels il aura été contrevenu.					
F	148	1707	26 Nov	Arrêt du Conseil	GMP	RPW	ADJ	Lebeau	380f.
				Qui maintient et confirme la compagnie des Indes orientales dans l'exemption du dixième de l'amiral, pour les prises qui ont été et seront faites au-delà de la ligne, etc.					
F	149	1708	18 Apr	Ordonnance	GMP	RPW	ADJ	Lebeau	381f.
				Portant défenses à toutes personnes de réclamer aucune prise, sans être porteurs de procurations en bonne forme, à peine de mille livres d'amende.					
F	150	1708	27 Jun	Lettre du Roi	ZRP	POL	PPT	Lebeau	382f.
				Au comte de <i>Toulouse</i> , en interprétation de celle du 26 octobre 1707, sur les passe-ports.					
F	151	1708	11 Jul	Lettre de Pontchartrain	KEG	RIV	SPP	Lebeau	384
				Aux officiers des amirautes, pour défendre aux armateurs qui sortiront des ports, de jeter à la mer ni brûler aucun des papiers qu'ils trouveront dans les prises qu'ils feront.					
F	152	1708	18 Jul	Arrêt du Conseil	GMP	RPW	JUR	Lebeau	385f.
				Qui casse un arrêt du parlement de Paris, au sujet de la saisie du Vaisseau <i>la Providence</i> arrêté à Dunkerque; évoque l'affaire au conseil, et la renvoie devant l'amiral, pour être jugée.					
F	153	1708	05 Sep	Ordonnance	KEG	RIV	SPP	Lebeau	387f.
				Portant qu'en interprétant les ordonnances de 1543 et 1584, tous vaisseaux pris dont on aura jeté des papiers à la mer, seront déclarés de bonne prise.					

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	PKat	DMPW	RTPW	Referenz	Seite
F 154	1708	13 Nov	Arrêt du Conseil	Qui ordonne que, conformément au bail fait avec <i>Philippe Paulmier</i> , fermier general des poudres et salpêtres, toutes les poudres provenant des prises, ou autres appartenant aux armateurs et aux particuliers, seront déposées, à leur arrivée, dans les magasins du fermier, ou dans ceux de S. M.	ZRP	WPA	APX	Lebeau	388–390
F 155	1709	01 Mai	Ordonnance	Ordonnance un nouveau règlement concernant les armements mixtes.	GMP	FKK	CHA	Nerzic (II)	1178
F 156	1709	Mai	Édit	[Extrait] Portant création de deux offices de trésoriers-généraux des invalides de la marine.	ZRP	WPA	FÜR	Lebeau	390–392
F 157	1709	01 Jul	Ordonnance	Qui remet le cinquième que le roi s'étoit réservé sur les prises faites par les vaisseaux de l'État prêtés aux particuliers pour armer en course.	GMP	FKK	CHA	Lebeau	392f.
F 158	1709	09 Jul	Arrêt du Conseil	Qui modère les droits d'entrée en faveur des marchandises qui auront été prises en mer.	ZRP	ÖKO	VPW	Lebeau	393–397
F 159	1709	17 Jul	Lettre de Pontchartrain	[Extrait] Extrait d'une lettre aux intendants rappelant les trois ordonnances concernant l'embarquement des aumôniers, datées respectivement du 2 juin 1694, du 2 février 1701 et du 30 août 1702.	ZRP	WPA	FÜR	Nerzic (II)	1181
F 160	1709	25 Sep	Lettre du Roi	Au comte de <i>Toulouse</i> , sur l'article 20 de l'ordonnance de 1681, qui a donné lieu à la diversité des avis lorsqu'il a été question de prononcer quelques peines contre ceux qui se sont trouvés convaincus d'avoir pillé les prises faites sur les ennemis de l'État.	SBR	RIV	PLÜ	Lebeau	397–399
F 161	1709	18 Nov	Jugement de l'Amiral	Concernant le pillage des Prises.	SBR	RIV	PLÜ	Lebeau	399–401
F 162	1709	Dez	Édit	Portant création d'offices de gardes-dépositaires et receveur des parts de prises des marins.	ZRP	WPA	FÜR	Lebeau	401
F 163	1710	02 Feb	Lettre du Roi	Au comte de <i>Toulouse</i> , au sujet des papiers jetés à la mer.	KEG	RIV	SPP	Lebeau	402
F 164	1710	01 Mar	Lettre du Roi	Au comte de <i>Toulouse</i> , au sujet de l'article 5 du titre des prises, de l'ordonnance de 1681, de l'art. 8 du règlement de Strasbourg, et des passe-ports accordés par le roi aux ennemis en cas de doubles connoissemens.	ZRP	POL	PPT	Lebeau	403f.
F 165	1710	17 Jul	Passeport	Passport for a French Bank fisherman; licence to arm against enemies and pirates.	ZRP	POL	PPT	Marsden (II)	214f.
F 166	1710	Jul	Commission	A passport or license for La Victoire to trade to the West Indies (contained in the same bundle, has the following clause as to armament: ...)	SBR	FKK	KOM	Marsden (II)	215

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	PKat	DMPW	RTPW	Referenz	Seite
F	1710	31 Aug	Réglement	Réglement pour informer des pillages des prises.	SBR	RIV	PLÜ	Lebeau	404–408
F	1710	19 Nov	Ordonnance	Portant révocation des passeports accordés aux Hollandais, et qu'on ne doit point avoir égard à ceux à la teneur desquels il y a contravention, ou dont le délai est expiré.	GMP	POL	PPT	Lebeau	408–410
F	1711	27 Jul	Ordonnance	Qui enjoint à tous capitaines des vaisseau et armateurs particuliers, qui prendront des navires portugais, d'en retenir les équipages et de les amener en France, pour y être gardés en prison & servir à l'échange des François qui ont été ou seront pris par les Portugais.	SBR	FKK	EXE	Lebeau	410f.
F	1712	Dez	Édit	Portant suppression des offices de dépositaires et receveurs des effets appartenant à ceux qui sont embarqués sur les vaisseaux armés en course ou pour le commerce, et création d'offices de commissaires-dépositaires des vaisseaux et bâtimens des prises qui se feront en mer, etc.	ZRP	WPA	FÜR	Lebeau	412–428
F	1713	Mrz	Édit	Concernant la retenue de six deniers pour livre en faveur des Invalides de la Marine. [ohne Text]	ZRP	WPA	FÜR	Lebeau	429

## A.2 Die Dokumente Englands

Der Bestand an Veröffentlichungen der englischen Exekutive als Grundlage für die Analyse des Prisenwesens umfasst insgesamt 94 verschiedene Dokumente.

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	PKat	RTPW	DMPW	Referenz	Seite
E 1	1672	08 Mai	Remonstrance	<i>Jenkins</i> remonstrates against certain prize rules.	SBR	RPW	JUR	Marsden (II)	78–80
E 2	1672	22 Mai	Instruction (en)	For Privateers against Holland and France.	SBR	FKK	EXE	Marsden (II)	411f.
E 3	1672	22 Mai	Instruction (en)	To Reeves against the Dutch in the Mediterranean.	SBR	FKK	EXE	Marsden (II)	78
E 4	1672	22 Mai	Order in Council	Rules and Directions appointed by his Majesty in Council to be observed by the High Court of Admiralty in the Adjudication of Prizes.	SBR	RPW	JUR	Pratt	252–256
E 5	1672	kD	Sentence	Condemning a Dutch ship and cargo.	KEG	RPW	JUR	Marsden (II)	81
E 6	1672	kD	Sentence	Condemning to the King, as an Admiralty droit, a Dutch privateer seized by a non-commissioned captor.	KEG	RPW	JUR	Marsden (II)	82f.
E 7	1673	kD	Instruction (en)	<i>Duke of York's</i> instructions as to enforcing the salute and other matters.	ZRP	FKK	EXE	Marsden (II)	86–88
E 8	1673	30 Jun	Instruction (en)	<i>Lauderdale</i> to the Scottish judges, as to contraband and prize	KBR	RPW	JUR	Marsden (II)	84
E 9	1673	22 Dez	Opinion	As to restoring to her Spanish captor a French prize driven by weather into an English harbour.	GMP	RPW	JUR	Marsden (II)	84–86
E 10	1674	kD	Sentence	Condemning a prize captured under letters of marque from the Lord High Admiral of Scotland.	KEG	RPW	JUR	Marsden (II)	89
E 11	1675	kD	Sentence	Condemning a prize captured after peace declared, but before the time named for cessation of hostilities at the place of capture.	KEG	RPW	JUR	Marsden (II)	90f.
E 12	1676	kD	Order	Danish ships captured under a Swedish commission to be restored.	SBR	RPW	JUR	Marsden (II)	93f.
E 13	1676	kD	Report	Pleading shewing that prizes were taken to, and condemned at foreign ports.	GMP	RPW	JUR	Marsden (II)	94f.
E 14	1676	10 Jan	Order in Council	As to pillage: slaves and gold dust; case of the <i>Susanna</i> .	SBR	RPW	ADJ	Marsden (II)	95–101
E 15	1676	17 Mai	Proclamation	Against serving foreign princes.	ZRP	RPW	JUR	Marsden (II)	92f.
E 16	1676	22 Jul	Instruction (en)	Certificate as to the customary mode of sharing prizes captured by H.M. ships.	KEG	RPW	ADJ	Marsden (II)	95
E 17	1678	08 Jun	Order	Certificate as to the customary salvage upon recapture.	ZRP	RIV	RPR	Marsden (II)	102f.

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	PKat	RTPW	DMPW	Referenz	Seite
E 18	1680	kD	Report	<i>Sir Leoline Jenkins'</i> report as to restoring an English ship captured by Algerines and driven by weather on to the Irish coast.	GMP	RPW	JUR	Marsden (II) 103f.	
E 19	1681	14 Dez	Instruction (en)	For Privateers against Algiers	SBR	FKK	EXE	Marsden (II) 412f.	
E 20	1683	kD	Order in Council	As to seizing French privateers in the West Indies.	ZRP	POL	BLV	Marsden (II) 104f.	
E 21	1684	26 Miz	Order in Council	Explaining a late proclamation as to English goods in foreigners' prizes brought to England.	ZRP	POL	BLV	Marsden (II) 111f.	
E 22	1684	06 Sep	Warrant	For commission to capture pirates within the limits of the Royal African Company's charter.	SBR	FKK	KOM	Marsden (II) 112–115	
E 23	1687	18 Apr	Sentence	Proceedings at an Admiralty court held on board the <i>Bezufoort</i> in the Hoogly.	KEG	RPW	JUR	Marsden (II) 121–123	
E 24	1689	April	Order in Council	That ships of the Empire trading to France be condemned as prize.	KEG	POL	BLV	Marsden (II) 130f.	
E 25	1689	23 Mai	Proclamation	Affirmation of Proclamation as to prize, gun money, and pillage, dated 1664.	ZRP	WPA	FÜR	Marsden (II) 51–53	
E 26	1689	26 Jun	Letter of Marque	Commission to the Lords to issue letters of marque against France.	SBR	FKK	KOM	Marsden (II) 123f.	
E 27	1689	27 Jun	Instruction (en)	For Privateers against France.	SBR	FKK	EXE	Marsden (II) 413f.	
E 28	1689	04 Jul	Opinion	As to the power of the crown to affect by treaty the right of an English subject to arrest his goods in a prize brought to England by a foreign captor.	SBR	RPW	JUR	Marsden (II) 124–126	
E 29	1689	14 Sep	Report	As to the condemnation of ships seized before war declared.	SBR	POL	BLV	Marsden (II) 126–129	
E 30	1689	22 Okt	Correspondence	<i>Hedges to Nottingham</i> , as to the condemnation of Hamburg ships trading to France.	KEG	POL	NEU	Marsden (II) 131–133	
E 31	1689	07 Dez	Correspondence	<i>Hedges to Nottingham</i> ; after condemnation, the court has no power to restore a prize.	GMP	RPW	JUR	Marsden (II) 133f.	
E 32	1690	12 Apr	Letter of Marque	From the governor of the Spanish Netherlands against France.	SBR	FKK	KOM	Marsden (II) 135f.	
E 33	1691	kD	Sentence	Condemning a ship for trading with the enemy.	GMP	RPW	JUR	Marsden (II) 137–139	
E 34	1691	02 Mai	Order in Council	As to embargo and convoy.	GMP	FKK	MAR	Marsden (II) 136f.	
E 35	1691	29 Jun	Instruction (en)	Commission from <i>James II</i> , after his abdication, to Nicholas Roche to capture enemies' ships.	SBR	FKK	KOM	Marsden (II) 139f.	
E 36	1692	kD	Act of Parliament	The first Prize Act [4 W. & M. c.25]	SBR	FKK	EXE	Raithby (Vol 6)	419–423
E 37	1693	02 Mai	Instruction (en)	For Privateers against France.	SBR	FKK	EXE	Marsden (II)	414–418

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	PKat	RTPW	DMPW	Referenz	Seite
E 38	1693	20 Mai	Opinion	As to whether they could be dealt with as pirates.	SBR	RPW	JUR	Marsden (II)	146–148
E 39	1693	21 Mai	Order	Answer to complaints of Denmark as to the seizure of her ships	SBR	POL	NEU	Marsden (II)	148–152
E 40	1693	14 Jun	Instruction (en)	Instructions for Privateers – As to corn and contraband	KBR	FKK	EXE	Marsden (II)	418f.
E 41	1693	Juli	Opinion	Concerning the English that acted under King James' commission.	GMP	RPW	JUR	Marsden (II)	142–146
E 42	1694	kD	Instruction (en)	For a privateer commissioned by James II.	SBR	FKK	KOM	Marsden (II)	152f.
E 43	1694	kD	Sentence	Condemning a boat for exporting English wool to the enemy.	KEG	RPW	JUR	Marsden (II)	157
E 44	1694	kD	Sentence	For restitution of re-captured ship, on payment of salvage.	KEG	RIV	RPR	Marsden (II)	168f.
E 45	1694	Januar	Act of Parliament	Convoy & Cruiser Act (I) [5 W. & M. c.1]	GMP	FKK	MAR	Raithby (Vol 6)	440
E 46	1694	22 Mrz	Correspondence	<i>Hedges to Trenchard</i> , opinion thereon.	GMP	RPW	JUR	Marsden (II)	155f.
E 47	1694	30 Apr	Letter of Marque	For an East Indianman.	SBR	FKK	KOM	Marsden (II)	158–160
E 48	1694	04 Mai	Warrant	For the Vice Admiralty court in Jamaica to try prize.	GMP	RPW	JUR	Marsden (II)	161f.
E 49	1694	27 Jun	Order	To bring in some neutral ships laden with corn.	KBR	FKK	EXE	Marsden (II)	160f.
E 50	1694	12 Jul	Proclamation	As to the colours to be worn by privateers.	GMP	FKK	MAR	Marsden (II)	162–164
E 51	1695	29 Jan	Report	Receiver of droits to the Lords, as to a rich prize taken by a non-commissioned captor.	ZRP	RPW	ADJ	Marsden (II)	169f.
E 52	1695	Juni	Order in Council	For letters of marque for a trader; report of the Lords thereon.	SBR	FKK	KOM	Marsden (II)	171f.
E 53	1695	kD	Order in Council	As to letters of marque for merchant ships, and the guns to be carried by them.	SBR	FKK	KOM	Marsden (II)	172f.
E 54	1695	10 Sep	Act of Parliament	William III, 1695-6: An Act for the Increase and Encouragement of Seamen [7&8 W.III. c.21] Art. V – For carrying on the Hospital for Seamen in the Palace of Greenwich.	GMP	WPA	FÜR	Raithby (Vol 7)	99
E 55	1696	kD	Sentence	Sentence condemning a prize to the captor in accordance with 4 Will. & Mary, c. 25; [...] as prize as ship trading with the enemy.	KEG	RPW	JUR	Marsden (II)	174f.
E 56	1696	kD	Act of Parliament	All ships taken by Letter of Mart or Reprizal [...] shall be specially registered. [7&8 W.III. c.22]	ZRP	WPA	APX	Raithby (Vol 7)	107
E 57	1696	02 Nov	Lords' Correspondence	The Lords to the judge; a privateer's bend to be forfeited for capturing a ship in a friend's harbour.	SBR	RPW	JUR	Marsden (II)	173f.

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	PKat	RTPW	DMPW	Referenz	Seite
E 58	1697	kD	Sentence	Condemning a non-commissioned captor in the value of a prize, not accounted for.	KEG	RPW	JUR	Marsden (II)	175–177
E 59	1697	kD	Petition	Of the East India Company for licence to capture pirates, and to erect an Admiralty court.	GMP	RPW	JUR	Marsden (II)	178–180
E 60	1698	Mai/ Juni	Decree	First decree against a ransomed ship for non-payment of the ransom money.	ZRP	RIV	RAN	Marsden (II)	180–182
E 61	1698	11 Jul	Order in Council	For letters of marque for an East Indiaman, to defend herself.	SBR	FKK	KOM	Marsden (II)	184
E 62	1698	kD	Act of Parliament	An Act for the more effectual Suppression of Piracy. [11 W.III. c.7]	GMP	POL	NWK	Raithby (Vol 7)	590–594
E 63	1701	kD	Sentence	Condemning the goods of <i>Kidd</i> , the pirate, as Admiralty droits.	KEG	RPW	ADJ	Marsden (II)	184–186
E 64	1702	01 Jun	Proclamation	Prize.	GMP	RPW	ADJ	Marsden (II)	186–190
E 65	1702	01 Jun	Proclamation	Affirmation of Proclamation as to prize, gun money, and pillage, dated 1664.	ZRP	WPA	FÜR	Marsden (II)	51–53
E 66	1702	27 Aug	Order	Inhibition to the Admiralty of the Cinque Ports, forbidding the judge to try prize.	GMP	RPW	JUR	Marsden (II)	191f.
E 67	1702	7 Okt	Warrant	For restitution of a recaptured ship, on payment of salvage.	KEG	RIV	RPR	Marsden (II)	193f.
E 68	1704	kD	Report	<i>Newton</i> to the Lords, explaining why a ship seized for trading with the enemy was not condemned.	GMP	RPW	JUR	Marsden (II)	197–199
E 69	1704	kD	Instruction (en)	To the fleet as to prize.	SBR	FKK	EXE	Marsden (II)	199–201
E 70	1704	16 Nov	Instruction (en)	For H.M. ships against France and Spain.	SBR	FKK	EXE	Marsden (II)	420
E 71	1704	23 Dez	Instruction (en)	For Privateers against France and Spain.	SBR	FKK	EXE	Marsden (II)	420–424
E 72	1705	14 Mirz	Report	Of <i>Prince George</i> upon the petition for reinstatement of a captain who had been dismissed for embezzlement.	ZRP	WPA	APX	Marsden (II)	201–203
E 73	1705	07 Apr	Order	To restore a Dutch ship seized for trading with the enemy.	GMP	POL	BLV	Marsden (II)	203f.
E 74	1706	11 Feb	Correspondence	<i>Hedges</i> to <i>Burchett</i> , as to enemies' goods in friends' ships: a Genoese claim.	KEG	POL	NEU	Marsden (II)	205f.
E 75	1706	02 Mai	Instruction (en)	Further instructions against France and Spain.	SBR	FKK	EXE	Marsden (II)	425
E 76	1707	20 Mirz	Opinion	As to a seizure under the Navigation Act; its non-application to Scotland.	ZRP	POL	NWK	Marsden (II)	205

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	Pkat	RTPW	DMPW	Referenz	Seite
E 77	1708	11 Mrz	Act of Parliament	Cruizers and Convoys Act (II) [6 Anne c.65]	GMP	FKK	MAR	Raithby (Vol 8)	811–813
E 78	1708	01 Apr	Act of Parliament	An Act for the Encouragement of the Trade to America. [6 Anne c.64] Also referred as the 'Second Prize Act'.	SBR	FKK	EXE	Raithby (Vol 8)	804–809
E 79	1709	04 Feb	Correspondence	<i>Pembroke to Hedges</i> , as to captures by a non-commissioned captor, embezzlement, and ransom.	SBR	RPW	JUR	Marsden (II)	209f.
E 80	1709	28 Apr	Order in Council	Order in Council, to seize corn bound to an enemy port.	KBR	FKK	EXE	Marsden (II)	210
E 81	1709	28 Apr	Order	Draft order to the Lord Admiral, directing him to stop corn in neutral ships bound to the enemy's port.	KBR	FKK	EXE	Marsden (II)	211
E 82	1709	30 Apr	Correspondence	<i>Pembroke to Hedges</i> , directing him to make the above order an Instruction to privateers; further Order in Council thereon.	KBR	FKK	EXE	Marsden (II)	212
E 83	1709	19 Mai	Order in Council	A further Order in Council.	KBR	FKK	EXE	Marsden (II)	212f.
E 84	1709	03 Aug	Correspondence	As to the proper tribunal for the trial of captures taken to foreign ports.	KEG	RPW	JUR	Marsden (II)	213f.
E 85	1710	28 Aug	Correspondence	<i>Hedges to the Lords</i> , as to the crown intervening in a prize suit, at the instance of a foreign envoy.	GMP	RPW	ADJ	Marsden (II)	215–217
E 86	1711	13 Jul.	Correspondence	<i>Hedges to Burchett</i> , as to protecting at sea the ships of one belligerent against the other.	ZRP	WPA	APX	Marsden (II)	217f.
E 87	1711	07 Okt.	Report	Ransom bill.	KEG	RIV	RAN	Marsden (II)	222–224
E 88	1711	12 Okt.	Lords' Correspondence	The Lords to <i>St. John</i> , as to conveying foreign ships with English goods on board, and seizing foreign ships with enemy goods on board.	GMP	FKK	MAR	Marsden (II)	219f.
E 89	1711	24 Nov.	Opinion	As to the power to punish unruly convoys.	ZRP	WPA	APX	Marsden (II)	220–222
E 90	1712	07 Jan.	Correspondence	<i>Hedges to Burchett</i> , as to the power to ransom a capture made by a Queen's ship.	KEG	RIV	RAN	Marsden (II)	225
E 91	1712	31 Jul.	Passport	Passport for a French ship.	ZRP	POL	PPT	Marsden (II)	226f.
E 92	1712	10 Dez.	Opinion	As to the power of the Crown to review a sentence of the Lords of Appeal in prize	GMP	RPW	JUR	Marsden (II)	227–230
E 93	1713	kD	Correspondence	<i>Hedges to Burchett</i> , as to the limits of the British seas.	ZRP	POL	NWK	Marsden (II)	231–233
E 94	1713	kD	Decree	First decree against a ship for non-payment of the ransom money of a hostage.	KEG	RIV	RAN	Marsden (II)	23f.

## A.3 Die Dokumente der Niederlande

Der Bestand an Veröffentlichungen der niederländischen Exekutive als Grundlage für die Analyse des Preiswesens umfasst insgesamt 96 verschiedene Dokumente.

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	PKat	DMPW	RTPW	Referenz	Seite
N 1	1672	14 Apr	Publicatie	Publicatie van wegens de Hoogh Mog. Heeren Staaten Generael Vereenighde Nederlanden, houdende premie voor den genen die eenige van des Vijands Schepen komen te veroveren; als mede voort' afhalen van flaggen; Item, op het verbranden en vernielen vban des Vyandts Schepen.	KEG	RIV	PRÄ	GPB3	223–225
N 2	1672	14 Apr	Publicatie	Van wegens de Hoogh Mog. Heeren Staaten Generael Vereenighde Nederlanden [...] tot soulagement van de Verminckten.	ZRP	WPA	FÜR	GPB3	226
N 3	1672	14 Apr	Placaat	Houdende premies voor die gens die met Chaloupen van de Schepen in's Landts Vloot komen af te keeren.	KEG	RIV	PRÄ	GPB3	226f.
N 4	1672	14 Apr	Placaat	Verbodt raeckende de Navigatie ende Commercie van de Neutralen op de Havenen van Vranckryck ende Engelandt.	GMP	POL	NEU	GPB3	252–256
N 5	1672	30 Apr	Waerschouwinge	Van de Staten Generael der Vereenighde Nederlanden, Inhoudende van geen Commissie van Retors sien te sullen verleenen.	SBR	FKK	KOM	GPB3	231f.
N 6	1672	11 Mai	Waerschouwinge	Nader Waerschouwinge van de Staten Generael der Vereenighde Nederlanden, Inhoudende dat gene Commissien van Retorsie voort' geheele Jaer 1672 sullen werden verleent.	SBR	FKK	KOM	GPB3	232
N 7	1672	13 Mai	Placaat	Verbodt uytvoer van Ammunitie van oorlogh, Materialen tot Schepen en Vivres.	KBR	ÖKO	EKB	Rec I	608f.
N 8	1672	27 Aug	Waerschouwinge	Van de Hoogh Mog. Heeren Staten Generael der Vereenighde Nederlanden, raeckende de portie of gerechtigheit van den Admiraal Generael in alle Beuyten ende Prinsen ter Zee verover't werdende.	GMP	RPW	JUR	GPB3	232f.
N 9	1672	16 Sep	Articulbrief	En Instructie, roerende den Oorloghe ter Zee.	SBR	POL	NWK	GPB3	209–214
N 10	1672	15 Dez	Placaat	Alle Schepen in Vranckrijck, of andere Steden ende Plaetsen onder't gebiedt van Vranckrijck behoorende, [...] van goeden prinsse verklaert werden.	GMP	RPW	JUR	GPB3	233

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	PKat	DMPW	RTPW	Referenz	Seite
N 11	1673	09 Jan	Resolutie	Extract uyt het Register der Resolutien van de Hoogh Mog. Heeren Staaten Generael Vereenighde Nederlanden. Dat de Residenten ende Consuls niet en zijn ghequalificeert in weerwil van de Commissie-vaarders, of hare Reeders, eenige Prinsen, in de Havenen der Geallieerde in-komende, aen te slaen; ende ordre op de lossinge ende beneficieringe van dien.	ZRP	RPW	ADJ	GPB3	234f.
N 12	1673	10 Mirz	Publicatie	Van wegens de Hoogh Mog. Heeren Staaten Generael Vereenighde Nederlanden, houdende dat gene Schepen, soo Commissie-vaarders als andere, ten Oorlogh uytgerust, sullen mogen uytvaren; ende alle Schepen buyten's Landts zijnde, sullen moeten inkomen.	GMP	POL	NWK	GPB3	235f.
N 13	1673	11 Apr	Placaat	Navigatie ende Commerce van de Neutralen op de Havenen van Vranckryck ende Engelandt; als mede de Waren van Contrebande.	GMP	POL	NEU	GPB3	252–256
N 14	1673	24 Apr	Publicatie	Vernieuwing/bevestiging van de publicatie van 14. Apr 1672 op „Soulagement van de Verminckten.“	ZRP	WPA	FÜR	GPB3	226
N 15	1673	24 Apr	Placaat	Op het verbranden en in de grond boren van veroverde Schepen, en dubbele premie daer voor te verdienen, mitsgaders straffen en peynen tegens die gene die met hare Prysien ontijdig ende staande het gevecht, uyt's Landts Vloot loopen. [Siehe N #3]	KEG	RIV	PRÄ	GPB3	227f.
N 16	1673	10 Okt	Placaat	Verbodt van plunderen en veroveren van eenige Prinsen by de Commissie-vaarders.	SBR	RIV	PLÜ	GPB3	236f.
N 17	1673	23 Dez	Placaat	Geen Commissie-vaarders tot afbreuck van den Vyandt, langer in Zee te continueren als tot February 1674.	SBR	POL	NWK	GPB3	237f.
N 18	1674	10 Mirz	Publicatie	Vernieuwing/bevestiging van de publicatie van 14. Apr 1672 op „Houdende praemie [...] van des Vijands Schepen komen te veroveren; als mede voort afhalen van flaggen.“	KEG	RIV	PRÄ	GPB3	223–225
N 19	1674	31 Mirz	Placaat	Van de Staten Generael der Vereenighde Nederlanden, houdende waerschouwinge ende renovatie van het Verbodt tegens alle vaert ter Koopvaerde, groote en kleyne Visscheryen, Groenlandtsche vaert; revocatie der particuliere Commissie-vaarders, ende verhodt van het Boots-Volck, van haer in vremden dienst te begeven, etc.	GMP	POL	NWK	GPB3	304f.
N 20	1674	23 Jul	Placaat	Van de Staten Generael der Vereenighde Nederlanden jegens Kapers op Fransche Bestellingen, ofte andere vyandtijcke Commissien, ende die gene de welcke op ende onder de selve dienst nemen.	GMP	RPW	JUR	GPB3	238f.

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	PKat	DMPW	RTPW	Referenz	Seite
N 21	1676	04 Apr	Placaat	Van de Staten Generael der Vereenighde Nederlanden, daer by de Onderdanen ende Ingezetenen die in Commissie vaeren tegens desen Staet, ende de Ingezetenen die in der selver dienst zijn, t'huys ontboden werden.	GMP	RPW	JUR	GPB3	239
N 22	1676	04 Apr	Waerschouwinge	Van de Hoogh Mog. Heeren Staten Generael der Vereenighde Nederlanden, daer by de Onderdanen ende Ingezetenen van de Koningrijcken, Landen ende Conquesten van de Vyanden, hier te Lande bevonden, voer goeden prinsse verklaert werden.	GMP	RPW	JUR	GPB3	250
N 23	1677	08 Feb	Placaat	Van de Hoogh Mog. Heeren Staten Generael der Vereenighde Nederlanden, houdende dat tot conservatie van de Commerce van desen Staet met syne Majesteit van Sweden, niemand van de Ingezetenen ende Onderdanen van desen Staet, in eenige vrende diensten sal mogen begeven, of op des selfs Commissie eenige Schepen, Goederen, of Koopmanschappen, der traffiquerende Koopluyden van syne Majesteit van Sweden sal mogen aentasten, beletten of bekommen.	GMP	POL	BLV	GPB3	240
N 24	1677	13 Apr	Publicatie	Van de Hoogh Mog. Heeren Staten Generael der Vereenighde Nederlanden, raeckende het bergh-loon van Schepen by Commissie-vaerders deser Landen van den Vyandt hernomen.	ZRP	RPW	ADJ	GPB3	240f.
N 25	1677	16 Apr	Waerschouwinge	Van de Staten Generael der Vereenighde Nederlanden, houdende verbodt van toevoer van Waren van Contrebande naer Sweden.	KBR	ÖKO	EKB	GPB3	262
N 26	1678	25 Jul	Waerschouwinge	Van de Staten Generael der Vereenighde Nederlanden, aen de Ingezetenen deser Landen, omme op haer hoede te zijn, ende in cas haer eenigh geweldt door eenige Fransche Schepen wert aeghedaen, t selve met gelijk geweldt te mogen weeren.	ZRP	WPA	APX	GPB3	241f.
N 27	1678	05 Aug	Placaat	Verbodt aan alle Gouverneurs en Commandeurs eenige Pasporten te verleenen.	ZRP	WPA	APX	Rec I	500-503
N 28	1688	04 Dez	Resolutie	Wegens het koopen en verkoopen van Prinsen en Prinszen Goederen by onze Commissievaarders op de Franschen verovert. Regul van 'vry Schip, vry Goedt' sal werden geobserveert.	GMP	ÖKO	VPW	Rec II	140f.
N 29	1689	08 Jan	Resolutie	Fransche Waaren van den Vyand verovert, confiscabel volgens de Placaaten van den Lande zonder exceptie.[nach Anfrage aus Zeeland]	GMP	ÖKO	VPW	Rec II	143
N 30	1689	09 Mar	Declaratie van Oorlog	Declaratie van Oorlog tegens Frankryk, [...] bevaaren van Neutrale Havenen, [...] Contra bande Waaren.	GMP	POL	NWK	Rec II Du Mont VII (II) 213-220	144-151

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	Pkat	DMPW	RTPW	Referenz	Seite
N 31	1689	02 Jul	Placaat	Rantcoeneren van Schepen, doer de Vyandlicke Kapers bemachtigt.	KEG	RIV	RAN	GPB4	210
N 32	1689	22 Okt	Conventie	Conventie met Engelandt noopende het herneemen van Scheepen.	GMP	POL	BLV	GPB5 Du Mont VII (II) 301	395–397
N 33	1689	kD	Letter of Marque	Letter of marque from the Prince of Orange against France. [ohne Text]	SBR	FKK	KOM	Marsden, L & C (I)	134
N 34	1690	24 Feb	Resolutie	Geen Pasporten tot den uitvoer van Contrabande te verleenen, als op de verzoek van Prinsen selfs.	KBR	ÖKO	EKB	Rec II	162
N 35	1690	12 Jun	Placaat	Tegens het rancoeneren van Scheepen by an Vyand genoomen op't voorschreue subject.	KEG	RIV	RAN	GPB4	210f.
N 36	1690	21 Jun	Placaat	Tegens den uitvoer van Contrabande Waren, aen Vyanden van den Staet	KBR	ÖKO	EKB	GPB4	220f.
N 37	1690	23 Okt	Placaat	[en Ordre], ontre het verleenen van Commissien aen particuliere Commissie-vaerders.	SBR	FKK	KOM	GPB4	211f.
N 38	1690	01 Dez	Articulbrief	[en Instructie], raakende den Oorlog ter Zee.	SBR	POL	NWK	GPB4	202–207
N 39	1691	06 Jan	Placaat	Verbiedende alle Schipvaart, soo op Koopvaardye, als op particuliere Commissie uytgerust.	GMP	POL	NWK	GPB4	212f.
N 40	1691	08 Jan	Placaat	Waer by geordonneert werdt, dat alle de Schepen op Commissie van den Staat in Zee zijnde, werden t'huys geroepen.	GMP	FKK	MAR	GPB4	213f.
N 41	1691	17 Apr	Waerschouwinge	Nopende het verbodt van alle Schipvaart, soo ter Koopvaardye als particuliere Commissie uytgerust, midtsgaders de groote en kleyne Visscherye, als mede de Vaert en Visscherye op Groenlandt.	GMP	POL	NWK	GPB4	237
N 42	1691	28 Jun	Publicatie	Waer by de Vaert naer't Westen, ten reguarde van gepermitteerde Waren en Koopmanschappen werdt open gesteldt, midts leverende den vijfden Man van haer ophebbende Manschap.	ZRP	WPA	APX	GPB4	238
N 43	1691	30 Jun	Conventie	Tusschen Denemarken, Groot Britannien en dezen Staat, over de Vaert en Commercie van Deensche Scheepen en Onderdaanen vaerende op Vrankryk.	GMP	POL	BLV	GPB4	1345– 1350
N 44	1691	30 Jul	Publicatie	Tot ontheffinge van, t leveren van den vijfden Man aen Collegien ter Admiraliteyt.	ZRP	WPA	APX	GPB4	214
N 45	1691	06 Nov	Placaat	Waer by alle de Commissie-vaerders in Zee zijnde, werden t'huys geroepen.	GMP	FKK	MAR	GPB4	215

<b>Nat #</b>	<b>Jahr</b>	<b>Datum</b>	<b>DT</b>	<b>Titel</b>	<b>PKat</b>	<b>DMPW</b>	<b>RTPW</b>	<b>Referenz</b>	<b>Seite</b>
N 46	1692	04 Jan	Resolutie	Tot nakominge der Tractaaten met Neutralen ten reguarde van het opbrengen van Scheepen door Commissievaarders.	GMP	POL	NEU	Rec II	218
N 47	1692	28 Jun	Resolutie	Tot stricte observantie van de Placaaten tegens het rantconneeren van genoomen Scheepen.	KEG	RIV	RAN	Rec II	224
N 48	1692	10 Jul	Resolutie	Ordre omtrent de Commissievaarders en precautie tegens het opbrengen van Neutraale Scheepen.	KEG	POL	NEU	Rec II	224
N 49	1692	25 Nov	Placaat	Nader Placaet op't vooreenstaende subject (revocatie van alle Commissievaarders).	GMP	FKK	MAR	GPB4	215
N 50	1693	07 Feb	Placaat	Tegens den uytvoer van Granen naer den Vyandt.	KBR	ÖKO	EKB	GPB4	222f.
N 51	1693	13 Apr	Placaat	Nader Placaet tegens den uytvoer van Granen, met precautie hoe dezelve na Neutraalen zullen werden gebracht.	KBR	ÖKO	EKB	GPB4	223f.
N 52	1693	18 Mai	Resolutie	Consuls van den Staat haar niet te bemoeuen met Prinse of Prinse Goederen.	GMP	RPW	JUR	GPB4	251f.
N 53	1693	13 Nov	Placaat	Nader Placaet op't vooreenstaende subject (revocatie van alle Commissievaarders).	GMP	FKK	MAR	GPB4	215
N 54	1694	02 Jan	Resolutie	Ordres omtrent de Commissievaart en het opbrengen van Neutraale Scheepen.	KEG	POL	NEU	Rec II	250
N 55	1695	28 Mar	Placaat	Nader Placaet op't vooreenstaende subject (revocatie van alle Commissievaarders).	GMP	FKK	MAR	GPB4	215
N 56	1695	19 Okt	Placaat	Nader Placaet op't vooreenstaende subject (revocatie van alle Commissievaarders).	GMP	FKK	MAR	GPB4	216
N 57	1697	31 Mai	Placaat	Praemien voor de Commissie-vaarders deser Landen, de welke eenige Oorlogh-Schepen van den Vyandt sullen komen te veroveren.	KEG	RIV	PRÁ	GPB4	217-219
N 58	1697	31 Mai	Placaat	Ophef van't Last-en Veylgeldt, tot voldoeninge van de praemien voor de Commissievaarders deser landen.	ZRP	WPA	APX	GPB4	1268f.
N 59	1697	27 Okt	Conventie	Raeckende den tijd van het cesseren der Hostiliteyten, en het restituieren van de Prinzen, verover inde Noord-Zeen, in dato den 27. en 31. October 1697.	GMP	POL	BLV	GPB4	329
N 60	1701	13 Feb	Placaat	Teegens het vervoeren van Miunitie en Materialen van oorlogh.	KBR	ÖKO	EKB	GPB5	337

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	PKat	DMPW	RTPW	Referenz	Seite
N 61	1702	08 Apr	Articulbrief	En Instructie raakende den oorlogh ter Zee.	SBR	POL	NWK	GPBS	275–280
N 62	1702	08 May	Declaratie van Oorlog	Declaratie van Oorlog tegens Vrankryk en Spagne.	GMP	POL	NWK	GPBS Du Mont VIII	315–319 112–114
N 63	1702	02 Jun	Ordre	Depescheren en uytgeeven van Paspoorten.	ZRP	WPA	APX	GPBS	1514f.
N 64	1702	06 Jun	Placaat	Praemien voor de Commissievaarders, dewelcke eenige Oorloghscheepen van den Vyandt of Commissievaarders sullen koomen te veroveeren.	KEG	RIV	PRÄ	GPBS	300–303
N 65	1702	06 Jun	Instructie	Voor Capiteyn en Officieren, etc., met Commissie van retorsie uytvaarende.	SBR	POL	NWK	GPBS	319–323
N 66	1702	06 Jun	Placaat	Ophef van de wederhelft van het Last- en Veylgeldt.	ZRP	WPA	APX	GPBS	303f.
N 67	1702	07 Jun	Resolutie	Noopende de Premien der Commissievaarders.	KEG	RIV	PRÄ	GPBS	304
N 68	1702	16 Aug	Ordre	Depescheeren en uytgeeven van de Paspoorten.	ZRP	WPA	APX	GPBS	1516f.
N 69	1702	26 Dez	Resolutie	Waar by de Paspoorten tot het vervoeren van Stockvis na's Vyandts Landt werden ingetrocken.	ZRP	WPA	APX	GPBS	339
N 70	1703	11 Mai	Placaat	Verbodt tegens den toevoer van Waaren van Contrabande naar Vrankryck en Spanjen.	KBR	ÖKO	EKB	GPBS	341–344
N 74	1705	09 Jul	Resolutie	Gelastende de Capiteynen van Commissievaarders, op eenige Rheede komende, aan Capiteynen van's Landts Oorloghscheepen respect te bewyysen en haare Wimpels in the haalen.	ZRP	WPA	APX	GPBS	23f.
N 75	1705	28 Jul	Placaat	Noopende de Commissievaarders.	SBR	POL	NWK	GPBS	306–310
N 76	1705	28 Jul	Instructie	Voor Capiteyn en Officieren, etc., met Commissie van retorsie uytvaarende.	SBR	POL	NWK	GPBS	324–329
N 77	1705	28 Jul	Placaat	Op het stuck van de Waaren van Contrabande.	KBR	POL	NWK	GPBS	352–355
N 78	1705	28 Jul	Placaat	To bevelygingh van de Commerce en Navigatie.	GMP	WPA	APX	GPBS	310f.
N 79	1705	20 Aug	Resolutie	Scheepen met Paspoorten van deezzen Staat vaarende, moogen door de Engelsche niet worden genoomen op opgebracht.	GMP	POL	PPT	Rec III	354f.
N 80	1706	15 Feb	Resolutie	Paspoorten van sijne Majesteyt van Pruyssen by de Admiraliteyt ende Commissievaarders deser Landen te respecteren, mits gelaaden met gepermitteerde Waaren.	GMP	POL	PPT	Rec III	482f.
N 81	1706	17 Jun	Resolutie	Scheepen van Rotterdam op Antwerpen vaarende, door die van Zeeland niet aan the houden.	KEG	POL	NWK	Rec III	483–485

Nat #	Jahr	Datum	DT	Titel	PKat	DMPW	RTPW	Referenz	Seite
N 82	1706	19 Jun	Resolutie	Twee derde van de praemie, by Placaet aen de Commissvaarders toegevoegt, wegens veroveren van een Fransche Kaper genaemt <i>La Rusee</i> .	KEG	RIV	PRÄ	Rec III	486
N 83	1706	19 Jun	Resolutie	<i>Adrianus Heygeret</i> toegelegd een dubbele Praemie weegens het veroveren van een Wyandelyke Commissievaarder, genaamt <i>Le Soldat</i> .	KEG	RIV	PRÄ	Rec III	486f.
N 84	1706	19 Jun	Resolutie	Vyf duizend guldens voor haar veroverde Wyandelyke Scheepen van Oorlogh.	KEG	RIV	PRÄ	Rec III	487f.
N 85	1707	12 Aug	Conventie	Tusschen Holland en Zeeland, noopende het herneemen van Scheepen.	KEG	POL	NWK	GPBS	428-432
N 86	1707	05 Sep	Resolutie	Verleenen van Pasporten aan Spaansche en neutrale Scheepen.	GMP	POL	PPT	GPBS	1523f.
N 87	1707	11 Sep	Conventie	Tusschen Hollandt en Zeelandt, weegens opgebrachte Scheepen.	KEG	POL	NWK	GPBS	432-438
N 88	1707	09 Dez	Resolutie	Staaten van Zeeland versoght, de Conventie weegens herneemen van Scheepen ter behoorlijker executie te leggen.	KEG	POL	NWK	GPBS	438f.
N 89	1707	16 Dez	Resolutie	Arresteren en aanhouden van het Schip van <i>Quiryyn Couwenhoven</i> .	KEG	RPW	JUR	Rec III	537-540
N 90	1708	03 Nov	Placaat	Naader verbodt uytvoer van Graanen op poene van de dodt.	GMP	RPW	JUR	GPBS	356
N 91	1709	11 Apr	Placaat	Verbodt uytvoer van Granen na den Vyandt.	KBR	ÖKO	EKB	GPBS	537
N 92	1709	29 Apr	Placaat	Praemie voor Commissievaarders.	ZRP	RIV	PRÄ	GPBS	312-314
N 93	1709	17 Jun	Placaat	Naader verbodt tegens uytvoer van Graanen.	GMP	RPW	JUR	GPBS	361
N 94	1709	29 Okt	Publicatie	Uytvoer van Granen op poene van de dodt verbooden.	GMP	RPW	JUR	GPBS	1596
N 95	1710	04 Mrz	Resolutie	Uytvoer van Granen.	GMP	ÖKO	EKB	GPBS	366
N 96	1711	25 Sep	Resolutie	Praemie voor de Commissievaarder <i>de Valck</i> .	ZRP	RIV	PRÄ	GPBS	314f.



# Anhang B

## Beispiele für Kommissionsbriefe

Die Anhänge B.1 und B.2 enthalten Beispiele für nationale Kommissionsbriefe. Diese Briefe dienten in Frankreich als Basis für die Übertragung hoheitlicher Rechte auf Reeder, Gesellschaften und ihre Kapitäne sowie auf unabhängige Schiffsführer, bekannt als *Corsaires*. Die englische Bezeichnung für Kaperfahrer lautet *Privateers*, in den Provinzen der Generalstaaten wurden sie als *Commissievaarders* bezeichnet.

### B.1 Kommissionsbriefe des Königreichs Frankreich

Dieser Anhang präsentiert zwei Briefe, einen aus der Zeit des Neunjährigen und den zweite aus der Anfangsphase des Spanischen Erbfolgekriegs. Beide Dokumente sind durch den Sohn des Königs Ludwig XIV., den Grafen von Toulouse und *Amiral de France*, unterzeichnet worden.

#### ***Die Kommission für Matthieu de Wulf***

Dieser Kommissionsbrief ist am 10. März 1693 für Kapitän Matthieu de Wulf aus Dünkirchen ausgestellt worden.<sup>994</sup>

*Louis Alexandre de Bourbon, Comte de Toulouse, Amiral de France, A tous ceux qui ces presentes lettres verront, Salut.*

*Le Roy ayant declaré la Guerre au Roy Catholique, aux Fauteurs de l'Usurpateur des couronnes d'Angleterre et d'Ecosse, et aux Estats des Provinces Unies, pour les raisons contenues dans les Déclarations que sa Majesté a fait publier dans toute l'étendue de son Royaume, Pais, Terres, et Seigneuries de son obéissance; Et sa Majesté nous ayant comande de tenir la main a l'observation desdits Déclarations, en ce qui dépend du pouvoir et autorité qu'il a plû à sa Majesté attribuer à nostre Charge, Avons suivant lesdits Ordres exprés de sadite Majesté donné Congé, Pouvoir, et Permission à Matthieu de Wulf, demourant à Dunkerque, de faire armer et équiper en Guerre une barque longue nommée la Revenge, du port de vingt tonneaux ou environ, à present au Port dudit Dunkerque, avec tel nombre d'Hommes, Canons, Boulets, Poudres, Plombs, et autres munitions de guerre et vivres qui y sont nécessaires pour le mettre en Mer en estat de naviguer et courir sus aux Pirates, Corsaires, et gens sans aveu, mesme aux sujets du Roy Catholique, des Estats des Provinces Unies, aux Fauteurs de l'Usurpateur des Couronnes d'Angleterre et d'Ecosse, et autres ennemis de l'Estat, en qulques lieux qu'il les pourra rencontrer, soit aux Costes de leurs Pais, dans leurs Ports, ou sur leurs Rivieres, mesme sur Terre aux Endroits ou ledit Capitaine Wulf jugera à propos de faire les descents pour nuire auxdits Ennemis, et y exercer toutes les voyes et actes permis et usitez par les Loix de la Guerre, les prendre*

<sup>994</sup> Marsden: Law & Customs (II), S. 140f., [FRA #62].

*et amener prisonniers, avec leurs Navires, Armes, et autres choses dont ils seront saisis, à la charge par ledit Wulf de garder et faire garder par ceux de son équipage les Ordonnances de la Marine, porter pendant son voyage le Pavillon et Ensigne des Armes du Roy et les nostres, faire enregistrer le present Congé au Greffe de l'Amirauté le plus proche de lieu où il fera son armément ; y mettre un Rolle signé et certifié de lui, contenant les noms et sur-noms, la naissance et demeure des hommes de son équipage; faire son retour audit lieu, ou autre Port de France dépendant de nostre Jurisdiction; y faire son rapport pardevant les Officiers de l'Amirauté, et non d'autres, de ce qui se sera passé durant son voyage; Nous en donner avis, et envoyer au Secrétaire general de la Marine son dit rapport, avec des pièces justificatives d'icelui, pour estre sur le tout ordonné au Conseil ce que de raison. Prions et Requerons tous Rois, Princes, Potentates, Seigneurs, Estats, Républiques, Amis, et Alliez de cette Couronne, et tous autres qu'il appartiendra, de donner audit Matthieu Wulf toute faveur, aide, assistance, et retraite en leurs Ports, avec son dit vaisseau, équipage, et tout ce qu'il aura pû conquérir pendant son voyage, sans lui donner, ni souffrir qu'il lui soit fait ou donné aucun trouble ni empeschement ; Offrant de faire le semblable lorsque nous en serons par eux requis. Mandons et Ordonnons tous Officiers de Marine, et autres sur lesquels nostre pouvoir s'étend de laisser seurement et librement passer avec son dit vaisseau, armes, et équipage, et les Prises qu'il aura pû faire, sans lui donner ni souffrir qu'il lui soit fait ou donné aucun trouble ni empeschement, mais au contraire lui donner tout le secours et assistance dont il aura besoin. Ces presents non valables après un an du jour de la datte d'icelles. En temoin dequoy nous avons signées, et icelles fait contre signer, et sceller du Sceau de nos Armes par le Secrétaire general de la Marine. A Versailles le dixième jour de March, mil six cens quatre vingt treize.*

*L. AL. DE BOURBON, C. de Toulouse, Admiral de France.*

Die Kopie dieses Schriftstücks ist Teil des zweiten Bandes von Marsdens Werk über das englische Prisenrecht. Er hat darin neben englischen auch einige nicht-englische Briefe veröffentlicht, vermutlich um ein breiteres Anschauungsmaterial zu bieten.

### ***Der Chartervertrag und die Kommission von Jean Beaubriand-Lévesque***

In diesem Abschnitt liegt das Augenmerk auf Jean Beaubriand-Lévesque, einem erfahrenen und bisher erfolgreichen Korsaren aus Granville. Für eine von ihm geplante Kaperunternehmung beabsichtigte er, für diese Operation gemäß der Doktrin über die Bereitstellung von Kriegsschiffen der *Marine Royale* zwei Einheiten in Brest zu chartern: ein leichteres Linienschiff der dritten sowie eine kleinere Einheit der vierten Rang-Kategorie zugehörig. Über Michel Aumonts Werk *Les Corsaires de Granville*<sup>995</sup> steht dieser der am 1. September 1702 unterzeichnete Charter-Vertrag zwischen dem König und Beaubriand zur Verfügung. Aufgrund seiner thematischen Relevanz wird er in seinem Wortlaut vorgestellt:<sup>996</sup>

<sup>995</sup> Michel Aumont: *Les corsaires de Granville*. Rennes 2013 (= Histoire).

<sup>996</sup> Aumont, *Les corsaires de Granville*, 143f.

*Le 1 septembre 1702*

*De par le Roy*

*Paul de Louvigny chevalier conseiller du Roy en ses conseils et intendant de justice police finances de la marine en Bretagne et des armées navales de sa Majesté, Conditions accordées au sieur de Beaubriand Levesque pour un armement en course. Le vaisseau le Juste lui sera incessamment remis caréné arme de 56 pièces de canon avec ses agrès apparaux, armes, munitions garniture et rechange nécessaire pour la course qu'il doit faire et sa Majesté supportera toutes les consommations de la campagne.*

*Ledit sieur de Beaubriand Lévesque courra et lèvera à ses frais et de gré à gré les officiers majors, officiers marinières, matelots, soldats ou volontaires qu'il jugera nécessaires pour en former l'équipage sans que sa Majesté y interpose son autorité, consentant cependant que les Commissaires et commis aux classes facilitent autant qu'ils y pourront la levée dudit équipage attendu la destination dudit armement. Il nourrira aussi à ses frais l'équipage dudit vaisseau.*

*Le vaisseau du Roy l'Alcyon de 40 pièces de canon que sa majesté accordé au dit sieur de Beaubriand qu'il fait équiper en route diligence au Port Louis devant joindre le Juste, ils feront la course de compagnie contre les ennemis de l'État.*

*Le cinquième du produit net des prises que feront ces deux Vaisseaux (déduction faite des frais de décharge, ceux de justice, dixième de Monsieur l'amiral et autres pour parvenir à la vente et liquidation des prises) appartiendra à sa Majesté*

*Il a aussi été convenu que pour exciter l'équipage du vaisseau le Juste à faire son devoir il sera assigné des récompenses à ceux qui se signaleront dans les occasions, qui seront blessés, estropiés ou deviendront invalides. Même aux veuves et héritiers de ceux qui auront le malheur d'être tués, et que le fonds de ces récompenses sera pris par préférence sur le produit net des prises déduction faite des dépenses de l'armement.*

*Pour prévenir les pillages l'on affichera au grand mât et mât de misaine de ces deux vaisseaux les défenses portées par les règlements et ordonnances du Roy. Le procès sera fait à ceux qui se trouveront saisis ou connaisseurs de pillages. Ils seront Privés de leurs appointements, gages ou parties, et ceux qui les dénonceront auront moitié de ce qui leur revenait, et le surplus restera confisque au profit de sa Majesté et des armateurs.*

*Et moi, dit sieur de Beaubriand Levesque, j'accepte lesdites conditions et me soumetts à tout ce quelles contiennent.*

*Fait et arrêté triple, le premier septembre 1702.*

*Signe Louvigny d'Orgemont et Beaubriand ;*

*Collationne à l'original rendu par les notaires & Paris*

*Soussignes Ce trois février mil sept cent trois*

*2 signatures : ? et Robillard*

In diesem mit dem Marinekommissar Bretagne und Verwalter der Marine in Brest und Sieur de Beaubriand wurde auf dessen Antrag vereinbart, dass die *Juste* im gekalfaterten Zustand, bewaffnet mit 56 Kanonen sowie allen erforderlichen Ausrüstungen,

Waffen, Munitionen und Ersatzteilen für die beabsichtigte Unternehmung bereitgestellt wird. Seine Majestät wird alle Kosten der Kampagne tragen. Beaubriand wird auf eigene Kosten die Offiziere, Matrosen, Soldaten oder Freiwilligen rekrutieren, die er als Besatzung für notwendig erachtet. Deren Verpflegung erfolgt auf dessen Kosten. Ebenso wird Beaubriand die mit 40 Kanonen bestückte *Alcyon* zur Verfügung gestellt, um im Verband die Kaperunternehmung gegen die Feinde des Staates durchzuführen.

Ein Fünftel des Nettoerlöses aus den erbeuteten Schiffen (nach Abzug der Unkosten) wird Seiner Majestät zustehen. Prämien für herausragende Leistungen der Besatzung der *Juste* werden aus dem Nettoerlös der eingebrachten Preisen finanziert. Zur Verhinderung von Plünderungen werden die königlichen Verordnungen sichtbar an den Masten der beiden Schiffe angebracht. Personen, die beim Plündern erwischt werden, werden bestraft.

Eine derartige Unternehmung wurde damals auch deswegen als *armement mixtes* bezeichnet, da sie sich aus einem Vertrag zwischen dem König und einem ausgewählten Freibeuter ergibt. Die *Marine Royale* stellt ein Schiff und Kanonen zur Verfügung, während der Kaperer die Besatzung stellt und die Versorgung übernimmt.

Einige Wochen später am 15. November 1702 konnte Beaubriand den erforderlichen Kommissionsbrief an Bord der von ihm gecharterten *Juste* mit folgendem Wortlaut unterzeichnen:<sup>997</sup>

*Louis Alexandre de Bourbon, comte de Toulouse, duc de Penthièvre et de Damville, gouverneur et lieutenant-general pour le Roi en la Province de Bretagne, Pair et amiral de France 4 ceux qui ces présentes lettres verront, salut.*

*Nous avons en vertu du pouvoir ci-autorisé qu'il a plu & sa Majesté attribue à notre à notre dite charge d'amiral et des ordres particuliers quelle nous adressés donné congé pouvoir et permission à Mr de Beaubriand de faire armer et équiper en guerre un vaisseau nomme le Juste du port de mil tonneaux ou environ, qui est & present au port de Brest avec tel nombre d'hommes, canons, boulets, poudres, plombs et autres munitions de guerre et vivres qui y sont nécessaires pour le mettre en mer en état de naviguer, et courre sus aux pirates, forbans et gens sans aveu, même aux sujets des États généraux des Provinces-Unies, aux Anglais et sujets de l'empereur et autres ennemis de l'État en quelque lieu qu'il pourra rencontrer, soit aux côtes de leurs pays, dans leurs ports, ou sur leurs rivières, même sur terre aux endroits où ledit sieur de Beaubriand jugera à propos de faire des descentes pour nuire aux dits ennemis et y exercer tous les moyens et actes permis et usités par les lois de la guerre les prendre et amener prisonniers avec leurs navires, armes et autres choses dont ils seront saisis; à la charge par ledit sieur de Beaubriand de garder et faire garder par ceux de son équipage les ordonnances de la Marine, porter pendant son voyage le pavillon et enseigne des armes du Roi et les nôtres, faire enregistrer le present congé au greffe de l'Amirauté le plus proche du lieu*

997 Aumont, Les corsaires de Granville, 142f.

*où il fera son armement, y mettre un rôle signé et certifié de lui, contenant les noms et surnoms, la naissance et demeure de ceux de son équipage, faire son retour audit lieu ou autre port de France, y faire son rapport par devant les officiers de l'Amirauté, et non d'autres, de ce qui se sera passé durant son voyage, nous en donner avis et envoyer au secrétaire general de la Marine son dit rapport, avec les pièces justificatives d'icelui, pour être sur le tout, par nous ordonne ce que de raison. Prions et requérons tous, rois, princes, potentats, seigneuries, États, Républiques, amis et allies de cette Couronne, et tous autres qu'il appartiendra de donner audit sieur de Beaubriand toute faveur, aide, assistance et retraite en leurs ports avec son dit vaisseau, équipage et tout ce qu'il aura pu conquérir pendant son voyage, sans lui donner, ni souffrir qu'il lui soit fait ou donné aucun trouble ni empêchement, offrant de faire le semblable lorsque nous en serons par eux requis. Mandons et ordonnons & tous officiers de marine et autres qu'il appartiendra de le laisser sûrement et librement passer avec son dit vaisseau, armes et équipages, et les prises qu'il aura pu faire, sans aucun empêchement ; mais au contraire lui donner tout le secours et assistance dont il aura besoin ; ces présentes non valables après un an du jour de la date d'icelles. En témoin de quoi, Nous les avons signées, et icelles fait sceller du sceau de nos armes, et contresigner par le secrétaire général de la Marine. A Brest le 3 octobre mil sept cent deux.*

*Signé Louis Alexandre de Bourbon*

*Je certifie la presente copie veritable A bord du Juste*

*Le 15 novembre 1702 Beaubriand*

Die Kommission wiederholt einige der Auflagen und Aspekte, die bereits im vorangegangenen Vertrag formuliert wurden. Besonders auffällig ist die Angabe der Größe der *Juste* mit 1.000 Tonnen Wasserverdrängung, was die Einordnung in die Kategorie des 3. Rangs bestätigt. Diese Detailangabe legt nahe, dass das geplante Operationsgebiet jenseits der eigenen Küstengewässer liegen wird, es schienen gewissermaßen keine geographischen Regionen wie auch Flüsse, Reeden und selbst Häfen ausgeschlossen zu sein. Die namentliche Benennung der Feinde, gegen die sich die Unternehmung unter Wahrung der Kriegsgesetze richten sollte, führte neben England und die Niederlande auch das Kaiserreich an. Zur Art der Ziele implizierte dieser Brief nicht nur die üblichen Kauffahrteischiffe, sondern auch gegnerische Kriegsschiffe, die als Begleitschutz die Handelsschiffe eskortierten. Bis auf den Hinweis der königlichen Flaggenführung wurde von weiteren Einzelheiten in diesem operativen Kontext abgesehen.<sup>998</sup> Allerdings existierten Vorgaben in Form der relevanten Veröffentlichungen zum Prisenwesen, administrativer Anforderungen sowie der Pflicht zur Berichterstattung am Ende

<sup>998</sup> Heute würde man diese Art der Führung seitens der Exekutive und ihrer Admiralität als „Auftragstaktik“ bezeichnen.

des auf ein Jahr festgesetzten Einsatzes. Zum Zeitpunkt der Erarbeitung dieser Dissertation lagen keine Informationen über Erfolg und Misserfolg dieser Unternehmung vor.

Ein Vergleich des Kaperbriefs für Matthieu Wulf mit der Kommission für Beaubriand zeigt, dass die grundlegende Struktur der Dokumente beibehalten wurde. Der auffällige Unterschied bestand darin, dass es sich in dem Brief für den Dünkirchener Corsaire nicht um ein Schiff der Marine handelte. Es war ein wesentlich kleineres Schiff von nur etwa 20 Tonnen, das sich im Besitz eines Reeders oder eines Syndikats befand. Obgleich der Brief keine Auflagen für das Einsatzgebiet spezifizierte, ist anzunehmen, dass diese *barque longue* aufgrund ihrer Größe für Unternehmungen im Vorfeld der englischen Ostküste und im seeländischen Küstenvorfeld vorgesehen war. Die Einhaltung der relevanten Verordnungen, administrative Vorgaben, Flaggenführung wie auch zu gewährende Unterstützung für die *Revenge* und seiner Besatzung waren wie in dem Brief für Beaubriand angeführt gewesen. Bei der Benennung der Feinde in diesem Dokument war besonders bemerkenswert, dass Wilhelms III. von Oranien weiterhin als Usurpator der Kronen Englands und Schottlands titulierte wurde.

## B.2 Kommissionsbriefe des Königreichs Großbritannien

Dieser Anhang präsentiert zwei unterschiedliche Briefe, die die Vielfalt solcher Dokumente verdeutlichen. Der eine betrifft einen Kommissionsbrief für einen Ostindienfahrer, der andere einen Brief für den berühmt-berüchtigten Kapitän William Kidd.

### *Letter of marque for an East Indiaman*

In diesem Dokument handelt es sich um eine am 30. April 1694 ausgestellte Kommission für Kapitän Page Keble. Sein Wortlaut ist wie folgt:<sup>999</sup>

WILLIAM R.

*William and Mary by the grace of God King and queen of England, Scotland, France, and Ireland, Defenders of the Faith &c, to our trusty and well beloved Captain Page Keble, commander of the ship Tonqueen Merchant, burthen one hundred and eighty tonns, or to any other the commander of the same for the time being, Greeting.*

*Whereas we have thought it necessary for the honour and safety of this kingdome, and other our dominions, to declare war by sea and land against the French king and his subjects, for the redressing (as much as in us lies) of those injuries and oppressions which our subjects have suffered from the French king in several! Parts of the world, both in and out of Europe; We, out of our princely care for the safety and protection of the East India trade, wherein the honour and profit of this our kingdome is so much concerned,*

<sup>999</sup> Marsden: Law and Custom (II), S. 158–160, [ENG #47].

*have thought fitt to authorize and impower, and accordingly by these presents authorize and impower you to fight with, seize, and take by force of arms all such shippes as you shall meet with belonging to the French king, or any of his subjects, and their goods and merchandizes, trading and being in any ports or places within the limitts of the charters granted to the East India Company by any of our royall predecessors, or in any other places whatsoever on this side the cape Bona Esperanza ; And if you are outward bound at the time of such capture, you are to carry such French ships, with their lading, to be tryed in any court of Admiralty in the East Indies ; if homeward bound, to be tryed in our high court of Admiralty here.*

*And we do hereby enjoin you to keep an exact journal of your proceedings, and therein particularly to take notice of all prizes which shall be taken by you, the nature of such prizes, the time and place of their being taken, and the value of them as near as you can judge ; of which, and all other occurrences you shall from time to time send accounts to our commissioners of our Admiralty.*

*And we do further will and command you to take care that all prizes taken by you in your voyage outward be brought into some place in the East Indies where we have a court of Admiralty, together with the ships' papers, and three or four of the chief of the company of such ships, who are to be produced before the judge of the Admiralty, or such as shall be appointed by that court, to be sworn and examined upon such interrogatories as shall conduce to the discovery of the truth touching the interest in or property of such ship, vessell, and goods taken ;*

*And you are to keep in safety all such ships, vessells, and goods, which shall be taken in your voyages outward or homeward, and not break bulk, sell, wast, spoil, or diminish the same before judgement be first given in our Admiralty court in England or the East Indies respectively, that the same are lawfull prize, or untill such court shall by some provisionall order decree the same to be sold.*

*And you are also to take care that the tenth part of all such vessells and goods which shall be taken and adjudged good and lawfull prize as aforesaid, being the right of the high Admirall of England, be truly paid unto us, or as we shall direct. In witness whereof we have caused our great seal of England to be affixed to these presents.*

*Given . at our court at Whitehall, the thirtieth day of Aprill, 1694, in the sixth year of our reigne.*

Hintergrund dieses Briefes war der Schutz des für England wichtigen Ostindienhandels. Der Kapitän des 180 Tonnen verdrängenden Ostindienfahrers Tonqueen Merchant erhielt mit dieser Kommission die Befugnis, unter englischer Flagge Handelsfahrten in den ostindischen Wirtschaftsraum durchzuführen und situativ französische Schiffe als Preisen zu nehmen. Implizit beinhaltete dies auch die Genehmigung, sein Schiff zu bewaffnen. Eine Voraussetzung für das Aufbringen von Schiffen war, dass die feindlichen Handelsfahrer in Gebieten unterwegs waren, die der Ostindien-Kompanie als ihre

Interessengebiete zugewiesen worden waren. Zusätzlich wurde die Kaperung westlich des Kaps der Guten Hoffnung im Südatlantik autorisiert.

In Bezug auf die prisengerichtliche Beurteilung wurde festgelegt, dass auf der Ausreise gekaperte Schiffe und ihre Fracht einem Admiraltätsgericht in der Zielregion zu übergeben waren. Bei der Rückreise sollten die Prisen einem zuständigen Gericht in England vorgelegt werden. In diesem Zusammenhang wurde das Verbot der Plünderung von Frachtgütern hervorgehoben. Nach einem abschließenden Urteil musste auch der Kapitän eines Ostindienfahrers einen zehnten Anteil des Werts aller rechtmäßig als Prisen erklärten Güter an den Lord High Admiral von England abführen. Der Brief wies zudem auf die Dokumentationspflicht des Kapitäns über den gesamten Reiseverlauf hin. Es wird deutlich, dass prozedurale, rechtliche und administrative Regelungen die Hauptbestandteile der Kommission bildeten.

***Kommission für William Kidd durch König Wilhelm III.***

Auf Initiative einiger einflussreicher Geldgeber des englischen Adels und Mitglieder der Whig-Partei wurde am 26. Januar 1696 vom Lord High Admiral, mit Zustimmung König Wilhelms III. von Oranien, dem Kapitän William Kidd die nachfolgende Kommission erteilt. In ihrer Originalfassung lautete sie: F<sup>1000</sup>

William Rex,

*William the Third, by the Grace of God, King of England, Scotland, France and Ireland, Defender of the Faith, &c. To our trusty and well beloved Captain William Kid, Commander of the Ship the Adventure Galley, or to any other the Commander of the same for the Time being, GREETING;*

*Whereas we are informed, that Captain Thomas Too [Tew], John Ireland, Captain Thomas Wake, and Captain William Maze, or Mace, and other Subjects, Natives or Inhabitants of New-York, and elsewhere, in our Plantations in America, have associated themselves, with divers others, wicked and ill disposed Persons, and do, against the Law of Nations, commit many and great Pyracies, Robberies and Depredations on the Seas upon the Parts of America, and in other Parts, to the great Hinderance and Discouragement of Trade and Navigation, and to the great Danger and Hurt of our loving Subjects, our Allies, and all others, navigating the Seas upon their lawful Occasions [Occupations]. Now KNOW TE, that we being desirous to prevent the aforesaid Mischiefs, and, as much as in us lyes, to bring the said Pyrates, Free Booters and Sea Rovers to Justice, have thought fit, and do hereby give and grant to the said William Kid, to whom our Commissioners for exercising the Office of Lord High Admiral of England, have granted a Commission as a private Man of War, bearing Date the 11th Day of December 1695,*

**1000** Defoe, Daniel & Schonhorn, Manuel: A general history of the pyrates. New Edition. Mineola, NY 1999. S. 441–442.

*and unto the Commander of the said Ship for the Time being, and unto the Officers, Mariners, and others, which shall be under your Command, full Power and Authority to apprehend, seize, and take into your Custody as well the said Captain Thomas Too, John Ireland, Captain Thomas Wake, and Captain William Maze, or Mace, as all such Pyrates, Free Booters and Sea Rovers, being either our Subjects, or of other Nations associated with them, which you shall meet with upon the Seas, or Coasts of America, or upon any other Seas or Coasts, with all their Ships and Vessels; and all such Merchandizes, Money, Goods and Wares as shall be found on board, or with them, in Case they shall willingly yield themselves; but if they will not yield without fighting, then you are by Force to compel them to yield. And we do also require you to bring, or cause to be brought, such Pyrates, Free Booters, or Sea Rovers, as you shall seize, to a legal Tryal, to the End they may be proceeded against according to the Law in such Cases. And we do hereby command all our Officers, Ministers, and other our loving Subjects whatsoever, to be aiding and assisting to you in the Premises. And we do hereby enjoin you to keep an exact Journal of your Proceedings in the Execution of the Premises, and set down the Names of such Pyrates, and of their Officers and Company, and the Names of such Ships and Vessels as you shall by Vertue of these Presents take and seize, and the Quantities of Arms, Ammunition, Provision and Lading of such Ships, and the true Value of the same, as near as you judge. And we do hereby strictly charge and command you, as you will answer the contrary at your Peril, that you do not, in any Manner, offend or molest our Friends or Allies, their Ships, or Subjects, by Colour or Pretence of these Presents, or the Authority thereby granted. In Witness whereof we have caused our Great Seal of England to be affix'd to these Presents. Given at our Court of Kensington, the 26th Day of January 1696, in the seventh Year of our Reign.*

Ähnlich der Kommission für den Ostindienfahrer zeigt auch der Brief für Kapitän Kidd im Wesentlichen dieselbe Struktur auf, einschließlich spezifischer Vorgaben und Einzelheiten, die im Kontext der Kaperunternehmung zu beachten waren. Im Laufe seines Einsatzes wich Kidd jedoch von seinem ursprünglichen Auftrag ab und verfiel der Piraterie, indem er im Indischen Ozean illegale Beute machte. Nach seiner Rückkehr führte dies zu seiner Verurteilung und Hinrichtung durch Hängen wegen Piraterie und Mordes am 23. Mai 1701 in London. Seine Sponsoren blieben dabei straffrei.

In Anbetracht dieser fast identischen strukturellen Gemeinsamkeiten der von den Staaten ausgestellten Kaperbriefe wird auf eine detaillierte Darstellung niederländischer Kommissionen an dieser Stelle verzichtet.



## Anhang C

### Beispiel für einen Seebrief

Ein Beispiel für einen an den Kapitän eines Handelsschiffs ausgestellten Seebrief liefert der am 31. Juli 1712, gegen Ende des Spanischen Erbfolgekriegs, von der englischen Königin gewährte *Passport* für den französischen Kapitän seines Schiffs *Le Vendosme*. Der Wortlaut dieses Passports lautete:<sup>1001</sup>

*Anne by the grace of God Queen of Great Britain, France, and Ireland, Defender of the Faith, to all our Admirals, Vice Admirals, Captains, Commanders of our ships of war or privateers, Governors of our forts and castles, Customers, Comptrollers, Searchers, and to all and singular our officers, both civil and military, [and] our ministers and subjects whom it may concern, Greeting.*

*Our will and pleasure is, and We do hereby strictly charge and require you, (as we do likewise pray and desire the officers and ministers of all Princes and States in amity with us), to permit and suffer a French ship called le Vendosme, burthen 400 tons or thereabouts, navigated with 80 men, whereof Seigneur Louis Jauffret is master, to sail with her lading from the port of La Ciotat in France to Bonne in Barbary, and to return from thence with her lading to the port of Marseille in France without any lett, hindrance, or molestation whatsoever.*

*This our passeport to remain in force for six months, and no longer. Given at our court at Windsor Castle, the 31 day of July 1712, in the eleventh year of our reign.*

Dieser Seebrief diente als eine Art Reisepass für das französische Schiff *Le Vendosme*, das etwa 400 Tonnen verdrängte und unter dem Kommando des Seigneurs Louis Jauffret stand. Mit einer Besatzung von 80 Seeleuten an Bord wurde dem Schiff für seine Reise vom französischen Hafen La Ciotat in der Nähe von Marseille nach Bonne an der nordafrikanischen Küste und zurück nach Marseille gewissermaßen freies Geleit gewährt. Einheiten der Royal Navy in der Region hatten den Auftrag, das Schiff nach Überprüfung der Schiffspapiere und Bestätigung der in diesem Pass angegebenen Daten seine Fahrt fortsetzen zu lassen. Der Seebrief galt für eine Dauer von sechs Monaten.

Ein solcher Seebrief war besonders in Zeiten erhöhter Spannungen oder während Kriegen von großer Bedeutung, um den Handelsverkehr möglichst ungestört fortzusetzen, vorausgesetzt, dass alle Angaben über das Schiff, die Fracht und die Reiseroute korrekt waren.

<sup>1001</sup> Marsden: Law and Customs (Vol. II), S. 226f.



## Anhang D

### Instruktion für Operation bei Spitzbergen

Diese von König Ludwig XIV. autorisierte Operationsweisung eines gemeinsamen französischen Verbandes der *Marine Royale* und *Corsaires* gegen eine niederländische Walfangflotte im Seegebiet bei Spitzbergen umfasste eine Reihe von interessanten operativen und prisenrechtlichen Einzelheiten. Zur Einschätzung dieser Operation sei angemerkt, dass sie in einem arktischen Seegebiet um den 80. Breitengrad Nord bei durchgehendem Tageslicht im Juli durchgeführt werden sollte. Diese Unternehmung stellte nicht nur aus damaliger Perspektive eine besondere Herausforderung für die Besatzung wie auch für die Schiffe dar, sondern erforderte auch außergewöhnliche navigatorische Fähigkeiten.

#### ***Instruction pour le Sieur de La Varenne, Commandant le Vaisseau du Roy Le Pélican***<sup>1002</sup>

*Le Roy ayant résolu de détruire les vaisseaux des ennemis qui font la pesche de la baleine en Groenland, Sa Majesté a fait choix du sieur de la Varenne pour avoir la conduite de cette expédition, estant persuadé qu'il s'en acquittera a son entiere satisfaction. Le sieur de la Boulaye luy donnera les pilotes pratics de cette mer la et d'autres officiers mariniere qui connoissent tous les endroits où les ennemis font leur pesche.*

*Le dit Sieur de la Boulaye a escrit qu'il y avoit a • Bayonne un vaisseau de Saint-Malo armé en course (Le Prudent) et monté de 50 pieces de canon, qui pourra estre employé a cette expédition et Sa Majesté est persuadée qu'avec ce navire, le Pelican qu'il monte et les fregattes l'Aigle et le Favory, il sera en estat d'exécuter cette entreprise avec succes. Elle luy permet cependant de mener avec luy d'autres corsaires de Bayonne et de Saint-Jean-de-Luz s'il veulent le joindre.*

*L'intention de S. Majesté est qu'il parte avec cette escadre le 20 de ce mois au plus tard et qu'il aille directement aux endroits ou les pilotes que le sieur de la Boulaye luy aura donné luy marqueront que se fait cette pesche.*

*Il observera d'y paroistre de manière que la nouvelle de sa venue ne donne le temps à aucune partie de ces vaisseaux de s'enfuir, et pour cet effet il fera garder les passages par une partie des vaisseaux qu'il commande et il fera l'expédition avec les autres.*

*Il doit estre adverty que eette pesche se fait par les Anglois, les Hollandois et les Hambourgeois, et que presque tous ces derniers et une partie de Hollandois auront le pavillon de Dannemark.*

*Sa Majesté veut qu'il brusle ou coule a fonds sans quartier tous ceux qui auront le pavillon anglois, hollandois et hamhourgeois; et a l'esgard de ceux qui auront la banière danoise, il examinera s'ils sont effectivement danois ou s'ils sont masquez; il laissera continuer leur*

<sup>1002</sup> Hamy, Ernest: Une croisière française à la côte nord du Spitzberg en 1693, S. 14–16, Bestandteil der Pièces Justificatives (I).

pesche a ceux qui sont effectivement danois, et leur donnera mesme tous les secours qui pourront dépendre de luy, et a l'égard de ceux qui seront suspects et que les basques reconnoistront pour estre bambourgeois et hollandois il les amarinera, il fera achever leur cargaison des marchandises des vaisseaux qu'il aura bruslé ou coulé a fonds si cela se peut sans trop de retardement, et les enverra ensuite en France sous l'escorte de deux des bastimens de son escadre avec ordre à celui qui les commandera de venir atterrir au cap Finisterre, où il pourra apprendre des nouvelles où sera l'armée navalle des ennemis, afin de l'esviter; il fera mettre sur ces vaisseaux les équipages de ceux qui auront bruslé ou coulé à fonds, mais en cas qu'il y ait trop de monde Sa Majeste luy permet de conserver 4 à 5 vaisseaux, d'y faire embarquer les équipages et de leur permettre d'aller droit dans leur pays après toutes fois leur avoir osté toutes leurs marchandises et les outils avec lesquels ils font la pesche, et les avoir gardé jusqu'après le depart des vaisseaux qu'il renvoyera en France.

Après avoir fait partir ce convoy, il ira avec les vaisseaux qui luy resteront croiser sur les Orcades, il y trouvera quatre vaisseaux de Saint-Malo auxquels il se joindra et croisera avec eux dans ce parage autant que les vivres qu'il aura pourront le luy permettre.

Si ces vaisseaux font quelques prises considérables, il les fera amariner et les enverra comme il luy est expliqué cy-dessus, c'est-à-dire en observant de reconnoistre le cap de Finisterre; et a l'égard de celles qui ne seront pas importantes il les fera brusler et couler à fonds et en fera mettre les équipages soit dans les isles, soit à la coste d'Escosse.

Comme Sa Majesté pourra avoir de nouveaux ordres a luy donner pendant qu'il sera sur cette croisière, elle veut qu'il envoie de temps à autre une fregatte aux isles de Ferro qui reconnoisse [nt] le roi de Dannemark où elle pourra luy envoyer des ordres, et comme dans ce cas il pourra avoir besoin des corsaires de Saint-Malo dont il est parlé cy-dessus, il trouvera icy joint un ordre de Sa Majesté pour les obliger de le suivre.

En cas qu'il ne reçoive point d'ordres nouveaux, lorsqu'il ne restera plus de vivres que pour revenir en France il partira de cette croisière pour rendre le bord à Bayonne, mais il fera en sorte de ne partir qu'en mesme temps que les corsaires de Saint-Malo.

Il tiendra le plus qu'il pourra la route des vaisseaux d'Hollande qui reviennent des Indes en cas qu'ils ne fussent pas passez en ce temps, et s'il les trouve. Sa Majesté se remet à luy de la maniere de les combattre, voulant en ce cas qu'il les attaque; S'il estoit assez heureux pour en prendre quelques-uns il les amènera en France avec les précautions cy-dessus expliquées.

En attendant le jour qui luy est marqué pour son départ pour l'entreprise de Groenland, Sa Majesté désire qu'il croise sur les costes d'Espagne pour tascher d'enlever quelques uns de vaisseaux anglois et hollandois qu'on y attend.

Sa Majesté a donné ordre au sieur duc de Gramont de luy faire part des advis qu'il peut avoir de l'arrivée de ces vaisseaux; et Sa Majesté désire qu'il se conforme a ce que le dit sieur duc de Gramont luy dira n ce sujet.

Fait au Quesnoy le 2 juin 1693.

Obwohl auf eine detaillierte Darstellung dieser Instruktion verzichtet wird, verdienen dennoch einige Aspekte mit ihren Einzelheiten Beachtung. Die Promulgation dieser operativen Weisung durch König Ludwig XIV. unterstrich die besondere Bedeutung und das Interesse an einer erfolgreichen Durchführung dieser außergewöhnlichen Unternehmung.

Die Auftragsformulierung zur Kaperung feindlicher Walfangschiffe in der Arktis umfasste detaillierte Angaben zur Zusammensetzung des eigenen Verbands, einschließlich der namentlichen Benennung des Verbandsführers, sowie die Festlegung des 20. Juni als Auslaufdatum. Dies ermöglichte es, nach etwa vierwöchiger Transitzeit zum Walfanggebiet die Gefechte bei Tageslicht auszutragen.

Ein weiterer Abschnitt enthielt detaillierte Anweisungen für das taktische Vorgehen beim Aufeinandertreffen mit der gegnerischen Walfangflotte. Solche ins Detail gehenden Weisungen der Exekutive für die Gefechtsführung vor Ort erscheinen aus heutiger Sicht im maritimen Kontext dieser drei nationalen Marinen kaum vorstellbar. Besonders interessant war die Anweisung zur Nutzung ortskundiger Lotsen – eine maßgebliche Maßnahme für das weniger bekannte Seegebiet im hohen Norden.

Zudem enthielt die Weisung Anweisungen zum Umgang mit Schiffen unter verschiedenen Flaggen. So sollten Walfänger unter englischer, niederländischer und hamburgischer Flagge gekapert und zerstört werden, während Schiffe unter dänischer Flagge auf ihren tatsächlichen Registrierungsstatus geprüft und bei Bestätigung ihrer Neutralität unbehelligt gelassen werden sollten. Abschließend gab es Regelungen zur Einbringung der Beute und der gefangenen Seeleute nach Frankreich sowie spezifische Instruktionen, die sich direkt an M. de La Varenne richteten.



# Abkürzungsverzeichnis

Dieses Verzeichnis enthält nur fachspezifische Abkürzungen, die in dieser Dissertation verwendet wurden. Von einer thematischen Gruppierung wurde abgesehen.

<b>Abkürzung</b>	<b>Bedeutung</b>
9J Krieg	Der Neunjährige Krieg (1688–1697)
ADJ	Adjudikation von Prisen-Anteilen
APX	Andere Angelegenheiten im Kontext des Prisenwesens, Abgaben für Steuern und Zölle
Bd.	Band
BKR	Blockaderecht
BLV	Bilaterale Vereinbarungen (Friedens-, Handel- und Schifffahrtsverträge, Beistandsabkommen, Kriegserklärungen)
CHA	Vercharterung von Kriegsschiffen an private Syndikate/Kapitäne
DMPW	Domäne des Prisenwesens
ENG	England/Großbritannien
EKB	Regelungen zum Export von Konterbande-Waren
EXE	Anweisungen zur Durchführung der vier Institute des Prisenrechts (Verfahren und Prisenahme [PKat 1–4])
FFK	Anforderungen an die Führung eines Kaperkriegs
FRA	Frankreich
FÜR	Fürsorge für Kaperfahrer (Verletzte, Hinterbliebene der Gefallenen, Seelsorge, Gefangene)
GMP	Generelle Maßnahmen zur Durchführung des nationalen Prisenwesens
GPB	<i>Groot placaet-boeck, vervattende de placaten, ordonnantien ende edicten van de doorluchtige, hoogh mog. heeren Staten Generael der Vereenighde Nederlande</i>
Holl. Krieg	Der Französisch-Holländische Krieg (1672–1678)
JUR	Prisenrechtliche Jurisdiktion und andere rechtliche Angelegenheiten
KBR	Konterbanderecht
kD	kein Datum
KEG	Kontrollrecht (Visitation, Einbringung, Prisengerichtliche Entscheidung)
KOM	Angelegenheiten zu Kommissionen (Kaperbriefe und Repressalienbriefe)
MAR	Maritime Aspekte im Kontext des Prisenrechts
NEU	Neutralitätsgebot und Handhabung des Prisenrechts
NLD	Generalstaaten der Niederlande
NWK	Nationale politische Weisungen für den Kaperkrieg
ÖKO	Ökonomische Implikationen in Verbindung mit der Handhabung des Prisenrechts
PKat	Prisenrechtliche Kategorie
PLÜ	Verbot zur Plünderung von Fracht eines aufgebrachten Schiffs
POL	Policy-Aspekte für die Führung eines Kaperkriegs (Internationale Vereinbarungen und nationale Weisungen)

<b>Abkürzung</b>	<b>Bedeutung</b>
POL	Policy Aspekte für den Kaperkrieg
PPT	Angelegenheiten zu Seebriefen ( <i>Passports, Passeports, Pasporten</i> )
PRÄ	Angelegenheiten zu Prämienzahlungen für Kaperer
RAN	Angelegenheiten in Verbindung mit dem Freikauf eines aufgebrachtten Schiffs
REC	<i>Recuël van alle de placaten, ordonnantien, resolutien, instructien, lysten en waarschouwingen, betreffende de admiraliteyten, convoyen, licenten, en verdere zee-saaken</i>
RIV	Regelungen und interne Verordnungen für die Praxis des Prisenrechts
RPR	Angelegenheiten zu Reprise, zum Status gestrandeter Schiffe und zu gefangenen Besatzungen
RPW	Rechtliche Sachverhalte zum Prisenwesen
<b>Abkürzung</b>	<b>Bedeutung</b>
RTPW	Referenzthema zum Prisenwesen
SBR	Seebeuterecht
SPE Krieg	Der Spanische Erbfolgekrieg (1702–1713)
SPP	Verbot zur Vernichtung von Bord- und Frachtpapieren eines aufgebrachtten Schiffes
Vol.	Volume/Band
VPW	Verkauf von Prisenwaren
WPA	Weitere Aspekte im Kontext des Prisenwesen
ZKZ 1	1. Zwischenkriegszeit (1678–1688)
ZKZ 2	2. Zwischenkriegszeit (1697–1702)
ZRP	Zusätzliche Richtlinien/Dokumente zur Praxis des Prisenrechts (im direkten/indirekten Zusammenhang mit der Durchführung)

# Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Liste der prisenrechtlichen Kategorien .....	42
Tabelle 2: Die Domänen des Prisenwesens .....	44
Tabelle 3: Die Referenzthemen zu den Domänen der Außenwirkung .....	46
Tabelle 4: Die Referenzthemen zu den Domänen der Innenwirkung.....	48
Tabelle 5: Die verwendeten Dokumenttypen Frankreichs in den Jahren 1672–1713 .....	53
Tabelle 6: Die verwendeten Dokumenttypen Englands in den Jahren 1672–1713.....	68
Tabelle 7: Die verwendeten Dokumenttypen der Niederlande in den Jahren 1672–1713.....	83



# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Die Verteilung des Gesamtbestandes der Dokumente per Seemacht.....	14
Abbildung 2: Die Zeitabschnitte 1672–1713.....	15
Abbildung 3: Die Verteilung des Gesamtbestandes der Dokumente per Zeitabschnitt per Seemacht.....	15
Abbildung 4: Das Organigramm der Kenngrößen.....	16
Abbildung 5: Die Verteilung der prisenrechtlichen Kategorien im Bestand der drei Seemächte.....	43
Abbildung 6: Die Verteilung der Domänen des Prisenwesens im Bestand der drei Seemächte.....	44
Abbildung 7: Die Verteilung der RTPW zur Außenwirkung im Zeitraum 1672–1713.....	47
Abbildung 8: Die Verteilung der RTPW zur Innenwirkung in der Periode 1672–1713.....	49
Abbildung 9: Die Verteilung der prisenrechtlich relevanten Dokumente Frankreichs 1672–1713.....	52
Abbildung 10: Die Verteilung der französischen primären DT in den fünf Zeitabschnitten 1672–1713.....	54
Abbildung 11: Die prisenrechtlichen Kategorien in den französischen Dokumenten 1672–1713.....	55
Abbildung 12: Die Verteilung der PKat im französischen Regelwerk per Zeitabschnitt 1672–1713.....	56
Abbildung 13: Die Verteilung der Domänen und ihrer Themen in den Dokumenten Frankreichs 1672–1713.....	58
Abbildung 14: Die Referenzthemen zur Außenwirkung im Bestand Frankreichs 1672–1713... 60	
Abbildung 15: Die Referenzthemen zur Innenwirkung im Bestand Frankreichs 1672–1713.... 61	
Abbildung 16: Die Referenzthemen zur Außenwirkung in den Kategorien des französischen Bestands.....	63
Abbildung 17: Die Referenzthemen zur Innenwirkung in den Kategorien des französischen Bestands.....	64
Abbildung 18: Die Verteilung der prisenrechtlich relevanten Dokumente Englands 1672–1713.....	67
Abbildung 19: Die Verteilung der englischen primären DT in den fünf Zeitabschnitten 1672–1713.....	69
Abbildung 20: Die prisenrechtlichen Kategorien in den Dokumenten Englands 1672–1713.....	71
Abbildung 21: Die Verteilung der PKat im englischen Regelwerk per Zeitabschnitt 1672–1713.....	72
Abbildung 22: Die Verteilung der Domänen und ihrer Themen in den Dokumenten Englands 1672–1713.....	74

Abbildung 23: Die Referenzthemen zur Außenwirkung im Bestand Englands 1672–1713....	75
Abbildung 24: Die Referenzthemen zur Innenwirkung im Bestand Englands 1672–1713.....	77
Abbildung 25: Die Referenzthemen zur Außenwirkung in den Kategorien des englischen Bestands .....	78
Abbildung 26: Die Referenzthemen zur Innenwirkung in den Kategorien des englischen Bestands .....	80
Abbildung 27: Die Verteilung der prisenrechtlich relevanten Dokumente der Niederlande 1672–1713 .....	82
Abbildung 28: Die Verteilung der niederländischen primären DT in den fünf Zeitabschnitten 1672–1713 .....	84
Abbildung 29: Die prisenrechtlichen Kategorien in den Dokumenten der Niederlande 1672–1713.....	85
Abbildung 30: Die Verteilung der PKat im niederländischen Regelwerk per Zeitabschnitt 1672–1713.....	86
Abbildung 31: Die Referenzthemen der Dokumente der Niederlande 1672–1713.....	88
Abbildung 32: Die Referenzthemen zur Außenwirkung im Bestand der Niederlande 1672–1713.....	90
Abbildung 33: Die Referenzthemen zur Innenwirkung im Bestand der Niederlande 1672–1713.....	91
Abbildung 34: Die Referenzthemen zur Außenwirkung in den Kategorien des niederländischen Bestands .....	93
Abbildung 35: Die Referenzthemen zur Innenwirkung in den Kategorien des französischen Bestands .....	94
Abbildung 36: Die Verteilung des Gesamtbestandes der Dokumente per Zeitabschnitt per Seemacht.....	96
Abbildung 37: Die Verteilung der Dokumente zu den PKat in den nationalen Beständen ....	97
Abbildung 38: Die prozentuale Verteilung der PKat in den nationalen Beständen.....	98
Abbildung 39: Der prozentuale Anteil an Dokumenten per PKat in den nationalen Beständen .....	100
Abbildung 40: Die Verteilung der Dokumente zu den DMWP in den nationalen Beständen .....	102
Abbildung 41: Prozentuale Verteilung der Dokumente nach Domänen in den nationalen Beständen.....	103
Abbildung 42: Die prozentualen Anteile der Dokumente zu den Referenzthemen der Außenwirkung .....	105
Abbildung 43: Die prozentualen Anteile der Dokumente zu den Referenzthemen der Innenwirkung.....	106
Abbildung 44: Die Verteilung der Dokumente zu den Instituten in den Domänen der Außenwirkung .....	108
Abbildung 45: Die Verteilung der Dokumente zu den Instituten in den Domänen der Innenwirkung.....	109

Abbildung 46: Die Verteilung der nationalen Bestände auf die zwei Kriege.....	111
Abbildung 47: Die Verteilung der nationalen Bestände (%) auf die beiden Kriege.....	112
Abbildung 48: Der jährliche Verlauf der Veröffentlichungen im Neunjährigen Krieg .....	113
Abbildung 49: Der jährliche Verlauf der Veröffentlichungen im Spanischen Erbfolgekrieg....	114
Abbildung 50: Die prisenrechtlichen Kategorien in den Kriegen 1689–1697 & 1702–1713.....	115
Abbildung 51: Die nationale Verteilung der Institute in den Kriegen 1689–1697 & 1702–1713.....	116
Abbildung 52: Der jährliche Verlauf der Veröffentlichungen zu den Instituten im Neunjährigen Krieg.....	117
Abbildung 53: Der jährliche Verlauf der Veröffentlichungen zu den Instituten im Erbfolgekrieg .....	117
Abbildung 54: Die Verteilung der Domänen in den Kriegen 1689–1697 & 1702–1713 .....	119
Abbildung 55: Die Verteilung der Domänen in den nationalen Regelwerken für die beiden Kriege .....	120
Abbildung 56: Der Verlauf der Veröffentlichungen zu den Domänen (AW) im Neunjährigen Krieg.....	121
Abbildung 57: Der Verlauf der Veröffentlichungen zu den Domänen (AW) im Erbfolgekrieg .....	122
Abbildung 58: Die Verteilung der Referenzthemen zu den Domänen der Außenwirkung per Seemacht.....	130
Abbildung 59: Der nordöstliche Englische Kanal und die südliche Nordsee.....	131
Abbildung 60: Der südwestliche Englische Kanal .....	132
Abbildung 61: Die britannischen Inseln mit den Küsten der Anrainer.....	133
Abbildung 62: Die Verteilung der Referenzthemen zur Außenwirkung im Krieg 1672–1678.....	135
Abbildung 63: Die Verteilung der Referenzthemen zur Außenwirkung in der ZKZ 1678–1688.....	160
Abbildung 64: Die Verteilung der Referenzthemen zur Außenwirkung im Krieg 1689–1697.....	173
Abbildung 65: Medaille anlässlich der Seeschlacht bei Cap Béveziers.....	186
Abbildung 66: Die Verteilung der Referenzthemen zur Außenwirkung in der ZKZ 1697–1702.....	216
Abbildung 67: Die Verteilung der Referenzthemen zur Außenwirkung im Krieg 1702–1713.....	224
Abbildung 68: Der Friede von Utrecht 1713.....	253
Abbildung 69: Die Verteilung der Referenzthemen zu den Domänen der Innenwirkung per Seemacht.....	268
Abbildung 70: Die Verteilung der Referenzthemen zur RIV-Domäne 1672–1713 .....	269
Abbildung 71: Die Verteilung der Referenzthemen zur RPW-Domäne 1672–1713.....	293
Abbildung 72: Die Verteilung der Referenzthemen zur ÖKO-Domäne 1672–1713.....	333
Abbildung 73: Die Verteilung der Referenzthemen zur WPA-Domäne 1672–1713.....	341



# Literaturverzeichnis

## *Quellen*

- Anonymous; Great Britain. Royal Navy: A Compleat History of the rise, progress and present state of the Navy of England. Shewing that the British Marine is able to cope with the Fleets of France, Spain, and the other powers in Europe. London 1758.
- Anonymous; Great Britain. Sovereign (1702–1714: Anne): By the Queen, a proclamation, appointing the distribution of prizes taken, and the bounty for taking ships of war or privateers of the enemies. Given at our court at Kensington, the twentieth day of May, in the seventh year of our reign. London : printed by Charles Brill 1708. <https://search.proquest.com/docview/2240931803>.
- Archives Nationales (Hrsg.): Inventaire des Archives de la Marine. Serie B3 – Service General. Paris 1899.
- Archives Nationales (Hrsg.): Conseil de Commerce et Bureau du Commerce 1700–1791. Inventaire analytique des Procès-Verbaux. Paris 1900.
- Chalmers, George: A collection of treaties between Great Britain and other powers. London 1790 (= Vol. 1).
- Chalmers, George: A collection of treaties between Great Britain and other powers. London 1790 (= Vol. 2).
- Chardon, Daniel-Marc-Antoine: Code des Prises ou recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts, ordonnances, réglemens & décisions sur la Course & l'administration des prises. depuis 1400 jusqu'à présent. Paris 1784 (= Bd. 1).
- Chardon, Daniel-Marc-Antoine: Code des Prises, ou, Recueil des Édits, Déclarations, Lettres patentes, Arrêts, Ordonnances, Règlemens & Décisions sur la Course & l'administration des Prises, depuis 1400 jusqu'à présent. Paris 1784 (= Bd. 2).
- Cobbett, William: Cobbett's Parliamentary history of England. Vol. IV. London 1806–1820. <https://go-gale-com.emedien.ub.uni-muenchen.de/ps/retrieve.do?docId=GALE%7CU0109179387&userGroupName=lmum&inPS=true&contentSegment=&sort=&prodId=MOME>. Stand: 17.06.2020.
- Cobbett, William: Parliamentary history of England. Vol. V.-Comprising the period from the Revolution, in 1688, to the Accession of Queen Anne, in 1702. London 1809. <https://go-gale-com.emedien.ub.uni-muenchen.de/ps/retrieve.do?docId=GALE%7CU0109180214>. Stand: 17.06.2020.
- Cobbett, William: Cobbett's Parliamentary history of England. Vol. VI. London 1806–1820. <https://go-gale-com.emedien.ub.uni-muenchen.de/ps/retrieve.do?docId=GALE%7CU0107835250&userGroupName=lmum&inPS=true&contentSegment=&sort=&prodId=MOME>. Stand: 17.06.2020.
- Davenport, Frances Gardiner (Hrsg.): European treaties bearing on the history of the United States and its Dependencies. 1650–1697. Washington (= Volume II).

- Davenport, Frances Gardiner (Hrsg.): *European treaties bearing on the history of the United States and its Dependencies*. 1698–1715. Washington 1934 (= Volume III).
- Du Mont, J.: *Corps [V] universel diplomatique du droit des gens, contenant un recueil des traites d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, etc., qui ont été faits en Europe, depuis le règne de l'empereur Charlemagne jusques à présent*. Amsterdam 1728.
- Du Mont, J.: *Corps [VI] universel diplomatique du droit des gens, contenant un recueil des traites d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, etc., qui ont été faits en Europe, depuis le règne de l'empereur Charlemagne jusques à présent*. Amsterdam 1728.
- Du Mont, J.: *Corps [VII.I] universel diplomatique du droit des gens, contenant un recueil des traites d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, etc., qui ont été faits en Europe, depuis le règne de l'empereur Charlemagne jusques à présent*. Amsterdam 1731.
- Du Mont, J.: *Corps [VII.II] universel diplomatique du droit des gens, contenant un recueil des traites d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, etc., qui ont été faits en Europe, depuis le règne de l'empereur Charlemagne jusques à présent*. Amsterdam 1731.
- Du Mont, J.: *Corps [VIII.I] universel diplomatique du droit des gens, contenant un recueil des traites d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, etc., qui ont été faits en Europe, depuis le règne de l'empereur Charlemagne jusques à présent*. Amsterdam 1731.
- Dufriche-Foulaines, François-Nicolas: *Code des prises, et du commerce de terre et de mer*. 1804 (= Bd. 1).
- Dufriche-Foulaines, François-Nicolas: *Code des prises et du commerce de terre et de mer*. 1804 (= Bd. 2).
- Duguay-Trouin, Rene: *The Memoirs of M. Du Gu-Trouin, ... Containing All His Sea-Actions with the English, Dutch, and Portugueze, in the Late Wars of King William and Queen*. Translated from the French by a sea-officer. London 1732.
- Edmunds, H.: *Extracts from the several treaties subsisting between Great-Britain and other kingdoms and states: of such articles and clauses as relate to the duty and conduct of the commanders of the King of Great-Britain's ships of war*. London 1748 (The Third Edition).
- Forbin, C. de: *Memoirs of the Count de Forbin, commodore in the navy of France*. Translated from the French. London 1731.
- Friedens-Tractat, wie solcher ... 1697 zwischen ... Wilhelm III. König von Großbritannien und Ludwig XIV König von Franckreich und Navarra, geschlossen worden [Ryßwick]. 1697.
- Grewe, Wilhelm: *Fontes historiae iuris gentium*. 1493–1815. Berlin u.a 1988 (= , Bd. 2).
- Guichard, Auguste-Charles: *Code des prises maritimes et des armemens en course*. Tome 1. Contenant les lois anciennes et nouvelles, règlements, arrêtés et décisions

- concernant cette matière. 01.01.1798. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9664273r>.  
Stand: 08.12.2019.
- Guichard, Auguste-Charles: Code des prises maritimes et des armements en course. Tome 2. Contenant les lois anciennes et nouvelles, règlements, arrêtés et décisions concernant cette matière. 01.01.1798. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k96663744>.  
Stand: 08.12.2019.
- Harris, William: A complete collection of all the marine treaties. subsisting between Great-Britain and France, Spain, Portugal, Austria, Russia, ... &c. commencing in the year 1546, and including the definitive treaty of 1763. With an introductory discourse. London 1779.
- Hattendorf, John B., Rodger, N.A.M., u.a.: British naval documents 1204–1960. Aldershot, Hants 1993 (= Publications of the Navy Records Society).
- Hecker, Hellmuth und Tomson, Edgar: Völkerrecht und Prisenrecht. Nationale und internationale Texte zum Seekriegsrecht. Frankfurt am Main u.a. 1965 (= Dokumente / Forschungsstelle für Völkerrecht und Ausländisches Öffentliches Recht der Universität Hamburg ; Institut für Internationales Recht an der Universität Kiel ; Institut für Völkerrecht an der Universität Göttingen, Bd. 39).
- Hoogh Mog. Heeren Staaten Generaal der vereenighde Nederlanden: Recuël van alle de placaten, ordonnantien, resolutien, instructien, lysten en waarschouwingen, betreffende de admiraliteyten, convoyen, licenten, en verdere zee-saaken. ,s-Gravenhage 1730 (= I. Deel).
- Hoogh Mog. Heeren Staaten Generaal der vereenighde Nederlanden: Recuël van alle de placaten, ordonnantien, resolutien, instructien, lysten en waarschouwingen, betreffende de admiraliteyten, convoyen, licenten, en verdere zee-saaken. ,s-Gravenhage 1701 (= II. Deel).
- Hoogh Mog. Heeren Staaten Generaal der vereenighde Nederlanden: Recuël van alle de placaten, ordonnantien, resolutien, instructien, lysten en waarschouwingen, betreffende de admiraliteyten, convoyen, licenten, en verdere zee-saaken. ,s-Gravenhage 1721 (= III. Deel).
- Hoogh mog. heeren Staten Generael der Vereenighde Nederlanden: Groot placaet-boeck, vervattende de placaten, ordonnantien ende edicten van de doorluchtige, hoogh mog. heeren Staten Generael der Vereenighde Nederlanden ende vande ed. groot-mog. heeren Staten van Hollandt en West-Vrieslandt, mitsgaders vande ed. mog. heeren Staten van Zeelandt. Derde Deel. ,s-Gravenhage 1683. <http://objects.library.uu.nl/reader/resolver.php?obj=000537015&type=2>. Stand: 3.11.2019.
- Hoogh mog. heeren Staten Generael der Vereenighde Nederlanden: Groot placaet-boeck, vervattende de placaten, ordonnantien ende edicten van de doorluchtige, hoogh mog. heeren Staten Generael der Vereenighde Nederlanden ende vande ed. groot-mog. heeren Staten van Hollandt en West-Vrieslandt, mitsgaders vande ed. mog. heeren Staten van Zeelandt. Vierde Deel. ,s-Gravenhage 1705. <http://objects.library.uu.nl/reader/resolver.php?obj=000537015&type=2>. Stand: 3.11.2019.

- Hoogh mog. heeren Staten Generael der Vereenighde Nederlanden: Groot placae-boeck, vervattende de placaten, ordonnantien ende edicten van de doorluchtige, hoogh mog. heeren Staten Generael der Vereenighde Nederlanden ende vande ed. groot-mog. heeren Staten van Hollandt en West-Vrieslandt, mitsgaders vande ed. mog. heeren Staten van Zeelandt. Vijfde Deel. ,s-Gravenhage 1725. <http://objects.library.uu.nl/reader/resolver.php?obj=000537015&type=2>. Stand: 3.11.2019.
- Jenkinson, Charles: A collection of all the Treaties of peace, alliance and commerce between Great Britain and other Powers, from the treaty signed at Munster in 1648, to the treaties signed at Paris in 1783. London 1785 (= Vol 1 (1648–1713)).
- Justice, Alexander: A General Treatise of the Dominion of the Sea: and a Compleat Body of the Sea-laws. Particularly the Ancient Laws of the Rhodians and Romans; those of Oleron, Wisbuy, and Other Countries; with Curious Notes and Observations. 3rd Edition. London 1724.
- Langenbeck, Hermann: Anmerkungen über das Hamburgische Schiff- und See-Recht. In dieser zweyten Auflage Mit vielen Zusätzen u. Verbesserungen, aus des Hochsel. Hn. Verfaßers eigenen Handschriften, samt praemittirten Summarien und beygefüger Hamburgischen neuen Assecuranz-Ordnung vermehret. Hamburg 1740.
- Lebeau, Sylvain: Nouveau code des prises, ou, Recueil des édits, déclarations lettres patentes, arrêts, ordonnances, réglemens & décisions sur la course & l'administration des prises, depuis 1400 jusqu'au mois de mai 1789 (v.st.); suivi de toutes les lois, arrêtés, messages, et autres actes qui ont paru depuis cette dernière époque jusqu'à présent: Volume 1. Paris 1799.
- Lebeau, Sylvain: Nouveau code des prises, ou, Recueil des édits, déclarations lettres patentes, arrêts, ordonnances, réglemens & décisions sur la course & l'administration des prises, depuis 1400 jusqu'au mois de mai 1789 (v.st.); suivi de toutes les lois, arrêtés, messages, et autres actes qui ont paru depuis cette dernière époque jusqu'à présent: Volume 2. Paris 1799.
- Louis XIV, roi de France: Reglement Que le Roi veut & ordonne être observé dans la construction des vaisseaux de Sa Majesté. 4 Juillet 1670. Germain en Laye 1670. [http://www.bruzelius.info/Nautica/Shipbuilding/Reglement\(1670\).html](http://www.bruzelius.info/Nautica/Shipbuilding/Reglement(1670).html).
- Louis XIV, roi de France: A treaty marine between the most serene and mighty Prince Charles II, by the grace of God King of England, Scotland, France & Ireland, defender of the faith, &c., and the most serene and mighty Prince Lewis XIV, the most Christian King. concluded at St. Germain in Laye, the twenty fourth day of February, 1676/7. 1677.
- Louis XIV, roi de France: Ordonnance de la marine, du mois d'aoust 1681. 1715. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k95955s>.
- Louis XIV, roi de France: Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arceaux de marine (1689).
- Marsden, R. G. (Hrsg.): Documents Relating to Law and Custom of the Sea. Vol. I. A.D. 1205–1648. London 1915 (= , Bd. 1).

- Marsden, R. G. (Hrsg.): Documents Relating to Law and Custom of the Sea. Vol. II. A.D. 1649–1767. London 1915 (= , Bd. 2).
- Pardessus, Jean-Marie: Collection de Lois Maritimes anterieures au XVIIIe. Siècle. Paris 1831 (= , Bd. 2).
- Pyrenäischer Friedensschluß zwischen König Ldwig dem XIV. in Frankreich und König Philippo IV. in Spanien Anno 1659. 7. Nov. 1659. 1713. [http://www.ieg-friedensvertraege.de/---\\_site.popup.html\\_dir.\\_treaty.1507\\_anth.201\\_notrans.1\\_likecms.html](http://www.ieg-friedensvertraege.de/---_site.popup.html_dir._treaty.1507_anth.201_notrans.1_likecms.html).
- Raithby, John: The Statutes of the Realm. The Statutes of King James II. & The Statutes of King William and Queen Mary. London 1819 (= Volume 6).
- Raithby, John: The Statutes of the Realm. The Statutes of King William III. (1695–1701). London 1820 (= Volume 7).
- Raithby, John: The Statutes of the Realm. The Statutes of the First to the Sixth Years of the Reign of Queen Anne (1702–1708). London 1821 (= Volume 8).
- Raithby, John: The Statutes Relating to the Admiralty, Navy, Shipping, and Navigation of the United Kingdom –. From 9 Hen. III to 3 Geo IV. inclusive. London 1823.
- Robinson, Christopher: Collectanea maritima. being a collection of public instruments, &c. &c., tending to illustrate the history and practice of prize law. London 1801.
- Vauban, Sébastien Prestre: Oisivetés de M. de Vauban. Tome Premier et Partie des Tomes II et III. Paris 1843. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6214769m?rk=42918;4>. Stand: 26.07.2015.
- Vauban, Sébastien Prestre: Sa famille et ses écrits : ses «Oisivetés» et sa Correspondance, analyse et extraits [par le lieutenant-colonel Eugène-Auguste-Albert de Rochas d'Aig-lun]... Paris 1910. Stand: 25.07.2015.
- Whatley, Samuel (Hrsg.): A general collection of treatys, manifesto's, contracts of marriage, renunciations, and other publick papers, relating to peace and war. Vol. I. The second edition. London 1732.
- Whatley, Samuel (Hrsg.): A general collection of treatys, manifesto's, contracts of marriage, renunciations, and other publick papers, from the year 1495, to the year 1712. Vol. II. The second edition. London 1732.
- Whatley, Samuel (Hrsg.): A general collection of treatys, manifesto's, contracts of marriage, renunciations, and other publick papers, from the year 1642, to the end of the reign of Queen Anne. Vol. III. The second edition. London 1732.
- Whatley, Samuel (Hrsg.): A general collection of treatys, manifesto's, contracts of marriage, renunciations, and other publick papers, from the end of the reign of Queen Anne to the year 1731. Vol. IV. The second edition. London 1732.

### **Literatur**

- 2nd Earl of Nottingham, Finch, D.: An Account of the most important transactions relating to the Royal Navy and the fight with the French, Anno 1692. In: Publications of the Navy Records, Vol. XL., S. 168–201.

- Acerra, Martine, Merino, José, Meyer, Jean und Vergé-Franceschi, Michel: *Les marines de guerre européennes. XVIIe-XVIIIe siècles*. Nouv. éd. Paris 1998 (= *Histoire maritime*).
- Alimento, Antonella [Herausgeber]: *The politics of commercial treaties in the eighteenth century. Balance of power, balance of trade, balance of power, balance of trade*.
- Anderson, Gary und Gifford, Adam: *Privateering and the Private Production of Naval Power*. San Francisco, Calif.
- Atherley-Jones, Llewellyn Archer: *Commerce in war*. London 1907.
- Aumont, Michel: *Les corsaires de Granville*. Rennes 2013 (= *Histoire*).
- Axelrod, Alan: *Mercenaries a guide to private armies and private military companies*. Los Angeles, Calif. [u.a.] 2014 (= Sage reference).
- Azuni, Dominico Alberto: *The Maritime Law of Europe*. New York 1806 (= Vol. 1).
- Azuni, Dominico Alberto: *The Maritime Law of Europe*. New York 1806 (= Vol. 2).
- Baasch, Ernst: *Hamburgs Convoysschiffahrt und Convoywesen. Ein Beitrag zur Geschichte der Schiffahrt und Schiffahrtseinrichtungen im 17. und 18. Jahrhundert*. Hamburg 1896.
- Badin, Adolphe: *Duguay-Trouin*. Sixieme Edition. Paris 1885 (= *Biographies Nationales*).
- Badin, Adolphe (1831–189?): *Jean Bart*. Sixieme Edition. Paris 1888 (= *Biographies Nationales*).
- Baer, Joel H. (Hrsg.): *British piracy in the golden age: History and interpretation, 1660–1730*. [Teilw. Faks.]. London 2007 (= , Bd. 2).
- Bamford, Paul Walden: *French Shipping in Northern European Trade, 1660–1789*. *French Shipping in Northern European Trade, 1660–1789*.
- Barazzutti, Roberto: *La guerre de course. Guerre au commerce et commerce de guerre*. Article SISM 2017, S. 1–18.
- Barazzutti, Roberto: *Pour une histoire économique et sociale de la course zélandaise de 1672 au début de la décennie 1720*. In: *Revue d'histoire Maritime* 2013 (17), S. 55–77.
- Barazzutti, Roberto: *La guerre de course hollandaise sous Louis XIV. Essai de quantification*. In: *Revue Historique de Dunkerque et du Littoral* (Janvier 2004), S. 269–280.
- Behringer, Wolfgang: *Kulturgeschichte des Klimas. Von der Eiszeit bis zur globalen Erwärmung*. 10. Auflage. München 2021 (= Dtv, Bd. 34652).
- Bender, James: *Dutch Warships in the Age of Sail, 1600–1714. Design, Construction, Careers and Fates*. Havertown 2014.
- Benton, Lauren: *Legal Spaces of Empire: Piracy and the Origins of Ocean Regionalism*. In: *Comparative Studies in Society and History* 47 (2005), S. 700–724.
- Bergbohm, Karl: *Die bewaffnete Neutralität*. Dorpat 1883.
- Berger, Patrice: *Pontchartrain and the Grain Trade During the Famine of 1693*. In: *The Journal of Modern History* (1976), S. 37–86.
- Bertrand, Ray. de: *Le Port et le commerce maritime de Dunkerque aux XVIIIe siècle. 1700–1763*. In: *Mémoires de la Société dunkerquoise pour l'encouragement des sciences, des lettres et des arts...*, S. 112–407.

- Bevollmächtigte auf dem Kongress zu Paris über das europäische Seerecht: Erklärung betreffend das europäische Seerecht in Kriegszeiten. Pariser Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856. Paris 1856. [https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/vi/348\\_337\\_320/de](https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/vi/348_337_320/de).
- Biarnoy de Merville, Pierre: Ordonnance de la marine du mois d'août 1681. Commentée & conferée sur les anciennes ordonnances, le droit romain, & les nouveaux reglemens. Paris 1715.
- Black, Jeremy: A system of ambition? British foreign policy 1660–1793 (= Studies in modern history).
- Black, Jeremy: Parliament and foreign policy in the eighteenth century.
- Black, Jeremy (Hrsg.): European Warfare 1453–1815. London [u.a.] 1999 (= Warfare and history).
- Black, Jeremy (Hrsg.): European warfare 1494–1660. London [u.a.] 2002 (= Warfare and history).
- Bluche, François: Louis XIV. Paris 1994.
- Bluche, François: Le Journal secret de Louis XIV. Paris 1998.
- Bluntschli, Johann Caspar: Das Beuterecht im Krieg und das Seebeuterecht insbesondere eine völkerrechtliche Untersuchung. Nördlingen 1878.
- Bohn, Robert: Die Piraten. Orig.-Ausg., 3. durchges. Aufl. München 2007 (= Beck'sche Reihe 2327 : C. H. Beck Wissen).
- Böhlinger, Karl-Heinz: Das Recht der Prise gegen Neutrale in der Praxis des Spätmittelalters. Hamburg 1972 (= Das geltende Seekriegsrecht in Einzeldarstellungen).
- Boismêlé, Jean-Baptiste Torché de: Histoire generale de la marine. Contenant son origine chez tous les peuples du monde, ses progres, son etat actuel, & les expeditions maritimes anciennes & modernes. 1746 (= , Bd. 2).
- Boismêlé, Jean-Baptiste Torché de: Histoire generale de la marine. Contenant son origine chez tous les peuples du monde, ses progrès, son état actuel, & les expéditions maritimes anciennes et modernes. 1744 (= , Bd. 3).
- Bourne, Ruth: Queen Anne's navy in the West Indies By Ruth Bourne. New Haven, London 1939 (= Publications, Yale Historical, Miscellany. 33).
- Bowles, George F.: Die Stärke Englands. Braunschweig 1938.
- Boyer, A.: The History of the Life and Reign of Queen Anne. London 1722. Stand: 04.10.2017.
- Brandon, Pepijn: War, capital, and the Dutch state. (1588–1795). Published in paperback. 2016 (= Historical materialism book series).
- Brandt, Ahasver von: Die Hansestädte und die Freiheit der Meere. In: Klaus Brandt Friedland (Hrsg.): Lübeck, Hanse, Nordeuropa Gedächtnisschrift für Ahasver von Brandt. Köln 1979, S. 80–96.
- Braudel, Fernand: Frankreich Raum und Geschichte. 1. Raum und Geschichte. Stuttgart 1989 (= Frankreich / Fernand Braudel, Bd. 1).
- British maritime doctrine. BR 1806. 2. ed. London 1999.

- Bromley, John S. (Hrsg.): *The new Cambridge modern history. The rise of Great Britain and Russia : 1688–1715/25.* Cambridge 1970 (= , Bd. 6).
- Bromley, John S.: *Some Zeeland Privateering Instructions: Jacob Sautijn to Captain Salomon Reynders, 1707.* In: Hatton, Ragnhild Marie and Bromley, J.S. (Hrsg.): *William III and Louis XIV.* Liverpool 1968, S. 162–189.
- Bromley, John S.: *Corsairs and Navies, 1600–1760.* London and Ronceverte 1987.
- Bruijn, Jaap R. (Hrsg.): *The Dutch navy of the seventeenth and eighteenth centuries.* St. John's, Newfoundland 2011 (= *Research in maritime history*No. 45).
- Bruijn, J. R.: *Kaapvaart in de tweede en derde Engelse oorlog.* In: *BMGN-Low Countries Historical Review* 90 (1975), S. 408–429.
- Bruijn, J. R.: *William III and His Two Navies.* In: *Notes and Records of the Royal Society of London* (1938–1996) 43 (1989), S. 117–132.
- Brun, Vincent F.: *Guerres maritimes de la France: port de Toulon. Ses armements, son administration, depuis son origine jusqu'à nos jours. Volume 1.* Paris 1861. <https://play.google.com/store/books/details?id=pmoaAAAAYAAJ&rdid=book-pmoaAAAAYAAJ&rdot=1>. Stand: 14.05.2018.
- Bruns, Viktor: *Der britische Wirtschaftskrieg und das geltende Seekriegsrecht.* Berlin 1940 (= *Beiträge zum ausländischen öffentlichen Recht und Völkerrecht*).
- Bülau, Friedrich (Hrsg.): *Neue Jahrbücher der Geschichte und Politik.* Leipzig 1849 (= , Bd. 2).
- Buti, Gilbert und Hrodej, Philippe: *Dictionnaire des corsaires et des pirates.* Paris 2013 (= *Dictionnaire*).
- Butler, Geoffrey G.: *The development of international law.* London, New York, Toronto 1928.
- Carsten, F. L. (Hrsg.): *The new Cambridge modern history. The ascendancy of France : 1648–88.* Cambridge 1961 (= , Bd. 5).
- Carvalho, Benjamin de und Leira, Halvard: *Privateers of the North Sea: At Worlds End – French Privateers in Norwegian Waters.* In: Colas, Alejandro & Mabee, Bryan (Hrsg.): *Mercenaries, Pirates, Bandits and Empires. Private Violence in Historical Context* 2010, S. 65–92.
- Chalmers, Alexander: *The General Biographical Dictionary. containing an historical and critical account of the lives and writings of the most eminent persons in every nation; particularly the British and Irish; from the earliest accounts to the present time.* London 1815. <https://play.google.com/books/reader?id=IvBHAAA-MAAJ&hl=de&pg=GBS.PP9>. Stand: 09.06.2020.
- Chapman, Sara E.: *Private ambition and political alliances the Phélypeaux de Pontchartrain family and Louis XIV's government, 1650–1715.*
- Cheyney, Edward P.: *International Law under Queen Elizabeth.* In: *The English Historical Review* (1905), S. 659–672.
- Clark, George N.: *The Dutch Missions to England in 1689.* In: *The English Historical Review* Vol. 35 (1920), S. 529–557.

- Clark, George N.: English and Dutch privateers under William III. In: *The Mariner's Mirror* 7 (1921), 162–167, 209–217.
- Clark, George N.: *The Dutch alliance and the war against French trade 1688–1697*. London, New York, Toronto 1923.
- Clark, George N.: *La Grande Guerre des Corsaires. Dunkerque (1702–1715); Les Derniers Corsaires. Dunkerque (1715–1915)* by Henri Malo. In: *The English Historical Review* 41 (1926), S. 133–135.
- Clark, George N.: *Neutral Commerce in the War of the Spanish Succession and the Treaty of Utrecht*. In: *British yearbook of international law* (1928), S. 69–83.
- Clark, George N.: *War Trade and Trade War, 1701–1713*. In: *The Economic History Review* 1 (1928), S. 262–280.
- Clark, George N.: *Guide to English commercial statistics 1696–1782 ; with a catalogue of materials*. London 1938 (= *Guides and handbooks / Royal Historical Society*).
- Clark, George N.: *The Character of the Nine Years War, 1688–97*. In: *Cambridge Historical Journal* (1954), S. 168–182.
- Clausewitz, Carl von: *Vom Kriege. Vollständige Ausgabe der acht Bücher*. Berliner Ausgabe 2016.
- Colas, Alejandro & Mabee, Bryan (Hrsg.): *Mercenaries, Pirates, Bandits and Empires. Private Violence in Historical Context*. 2010.
- Colombos, Constantine John: *Internationales Seerecht*. München [u.a.] 1963.
- Dahlgren, E. W. 1848–1934: *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l'Océan Pacifique*. Paris 1909.
- Danckelman, Eberhard Freiherr Von: *Die Bedeutung St. Malos für die Entwicklung Frankreichs zur Kolonial- und Seemacht im 16. bis 19. Jahrhundert*. In: *Weltwirtschaftliches Archiv* 7 (1916), S. 302–316.
- Davies, David: *The Birth of the Imperial Navy? Aspects of Maritime Strategy, c. 1650–90*. In: Michael Duffy (Hrsg.): *Parameters of British naval power 1650–1850*. Exeter 1992, S. 14–38.
- Davies, J. David: *Pepys's Navy. The ships, men & warfare 1649–1689*. Barnsley 2008.
- Defoe, Daniel: *Reasons concerning the immediate demolishing of Dunkirk: being a serious enquiry into the state and condition of that affair*. London 1713.
- Defoe, Daniel & Schonhorn, Manuel: *A general history of the pyrates*. New Edition. Mineola, NY 1999.
- Degroot, Dagomar: *'Never such weather known in these seas': Climatic Fluctuations and the Anglo-Dutch Wars of the Seventeenth Century, 1652–1674*. In: *Environment and History* 20 (2014), S. 239–273.
- Delumeau, Jean: *Le mouvement du port de Saint-Malo 1681–1720 : bilan statistique*. Paris 1966.
- Dessert, Daniel: *La Royale. vaisseaux et marins du Roi-Soleil*. Paris 1996.
- Dessert, Daniel: *Tourville*. Paris 2002.

- Deutsches Hydrographisches Institut: Handbuch des Kanals I. Teil. Die Südküste Englands. 7. Aufl. Abgeschlossen mit „Nachrichten f. Seefahrer“, Ausg. 44 v. 6. Nov. 1954. Hamburg 1954.
- Deutsches Hydrographisches Institut: Handbuch des Kanals II. Teil. Die Nordküste Frankreichs. 8. Aufl. Abgeschlossen mit Nachrichten f. Seefahrer, Ausg. 40 vom 5. Okt. 1968. Hamburg 1968.
- Deutsches Hydrographisches Institut: Handbuch der Westküste Frankreichs. 7. Aufl. Abgeschlossen mit Nachrichten f. Seefahrer. Ausg. 40 vom 4. Okt. 1969. Hamburg 1969.
- Drew, Phillip: *The Law of Maritime Blockade: Past, Present, and Future*. 2017.
- Du Casse, Robert Emmanuel: *L'amiral Du Casse, chevalier de la Toison d'or (1646–1715) Étude maritime et coloniale (règne de Louis XIV)*. Paris 1876.
- Du Guay-Trouin, René: *Mémoires de M. Du Gué-Trouin*. 1730.
- Duboc, Emile: *Le droit de visite et la guerre de course. Notions pratiques de droit maritime international et de législation commerciale. Applications aux guerres maritimes contemporaines* par E. Duboc. Paris, Nancy 1902.
- Duchhardt, Heinz: *Krieg und Frieden im Zeitalter Ludwigs XIV*. Düsseldorf 1987 (= Historisches Seminar).
- Duffy, Michael (Hrsg.): *Parameters of British naval power 1650–1850*. Exeter 1992 (= Exeter maritime studies).
- Dumas, Auguste: *Le Conseil des prises sous l'Ancien Régime XVIIe et XVIIIe Siecles*. In: *Nouvelle revue historique de droit français et étranger / publiée sous la direction de MM. Édouard Laboulaye, ... Eugène de Rozière, ... Paul Gide, ... Rodolphe Dareste, ... Gustave Boissonade, ... Jacques Flach, ...* (1905), S. 317.
- Earle, Peter: *The pirate wars*. New York, NY 2004.
- Echard, Laurence: *The History of England, from the First Entrance of Julius Caesar and the Romans, to the Conclusion of the Reign of King James the Second, and the Establishment of King William and Queen Mary Upon the Throne, in the Year 1688: With a Compleat Index*. 1720.
- Ehrman, John: *The navy in the war of William III 1689–1697. Its state and Direction*. Cambridge 1953.
- Engelbrecht, Johann Andreas: *Corpus iuris nautici oder Sammlung aller Seerechte der bekanntesten handelnden Nationen alter und neuer Zeiten nebst den Assecuranz-Havarey u.a. zu den Seerechten gehörenden Ordnungen*. Lübeck 1790 (= , Bd. 1).
- Entick, John: *A new naval history*. London 1757.
- Fassbender, Bardo und *The history of international law: The Oxford handbook of the history of international law*. Oxford [u.a.] 2014.
- Fauchille, Paul: *Du blocus maritime étude de droit international et de droit comparé. Du blocus maritime étude de droit international et de droit comparé*. 1882.
- Förster, Stig: *Operationsgeschichte heute. Eine Einführung*. In: *Militär-geschichtliche Zeitschrift*, S. 309–313.

- Francke, Johan: *Utiliteyt voor de gemeene saake. De Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog, 1688–1697*. Middelburg 2001.
- Frank, Reinhard von: *Das Seekriegsrecht in gemeinverständlichen Vorträgen*. Tübingen 1916.
- Friedland, Klaus Brandt (Hrsg.): *Lübeck, Hanse, Nordeuropa Gedächtnisschrift für Ahasver von Brandt*. Köln 1979.
- Fritze, Konrad: *Seekriege der Hanse das erste Kapitel deutscher Seekriegsgeschichte. [Königswinter]* 2007.
- Fulton, Thomas W.: *The sovereignty of the sea*. 1911. Aufl. Millwood, NY 1976.
- Gazette. *Recueil des Nouvelles Ordinaires et Extraordinaires*. Paris 1694. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6448767b/f3.image>. Stand: 15.05.2018.
- Gembruch, Werner: *Zwei Denkschriften Vaubans zur Kolonial- und Außenpolitik Frankreichs aus den Jahren 1699 und 1700*. In: *Historische Zeitschrift* 195 (1962), S. 297–330.
- Gerard the Elder, James Watson: *The Peace of Utrecht. A historical review of the great treaty of 1713–14 and of the principal events of the War of the Spanish Succession*. London 2010.
- Görtz, Johann Eustachius: *The Secret History of the Armed Neutrality. Together with Memoirs, Official Letters & State-papers, Illustrative of that Celebrated Confederacy: Never Before Published. Written Originally in French by a German Nobleman. Translated by A\*\*\*\*\* H\*\*\*\**. London 1792.
- Grewe, Wilhelm: *Epochen der Völkerrechtsgeschichte*. Baden-Baden 1984.
- Grobecker, Kurt: *Hamburgs stolze Fregatten gegen die Korsaren. Konvoischiffahrt im 17. Jahrhundert*. Hamburg 2007.
- Grose, Clyde L.: *England and Dunkirk*. In: *The American Historical Review* 39 (1933), S. 1–27.
- Grotius, Hugo: *Commentary on the law of prize and booty*. Indianapolis 2006.
- Guérin, Léon: *Histoire maritime de France. Tome Quatrieme*. Paris 1851. [https://ia800501.us.archive.org/BookReader/BookReaderImages.php?zip=/29/items/deshugogrotiusdr1617grot/deshugogrotiusdr1617grot\\_jp2.zip&file=deshugogrotiusdr1617grot\\_jp2/deshugogrotiusdr1617grot\\_0007.jp2&scale=4&rotate=0](https://ia800501.us.archive.org/BookReader/BookReaderImages.php?zip=/29/items/deshugogrotiusdr1617grot/deshugogrotiusdr1617grot_jp2.zip&file=deshugogrotiusdr1617grot_jp2/deshugogrotiusdr1617grot_0007.jp2&scale=4&rotate=0). Stand: 15.05.2018.
- Haase, Jeannette: *Das Ende des Kaperwesens in der europäischen Literatur und dem Recht Englands und Frankreichs bis zur Pariser Seerechtsdeklaration von 1856*. 2020 (= Europäische Hochschulschriften RechtBand 6234).
- Hambro, Edvard: *Das Neutralitätsrecht der nordischen Staaten*. In: *Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht : ZaöRV* Volume 8 (1938), S. 445–469.
- Hamy, Ernest-Theodore: *Une croisière française à la côte nord du Spitzberg en 1693*. Paris 1901. Stand: 10.10.2023.
- Harding, Richard: *Naval Warfare 1453–1815*. In: Jeremy Black (Hrsg.): *European Warfare 1453–1815* 1999, S. 96–117.
- Harding, Richard: *Seapower and naval warfare, 1650–1830*. London 1999 (= *Warfare and history*).

- Hattendorf, John B.: To Aid and Assist the Other. Anglo-Dutch Cooperation in Coalition Warfare at Sea, 1689–1714. In: Hattendorf (Hg.) – Talking about Naval History – A Collection of Essays, S. 65–81.
- Hattendorf, John B.: England in the War of the Spanish Succession a study in the English view and conduct of grand strategy, 1702–1712. New York u.a. 1987 (= Modern European history).
- Hattendorf, John B.: The Oxford encyclopedia of maritime history. Oxford 2007.
- Hattendorf (Hg.) – Talking about Naval History – A Collection of Essays.
- Hatton, Ragnhild Marie and Bromley, J.S. (Hrsg.): William III and Louis XIV. Liverpool 1968.
- Hauterive, Pierre Louis Auguste Bruno Blanc de LaNautte d': Recueil des Traités de Commerce et de Navigation de la France avec les Puissances Etrangères. Paris 1836 (= Teil 1-Band 2).
- Heitschel von Heinegg, Wolff: Visit, Search, Diversion, and Capture in Naval Warfare. Part I, The Traditional Law. In: Canadian Yearbook of International Law XXIX (1991), S. 283–329.
- Heitschel von Heinegg, Wolff: Seekriegsrecht und Neutralität im Seekrieg. Berlin 1995.
- Heitschel von Heinegg, Wolff: Naval Blockade. In: International Law Studies, Vol. 75, International Law across the Spectrum of Conflict (2000), S. 204–229.
- Henk, Ludwig Von: Die Kriegführung zur See in ihren wichtigsten Epochen. [S.l.] 2013.
- Henrat, Philippe: French Naval Operations in Spitsbergen during Louis XIV's Reign. In: Arctic 37 (1984), S. 544–551.
- Herlaut: La destruction du port de Dunkerque. Le conflit diplomatique franco-anglais (1713–1715). In: Revue du Nord 11 (1925), S. 253–289.
- Hill, Richard: The prizes of war the naval prize system in the Napoleonic Wars, 1793–1815. Stroud 1998.
- Hocquet, Jean-Claude: Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662–1792) (Book Review). Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662–1792) (Book Review).
- Hornstein, Sari R.: The Restoration Navy and English foreign trade 1674–1688 ; a study in the peacetime use of sea power. Aldershot, Hants. 1991.
- Howell, T. B.: A Complete Collection of State Trials and Proceedings for High Treason and Other Crimes and Misdemeanors from the Earliest Period to the Year 1783, with Notes and Other Illustrations. Vol. XII. 4 James II to 8 William III. (1687–1696). London 1816. <https://play.google.com/books/reader?id=6RMwAAAAYAAJ&pg=GBS.PP8&hl=de>. Stand: 08.06.2020.
- Hrodej, Philippe: Jacques Cassard, armateur et corsaire du Roi-Soleil (= Collection «Histoire»).
- Hübner, Martin: De la saisie des batimens neutres, ou du droit qu'ont les nations belligérantes d'arrêter les navires des peuples amis. La Haye 1759 (= Bd. 1).
- Israel, Jonathan I.: Dutch primacy in world trade. 1585–1740. Oxford 1989.
- Israel, Jonathan I.: The Anglo-Dutch moment. Cambridge u.a 1991.

- Israel, Jonathan I.: *Conflicts of Empires*. London 1997.
- Israel, Jonathan I.: *The Dutch Republic. Its rise, greatness, and fall, 1477–1806*. Paperback with corrections. Oxford 1998 (= Oxford history of early modern Europe).
- Jacobsen, Friedrich Johann: *Handbuch über das practische Seerecht der Engländer und Franzosen in Hinsicht auf das von ihnen in Kriegszeiten angehaltene neutrale Eigenthum, mit Rücksicht auf die englischen Assecuranz-Grundsätze ueber diesen Gegenstand*. Hamburg 1803 (= , Bd. 1).
- Jacobsen, Friedrich Johann: *Handbuch über das practische Seerecht der Engländer und Franzosen in Hinsicht auf das von ihnen in Kriegszeiten angehaltene neutrale Eigenthum, mit Rücksicht auf die englischen Assecuranz-Grundsätze ueber diesen Gegenstand*. Hamburg 1805 (= , Bd. 2).
- Jacobsen, Friedrich Johann: *Seerecht des Friedens und des Krieges in Bezug auf die Kauffahrteischiffahrt*. Altona 1815.
- Jados, Stanley S.: *Consulate of the Sea. and related documents*. 1975. <https://libro.uca.edu/consulate/consulate.htm>.
- Jameson, John Franklin: *Privateering and piracy in the colonial period*. 1970.
- Jenkins, Ernest Harold: *A history of the French Navy. From its Beginnings to the Present Day*. London 1973.
- Jessup, Philip Caryl u. Francis Deak: *The early development of the law of neutral rights*. New York 1931 (= Political Science Quarterly Vol. 46, No. 4 (Dec., 1931), pp. 481–508).
- Johnston, James: *Parliament and the Navy, 1688–1714*. Sheffield.
- Jonge, J.K.J. de: *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*. 2. Aufl. Haarlem 1859 (= Tweede Deel).
- Jonge, J.K.J. de: *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*. 2. Aufl. Haarlem 1860 (= Derde Deel).
- Jordá, Fernando: *Das „Consulat des Meeres“ als Ursprung und Grundlage des Neutralitätsrechtes im Seekriege bis zum Jahre 1856*. Hamburg 1932.
- Journal of Strategic Studies* Volume 22, 1999 – Issue 2–3.
- Justice, Alexander: *The interest of Europe, with respect to peace and war. Wherein is consider'd, I. Whether it be safe for the allies to make a peace in this conjuncture. II. Upon what Conditions a Lasting Peace may be expected. III. The Means for Obtaining such Conditions – Document – Eighteenth Century Collections Online*. 1712. <https://go-1gale-1com-1008962my6a23.emedia1.bsb-muenchen.de/>. Stand: 29.10.2022.
- Kaltenborn, Karl von: *Geschichte der Kaperei im Seekriege*. In: *Neue Jahrbücher der Geschichte und Politik*. Leipzig 1849, S. 97–136.
- Kaltenborn, Karl von: *Praxis und Reform der Kaperei im Seekriege, besonders vom deutschen Standpunkte*. In: Friedrich Bülow (Hrsg.): *Neue Jahrbücher der Geschichte und Politik*. Leipzig 1849, S. 193–228.
- Kaltenborn, Karl von: *Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts, besonders im Privatverkehre mit Rücksicht auf alle wichtigeren Partikularrechte, namentlich der Norddeutschen Seestaaten, besonders Preussens und der Hansestädte ...* Berlin 1851 (= , Bd. 1).

- Kaltenborn, Karl von: Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts, besonders im Privatverkehre mit Rücksicht auf alle wichtigeren Partikularrechte, namentlich der Norddeutschen Seestaaten, besonders Preussens und der Hansestädte ... Berlin 1851 (= , Bd. 2).
- Katchenovskiy, D.: Prize law particularly with reference to the duties and obligations of belligerents and neutrals. London 1867.
- Kellenbenz, Hermann: Die erste bewaffnete Neutralität und ihre Auswirkungen auf die hamburgische Schifffahrt. In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte (1976), S. 31–48.
- Kempe, Michael: Piraten als Gestalter des Völkerrechts? Ein Blick in frühneuzeitliche Friedens- und Waffenstillstandsverträge. Mainz 2008.
- Kempe, Michael: Piraten als Gestalter des Völkerrechts? Ein Blick in frühneuzeitliche Friedens- und Waffenstillstandsverträge. Mainz 2008. <https://www.ieg-friedensvertraege.de/publikationsportal/kempe-michael-piraten-2008>. Stand: 20.2.2022.
- Kempe, Michael: Fluch der Weltmeere Piraterie, Völkerrecht und internationale Beziehungen 1500–1900. Frankfurt [u.a.] 2010.
- Kempe, M.: The pirate round. Globalized sea robbery and self-organizing trans-maritime networks around 1700. In: European Expansion and Indigenous Response 21 (2016), S. 138–159.
- Kert, Faye Margaret: Prize and Prejudice. Privateering and Naval Prize in Atlantic Canada in the War of 1812. Oxford 2017 (= Research in Maritime History LUP).
- Kirchmann, Julius H.v.: Des Hugo Grotius Drei Bücher über das Recht des Krieges und Friedens: in welchem das Natur- und Völkerrecht und das Wichtigste aus dem öffentlichen Recht erklärt werden. Berlin 1869 (= Philosophische Bibliothek, 16. Band, Hugo Grotius' Recht des Krieges und Friedens. Zweiter Band).
- Kleen, Richard: Lois et usages de la neutralité d'après le droit international conventionnel et coutumier des États civilisés. Tome Second. Paris 1900 (= II).
- Koster, Peter und Müller, Hartmut (Hrsg.): Chronik der Kaiserlichen Freien Reichs- und Hansestadt Bremen. 1600–1700. Bremen 2004.
- Kulsrud, Carl Jacob: Maritime neutrality to 1780: a history of the main principles governing neutrality and belligerency to 1780. Maritime neutrality to 1780: a history of the main principles governing neutrality and belligerency to 1780. 1936.
- Kunz, Josef Laurenz: Kriegsrecht und Neutralitätsrecht. Wien 1935.
- Lambert, Andrew D.: War at sea in the age of sail 1650–1850. London 2000 (= The Cassell history of warfare).
- Lediard, Thomas: The naval history of England, in all its branches; from the Norman conquest in the year 1066. to the conclusion of 1734. Collected from the most approved historians, English and foreign, authentick records and manuscripts, scarce tracts, original journals, &c. with many facts and observations, never before made publick. London 1735 (= Bd. 1).

- Lediard, Thomas: The naval history of England, in all its branches; from the Norman conquest in the year 1066. to the conclusion of 1734. Collected from the most approved historians, English and foreign, authentick records and manuscripts, scarce tracts, original journals, &c. with many facts and observations, never before made publick. London 1735 (= , Bd. 2).
- Lespagnol, André: Messieurs de Saint-Malo une élite négociante au temps de Louis XIV.
- Lespagnol, André: La Place des armements mixtes dans la mobilisation de l'arsenal de Brest. In: *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*. Anjou. Maine. Poitou-Charente. Touraine (2012), S. 207–211.
- Link, Christoph: Hugo Grotius als Staatsdenker. Tübingen 1983 (= *Recht und Staat in Geschichte und Gegenwart*, Bd. 512).
- Louis, William Roger: The Oxford history of the British empire/1: The origins of Empire. British overseas enterprise to the close of the seventeenth century. Oxford [u.a.] 1998.
- Louis, William Roger: The Oxford history of the British empire/2: The eighteenth century. Oxford [u.a.] 1998.
- Lunsford-Poe, Virginia West: Piracy and privateering in the golden age Netherlands. New York, NY [u.a.] 2004.
- Lynn, John A.: The wars of Louis XIV, 1667–1714 (= *Modern wars in perspective*).
- Madison, James: An Examination of the British Doctrine, Which Subjects to Capture a Neutral Trade, not open in time of peace, [ante-8 January 1806]. 2017. <https://founders.archives.gov/documents/Madison/02-11-02-0031>. Stand: 21.10.2022.
- Mahan, Alfred T.: The Influence of Sea Power upon History 1660–1783. 12th Edition. Boston 1989.
- Malettke, Klaus: Die Bourbonen. Band I: Von Heinrich IV. bis zu Ludwig XIV. Stuttgart 2008.
- Malmberg, Mikael af: Neutrality and state-building in Sweden. Basingstoke [u.a.] 2001 (= *St. Antony's series*).
- Malo, Henri: La Grande Guerre des Corsaires. Dunkerque 1702–1715. Paris 1925.
- Mansel, Philip: King of the world. The life of Louis XIV. London 2019.
- Mansel, Philip: König der Welt. Das Leben von Ludwig XIV. Berlin 2022.
- Marley, David: Pirates and privateers of the Americas. Santa Barbara, CA u.a 1994.
- Marley, David F.: Wars of the Americas. A Chronology of Armed Conflict in the New World, 1492 to the Present. Santa Barbara, CA. 1998.
- Marriott, J.: The Case of the Dutch Ships, Considered ... The Second Edition. 1757.
- Marsden, R. G.: Early Prize Jurisdiction and Prize Law in England. Part 1. In: *The English Historical Review* (1909), S. 675–697.
- Marsden, R. G.: Early Prize Jurisdiction and Prize Law in England. Part 2. In: *The English Historical Review* (1910), S. 243–263.
- Marsden, R. G.: Early Prize Jurisdiction and Prize Law in England. Part 3. In: *The English Historical Review* (1911).

- Martens, Georg Friedrich von: *Essai concernant les armateurs, les prises et sur tout les reprises: d'après les loix, les traités, et les usages des puissances maritimes de l'Europe*. 1795.
- Martens, Georg Friedrich von: *Versuch über Caper, feindliche Nehmungen und insonderheit Wiedernehmungen. Nach den Gesetzen, Verträgen und Gebräuchen der Europäischen Seemächte*. Göttingen 1795.
- Martens, G. F. von: *Einleitung in das positive Europäische Völkerrecht auf Verträge und Herkommen gegründet*. Göttingen 1796.
- Martens, Georg Friedrich von: *An Essay on Privateers, Captures, and particularly on Recaptures according to the laws, treaties, and usages of the maritime powers of Europe*. London 1802.
- Martens, Georg Friedrich von: *Erzählungen merkwürdiger Fälle des neueren Europäischen Völkerrechts in einer practischen Sammlung von Staatsschriften aller Art in teutscher und französischer Sprache: Nebst einem Anhang von Gesetzen und Verordnungen, welche in einzelnen Europäischen Staaten über die Vorrechte auswärtiger Gesandten ergangen sind*. 1802 (= Bd. 2).
- Martens, Georg Friedrich von: *Grundriß des Handelsrechts: insbesondere des Wechsel- und Seerechts*. 1820.
- Martin, Henri: *The Age of Louis XIV*. 1865 (= Martin's History of France, Bd. 1).
- Martin, Henri: *The Age of Louis XIV*. 1865 (= Martin's History of France, Bd. 2).
- Marzagalli, Silvia: 'However illegal, extraordinary or almost incredible such conduct might be': Americans and neutrality issues in the Mediterranean during the French Wars. In: *The International Journal of Maritime History* 28 (2016), S. 118–132.
- Marzagalli, Silvia und Müller, Leos: 'In apparent disagreement with all law of nations in the world': Negotiating neutrality for shipping and trade during the French Revolutionary and Napoleonic Wars. 12.02.2016. <http://journals.sagepub.com/emedien.ub.uni-muenchen.de/doi/full/10.1177/0843871415624167>. Stand: 11.07.2018.
- McLay, K. A. J.: Combined operations and the European theatre during the Nine Years' War, 1688–97\*. In: *Historical Research* 78 (2005), S. 506–539.
- Menzel, Ulrich: *Imperium oder Hegemonie? Folge 10: Frankreich 1635–1714: Der gezügelte Hegemon*. Braunschweig 2008. <http://rzblo4.biblio.etc.tu-bs.de:8080/docportal>. Stand: 01.02.2017.
- Mercure historique et politique contenant l'état présent de l'Europe*. Octobre 1704. In: *Mercure* (1704).
- Merriman, R. D.: *Queen Anne's Navy. Documents concerning the administration of the Navy of Queen Anne 1702–1714*. London MCMLXI.
- Meurer, Alexander: *Seekriegsgeschichte in Umrissen. Seemacht und Seekriege vornehmlich vom 16. Jahrhundert ab*. Leipzig 1925.
- Meyer, Jean: *La guerre de course de l'Ancien Régime au XXe siècle : essai sur la guerre industrielle*.

- Meyer, Jean: *La course: romantisme, exutoire social, réalité économique. Essai de méthodologie*. 1971. [http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/abpo\\_0003-391X\\_1971\\_num\\_78\\_2\\_2561](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/abpo_0003-391X_1971_num_78_2_2561). Stand: 23.11.2014.
- Meyer, Jean: *Frankreich im Zeitalter des Absolutismus*. Stuttgart 1990 (= *Geschichte Frankreichs*).
- Meyer, Jean: *La guerre de course de l'Ancien Régime au XXe siècle : essai sur la guerre industrielle*. In: *Histoire, économie et société* 16 (1997), S. 7–43.
- Meyer, Jean und Acerra, Martine: *Histoire de la marine française. Des origines à nos jours*. Rennes 1994.
- Meyer, W. R.: *English Privateering in the War of 1688 to 1697*. In: *The Mariner's Mirror* 67 (1981), S. 259–272.
- Meyer, W. R.: *English Privateering in the War of the Spanish Succession 1702–1713*. 1713. In: *The Mariner's Mirror* 69 (1983), S. 435–446.
- Meyer, Alexander: *Berthold Schenk Graf von Stauffenberg (1905–1944) Völkerrecht im Widerstand*. Berlin 2001 (= *Tübinger Schriften zum internationalen und europäischen Recht*).
- Molloy, Charles: *De Jure Maritimo Et Navali. Or, a Treatise of Affairs Maritime and of Commerce*. In *Three Books*. 6. Aufl. London 1707.
- Moore, John Robert: *Defoe, Steele, and the Demolition of Dunkirk*. In: *Huntington Library Quarterly*, Vol. 13, no. 3, 1950, pp. 279–302. JSTOR, <https://doi.org/10.2307/3816138>. Accessed 19 Mar. 2022
- Morel, Anne: *La guerre de course à Saint-Malo de 1681 à 1715. 2ème partie, tableaux des armements malouins*. Rennes 1958. <https://www.shabretagne.com/document/article/2817/La-guerre-de-course-a-Saint-Malo-de-1681-a-1715-2eme-partie-tableaux-des-armements-malouins>.
- Morieux, Renaud: *Une mer pour deux royaumes. La Manche, frontière franco-anglaise (XVIIe-XVIIIe siècles)*. Rennes 2008.
- Murray, W. and Millett, A.: *A War to Be Won: Fighting the Second World War*. Cambridge, Mass 2000. Murray, Williamson, and Allan R. Millett. *A War to Be Won : Fighting the Second World War*, Harvard University Press, 2000. ProQuest Ebook Central, <https://ebookcentral-proquest-com-1008395a51528.emedia1.bsb-muenchen.de/lib/bsb/detail.action?docID=3300332>.
- Neff, Stephen C.: *War and the Law of Nations*. Cambridge 2005.
- Neitzel, Sönke: *Von Wirtschaftskriegen und der Wirtschaft im Kriege*. In: Dornik, Wolfram [u.a.] (Hrsg.): *Krieg und Wirtschaft. Von der Antike bis ins 21. Jahrhundert*. Innsbruck 2010, S. 50.
- Nerzic, Jean-Yves: *Des corsaires au secours de la Royale*. <https://patrimoine-deplou-gasnou.weebly.com/des-corsaires-au-secours-de-la-royale.html>. Stand: 28.05.2018.
- Nerzic, Jean-Yves: *Nesmond André, Marquis de*. In: *Dictionnaire des corsaires et pirates*, S. 576–578.

- Nerzic, Jean-Yves: La place des armements mixtes. Dans la mobilisation de l'arsenal de Brest sous les deux Pontchartrain (1688–1697 & 1702–1713). Milon-La-Chapelle 2010.
- Nerzic, Jean-Yves: Duguay-Trouin. Armateur malouin, corsaire brestois. Milon-la-Chapelle 2012 (= Aventure & découvertes).
- Neutralität – Staatslexikon. 05.10.2023. <https://www.staatslexikon-online.de/Lexikon/Neutralit%C3%A4t>. Stand: 05.10.2023.
- Niemeyer, Theodor: Urkundenbuch zum Seekriegsrecht. Berlin 1913.
- Norman, Charles Boswell: The corsairs of France. With portraits and a map. London 1887. <http://archive.org/stream/corsairsoffrancoonorm#page/n7/mode/2up>. Stand: 27.08.2015.
- Onnekink, David: Reinterpreting the Dutch Forty Years War, 1672 – 1713. London 2016.
- Owen, John Hely: War at Sea Under Queen Anne 1702–1708. Cambridge 2010.
- Paasch, Henri: From keel to truck. Marine Dictionary in English, French & German. 3. Aufl. London 1901.
- Padfield, Peter: Maritime supremacy & the opening of the western mind. Naval campaigns that shaped the modern world. Woodstock, NY [u.a.] 2000.
- Peifer, Douglas Carl: Maritime Commerce Warfare : the Coercive Response of the Weak? In: Naval War College review (2013), S. 83–109.
- Pemsel, Helmut: Weltgeschichte der Seefahrt. Seeherrschaft II, Seekriege und Seepolitik von 1650 bis 1914. Wien und Graz 2005 (= , Bd. 6).
- Pennell, C. R. (Hrsg.): Bandits at sea. A pirates reader. New York [u.a.] 2001.
- Petitfils, Jean-Christian: Louis XVI. Paris 2005.
- Petrie, Donald A.: The prize game. Lawful looting on the High Seas in the Days of Fighting Sail. Annapolis, Md 1999.
- Pfister-Langanay, Christian und Société Dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie. Centre National de la Recherche Scientifique (Paris): Ports, navires et negociants à Dunkerque (1662–1792). Dunkerque 1985.
- Pietschmann, Horst (Hrsg.): Atlantic history. History of the Atlantic system 1580–1830; papers presented at an international conference, held 28 August – 1 September, 1999, in Hamburg, organized by the Department of History, University of Hamburg ... Göttingen 2002 (= Veröffentlichung der Joachim-Jungius-Gesellschaft der Wissenschaften, Hamburg, Bd. 94).
- Pilgrim, Donald George: The uses and limitations of French naval power in the reign of Louis XIV. 1970.
- Pincus, Steven: 1688. New Haven [u.a.] 2009 (= The Lewis Walpole series in eighteenth-century culture and history).
- Pöhls, Meno: Darstellung des Seerechts nach gemeinem und Hamburgischem Rechte und nach den Gesetzen der vorzüglichsten handelnden Staaten Europa's und America's: Dritter Band. Seerecht. Vierter Teil. 1833 (= , Bd. 3).
- Potter, Elmar B. und Nimitz, Chester W: Seemacht. Eine Seekriegsgeschichte von der Antike bis zur Gegenwart. München 1974.

- Prak, Maarten Roy: *The Dutch Republic in the seventeenth century*. New York [u.a.] 2005.
- Pratt, Frederic Thomas: *Law of Contraband of War. An Appendix, containing Extracts from Treaties, Miscellaneous Papers, and Forms of Proceedings*. London 1856.
- Preiser, Wolfgang: *Consolat de Mar*. In: Karl Strupp und Hans-Jürgen u.a. Schlochauer (Hrsg.): *Wörterbuch des Völkerrechts*. Berlin 1960–1962, S. 299–300.
- Ranke, Leopold von: *Französische Geschichte. vornehmlich im sechzehnten und siebenzehnten Jahrhundert*. Stuttgart [u.a.] 1856 (= , Bd. 4).
- Razor, Eugene L.: *English. British naval history to 1815 a guide to the literature*. Westport, Conn. [u.a.] 2004.
- Rebitsch, Robert: *Die Englisch-Niederländischen Seekriege*. Wien [u.a.] 2014.
- Recker, Marie-Luise: *Der Vertrag von Dover 1670 zur englischen Außenpolitik der Restaurationszeit*. In: *Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte*, S. 271–294.
- Reddie, James: *An historical view of the law of maritime commerce*. Edinburgh, London 1841.
- Reddie, J.: *Researches, Historical and Critical, in Maritime International Law*. Edinburgh 1844 (= Bd. 1).
- Reibstein, Ernst: *Das Völkerrecht der deutschen Hanse*. In: *Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht : ZaöRV* (1956), S. 38–92.
- Reimer, Torsten: *Before Britannia ruled the Waves. Die Konstruktion einer maritimen Nation*. München 2006.
- Ressel, Magnus: *Zwischen Sklavenkassen und Türkenpässen*. Berlin [u.a.] 2012 (= Pluralisierung & Autorität).
- Richmond, Herbert: *The Navy as an instrument of policy 1558–1727*. Cambridge 1953.
- Rindfleisch, Alexander: *Zwischen Kriegserwartung und Verrechtlichung*. Norderstedt 2012.
- Ritchie, Robert C.: *Captain Kidd and the war against the pirates*. Cambridge, Mass. [u.a.] 1986.
- Rittmeyer, Rudolph: *Seekriege und Seekriegswesen in ihrer weltgeschichtlichen Entwicklung. Mit besonderer Berücksichtigung der großen Seekriege des XVII. und XVIII. Jahrhunderts*. Neudr. d. Ausg. Berlin 1911. Neufahrn u.a. 1984.
- Rodger, Nicholas A. M.: *Weather, geography and naval power in the age of sail*. In: *Journal of Strategic Studies* Volume 22, 1999 – Issue 2–3, S. 178–200.
- Rodger, Nicholas A. M.: *Queen Elizabeth and the Myth of Sea-Power in English History*. In: *Transactions of the Royal Historical Society* 14 (2004), S. 153–174.
- Rodger, Nicholas A. M.: *The command of the ocean. A naval history of Britain 1649–1815*. London 2006.
- Rodger, Nicholas A. M.: *Essays in naval history, from medieval to modern*. Farnham [u.a.] 2009.
- Rommelse, Gijs: *The role of mercantilism in Anglo-Dutch political relations, 1650–74* (2010).
- Ronciere, Charles B.: *Histoire de la marine française. 163–1682*. Paris 1920 (= , Bd. 5).

- Ronciere, Charles B.: *Histoire de la marine française. 1684–1715*. Paris 1932 (= , Bd. 6).
- Roscoe, Edward Stanley: *A history of the English Prize Court*. London 1924.
- Ross, John F.L.: *Neutrality and international sanctions. Sweden, Switzerland and collective security*. First published. New York, Westport, Connecticut, London 1989.
- Rotteck, C. und Welcker, K. T.: *Staats-Lexikon. Encyclopädie der Staatswissenschaften in Verbindung mit vielen der angesehensten Publicisten Deutschlands*. 1841 (= Bd. 11).
- Ryan, A. N.: *William III and the Brest Fleet in the Nine Years War*. In: Hatton, Ragnhild Marie and Bromley, J.S. (Hrsg.): *William III and Louis XIV*. Liverpool 1968, S. 49–67.
- Saint-Léger, Alexandre de: *La Flandre Maritime et Dunkerque sous la domination française, 1659–1789*. Thèse de Doctorat. Paris, Lille 1900.
- Schlegel, Joann F.W.: *Visitation of Neutral Vessels under Convoy; or, an Impartial Examination of a Judgment pronounced by the English Court of Admiralty, the 11th June, 1799, in the case of the Swedish Convoy*. London 1801.
- Schmitt, Carl: *Land und Meer. Eine weltgeschichtliche Betrachtung*. 6. Aufl. Stuttgart 2008.
- Schnakenbourg, Éric (Hrsg.): *Neutres et neutralité dans l'espace atlantique durant le long XVIIIe siècle (170–1820) une approche globale (= Le monde atlantique)*.
- Schnakenbourg, Éric: *La France, le Nord et l'Europe au début du XVIIIe siècle*. Paris 2008 (= Bibliothèque d'histoire moderne et contemporaine).
- Schnakenbourg, Eric: *Entre la guerre et la paix. Neutralité et relations internationales, XVIIe-XVIIIe siècles*. Rennes 2013 (= Histoire).
- Schnakenbourg, Christian und Imbert, Jean: *L'Amiraute de France à l'époque de la monarchie administrative (1669–1792)*. [S.l.] 1975.
- Schnettger, Matthias: *Der Spanische Erbfolgekrieg*. München 2014.
- Selden, John: *Of the dominion, or ownership, of the sea*. London 1652.
- Shomette, Donald und Haslach, Robert D.: *Raid on America. The Dutch naval campaign of 1672–1674*. Columbia, SC 1988 (= Studies in maritime history).
- Sicking, Louis: *Introduction: maritime conflict management, diplomacy and international law, 1100–1800*. In: *Comparative Legal History* 5, S. 2–15.
- Sicking, Louis: *De piraat en de admiraal*. Leiden 2014.
- Siegrist, Hannes: *Perspektiven der vergleichenden Geschichtswissenschaft. Gesellschaft, Kultur, Raum*. In: *Vergleich und Transfer. Komparatistik in den Sozial-, Geschichts- und Kulturwissenschaften*. Frankfurt a. M 2003, S. 263–297.
- Sonnino, Paul: *Louis XIV and the origins of the Dutch War*. Cambridge [England], New York 1988 (= Cambridge studies in early modern history).
- Speck, Ernst: *Seehandel und Seemacht. Eine handlungsgeschichtliche Skizze*. Leipzig 1900.
- Stapleton, John M., JR.: *The Blue-Water dimension of King William's War: Amphibious operations and Allied Strategy during the Nine Years' War, 1688–1697*. In: *Amphibious warfare 1000–1700 Commerce state formation and European expansion*, S. 315–356.
- Stark, Francis Raymond: *The abolition of privateering and the Declaration of Paris*. In: *Studies in History – Economics and Public Law*.

- Starkey, David J.: British privateering enterprise in the eighteenth century. Exeter, Devon 1990.
- Starkey, David J.: Pirates and privateers. New perspectives on the war on trade in the eighteenth and nineteenth centuries. Exeter 1997 (= Exeter maritime studies, Bd. 12).
- Stauffenberg, Berthold Schenk, Graf von: Das Prisenrecht der französischen Instruktionen vom 8. März 1934. Berlin.
- Strupp, Karl: Urkunden zur Geschichte des Völkerrechts. Band 1: Bis zum Berliner Kongress (1878). Gotha 1911.
- Strupp, Karl: Wörterbuch des Völkerrechts. 2. Aufl. Berlin 1960.
- Strupp, Karl und Schlochauer, Hans-Jürgen u.a. (Hrsg.): Wörterbuch des Völkerrechts. Berlin 1960–1962.
- Stubbe, Henry: A justification of the present war against the United Netherlands. London 1673.
- Studies in History – Economics and Public Law.
- Sue, Eugène: Histoire de la marine française. Paris 1835 (= Bd. 1).
- Sue, Eugène: Histoire de la marine française. Paris 1835 (= Bd. 2).
- Sue, Eugène: Histoire de la marine française. Paris 1845 (= Bd. 3).
- Sue, Eugène: Histoire de la marine française. Paris 1845 (= Bd. 4).
- Sue, Eugène: Histoire de la marine française: XVIIe siècle – Jean Bart. 1837. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k282078?rk=42918;4>. Stand: 05.11.2017.
- Symcox, Geoffrey: The crisis of French sea power 1688–1697 From the Guerre d'Escadre to the Guerre de Course. Hague 1974.
- Symcox, Geoffrey: War, diplomacy, and imperialism, 1618–1763. New York 1974 (= Documentary history of Western civilization).
- Tanner, J. R. (Hrsg.): The Naval Manuscripts in the Pepysian Library, Vol. II. Admiralty Letters (Vols. II. & III.). 1904 (= Vol. 27).
- Tanner, J. R. (Hrsg.): Samuel Pepys's Naval Minutes. 1925 (= Vol. 60).
- Ternat, François: Partager le monde. Rivalités impériales franco-britanniques (1748–1756). Paris imp. 2015, cop.2015 (= Centre Roland Mousnier, Bd. 72).
- Thomson, Janice E.: Mercenaries, pirates, and sovereigns. 2. print., and 1. pbk. print. Princeton, NJ 1996 (= Princeton studies in international history and politics).
- Townley, Lynne Margaret: Sir William Scott, Lord Stowell and the development of the prize law in the high court of admiralty 1798–1828. With particular reference to the rights of belligerents. Birmingham 31 December 1994.
- Tramond, Joannès: Manuel d'histoire maritime de la France. Paris 1916. Stand: 19.02.2022.
- Troost, Wouter: William III, the Stadholder-king. Aldershot [u.a.] 2005.
- Unbekannt: Das Seerecht und die Neutralität auf der See. 1854.
- Unknown: Two terrible sea-fights. London 1652.
- Unknown: An Exact and true account of the blowing up of the French magazine of Dunkirk. London 1690.

- Unknown: A Discourse of the laws relating to pirates and piracies and the marine affairs of Great Britain. London 1726.
- Upton, Francis Henry: The law of nations affecting commerce during war with a review of the jurisdiction, practice, and proceedings of prize courts. New York 1862.
- Valin, René-Josué: Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'Août 1681. La Rochelle 1760 (= Tome Premier).
- Valin, René-Josué: Traité des prises: ou Principes de la jurisprudence françoise concernant les prises qui se font sur mer, relativement aux dispositions tant de l'Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, que des arrêts du Conseil, ordonnances & réglemens antérieurs & postérieurs, rendus sur ce sujet. Avec une notice de la procédure qui doit être observée à cet égard. La Rochelle 1763.
- Valin, René-Josué: Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'Août 1681. La Rochelle 1776 (= Tome Second).
- Van Kampen, Nicolaas G.: Geschichte der Niederlande. Vom Jahre 1609 bis 1815. Hamburg 1833 (= Geschichte der europäischen Staaten 2. Band).
- Van Prud'homme Reine, Ronald Boudewijn und van der Oest, E. W.: Kapers op de kust. Nederlandse kaapvaart en piraterij 1500–1800. Vlissingen 1991.
- Vattel, Emer de: Le droit des gens ou principes de la loi naturelle. Leide 1758.
- Veillon, Adrien: Die Auswirkungen des Prisenrechts auf die Neutralen. Winterthur 1959.
- Vergé-Franceschi, Michel: Dictionnaire d'histoire maritime. Volume 2: H-Z. Paris 2002 (= , Bd. 2).
- Vergleich und Transfer. Komparatistik in den Sozial-, Geschichts- und Kulturwissenschaften. Frankfurt a. M. 2003.
- Verhees-van Meer, Johanna T.: De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse successieoorlog. 1702–1713. Middelburg 1986.
- Vierecke, Andreas: Dtv-Atlas Politik. München 2010 (= Dtv).
- Vignols, Léon: La course maritime – ses conséquences économiques sociales et internationales. In: Revue d'histoire économique et sociale 15 (1927), S. 196–230.
- Villette, P.L.V.: Mémoires du marquis de Villette. 1844.
- Villiers, Patrick (Hrsg.): Abenteurer und Angestellte. Zur Geschichte der Freibeuterei. Berlin 1985 (= Freibeuter. Vierteljahresschrift für Kultur und Politik, Bd. 25).
- Villiers, Patrick: Convois et corsaires dans l'Atlantique pendant la guerre d'Indépendance des Etats-Unis d'Amérique. In: Revue Historique 256 (1976), S. 37–57.
- Villiers, Patrick: Les corsaires du littoral Dunkerque, Calais, Boulogne de Philippe II à Louis XIV (1568–1713). De la guerre de 80 ans à la guerre de succession d'Espagne. Villeneuve d'Ascq 2000.
- Villiers, Patrick: Les corsaires. Des origines au traité de Paris du 16 avril 1856. Paris 2007 (= Histoire de la marine).
- Villiers, Patrick: Jean Bart. Corsaire du Roi-Soleil. Paris 2013.
- Villiers, Patrick: La France sur mer de Louis XIII à Napoléon Ier. Inedit. 2015.

- Villiers, Patrick: *Marine Royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV a Louis XVI*. Lille ca. 1990 (= , Bd. 1).
- Villiers, Patrick und Duteil, Jean-Pierre: *L'Europe, la mer et les colonies (XVIIe-XVIIIe siècle)*. 2000.
- Vitzthum, Wolfgang, Graf: *Handbuch des Seerechts*. München 2006.
- Voltaire, François M.: *Das Zeitalter Ludwigs XIV*. Berlin 2015.
- Walker, Thomas Alfred: *A History of the Law of Nations. From the Earliest Times to the Peace of Westphalia, 1648*. Cambridge 1899 (= Vol. I).
- Ward, A. u.a.W. (Hrsg.): *The Cambridge modern history. The Age of Louis XIV*. Cheap ed. Cambridge 1934.
- Weber, R.E.J., Dr.: *De aanval op de smyrnavloot van 1672*. In: *Marineblad* (1939), S. 810–819.
- Wehberg, Hans: *Das Seekriegsrecht*. Stuttgart 1915.
- Weindl, Andrea: *Der transatlantische Sklavenhandel im zwischenstaatlichen europäischen Vertragsrecht der Frühen Neuzeit*. In: *Publikationsportal Europäische Friedensverträge*, Abschnitt 1–16.
- Welskopp, Thomas: *Comparative History*. In: *European History Online (EGO)*.
- Weskett, J., Engelbrecht, J. A. und Donatius, C. G.: *Kaufmanns und Asseruradeurs in London. Theorie und Praxis der Asseruranzen: welcher die Buchstaben A bis L enthält*. Erster Band. 1782 (= Bd. 1–2).
- Westlake, John: *International law. Part II, War*. Cambridge 1913.
- Westlake, John: *The collected papers of John Westlake on public international law*. Cambridge 1914.
- Wheaton, Henry: *Elements of international law*. 2. Aufl. London.
- Wheaton, Henry: *A digest of the law of maritime captures and prizes*. New-York 1815.
- Williams, Gomer: *History of the Liverpool privateers and letters of marque with an account of the Liverpool slave trade*. London 1897. <https://archive.org/details/historyofliverpoowilluoft>.
- Willis, Sam: *Fighting at sea in the eighteenth century the art of sailing warfare*. Woodbridge [u.a.] 2008.
- Willis, Sam: *The Admiral Benbow. The life and times of a naval legend*. London 2010 (= *Hearts of oak/Book 2*).
- Wilson, David: *Piracy, patronage & political economy: Captain Kidd and the East India Trade*. In: *International Journal of Maritime History*, Vol.27 (1) (2015), S. 26–40.
- Wilson, Charles und Proctor, David (Hrsg.): *1688 – The Seaborne Alliance and diplomatic revolution. Proceedings of an international symposium held at the National Maritime Museum, Greenwich, 5–6 October 1988*. Greenwich 1989.
- Winfield, Rif: *The Reduction of the French Mediterranean Fleet 1702–1709*. In: *The Mariner's Mirror*, S. 330–340.
- Winfield, Rif & Roberts, Steven S.: *French warships in the age of sail 1626–1786. Design, construction, careers and fates*. Barnsley, South Yorkshire 2017.

- Wubs-Mrozewicz, Justyna: The Hanse in medieval and early modern Europe. Leiden [u.a.] 2013 (= The northern world, Bd. 60).
- Wynne, William: The life of Sir Leoline Jenkins Judge of the High-Court of Admiralty. And Prerogative Court of Canterbury, &c. Ambassador and Plenipotentiary For The General Peace At Cologne and Nimeguen, And Secretary of State to K. Charles II. London 1724 (= Vol. 1).
- Wynne, William: The life of Sir Leoline Jenkins Judge of the High-Court of Admiralty. And Prerogative Court of Canterbury, &c. Ambassador and Plenipotentiary For The General Peace At Cologne and Nimeguen, And Secretary of State to K. Charles II. London 1724 (= Vol. 2).
- Young, William Anthony: International politics and warfare in the age of Louis XIV and Peter the Great. A guide to the historical literature. New York [N.Y.] 2004.
- Youngs, Raymond: English, French and German comparative law. London [u.a.] 1998.
- Zajtay, Imre: Beiträge zur Rechtsvergleichung. Tübingen 1976 (= Materialien zum ausländischen und internationalen Privatrecht).
- Zechlin, Egmont: Völker und Meere. Leipzig 1944 (= Veröffentlichungen des Reichsinstituts für Seegeltungsforschung im Deutschen Seegeltungswerk).
- Zweigert, Konrad: Rechtsvergleichung. Darmstadt 1978 (= Wege der Forschung).
- Zweigert, Konrad und Kötz, Hein: Einführung in die Rechtsvergleichung auf dem Gebiete des Privatrechts. 3., neubearb. Aufl. Tübingen 1996.
- Zweigert, Konrad und Kötz, Hein: An introduction to comparative law. 3. rev. ed., [Nachdr.]. Oxford [u.a.] 1998.

### **Bilder/Karten**

- Académie des inscriptions et belles-lettres / France / 0070. Médailles sur les principaux événements du règne de Louis le Grand, avec des explications historiques. Par l'Académie, S. 229. Die Inschrift lautet: *Pour avoir coulé à fond, ou mis en suite la Flotte des Anglois & des Hollandois.*
- Collection Antiquariaat FORUM BV Die Niederlande. The engraving comes from the second title in the following work: OZANNE, Nicolas-Marie. Recueil des combats de Duguay-Trouin [= Les campagnes de Duguay-Trouin]. Paris, Yves Marie le Gouaz, [1774]. With: (2) OZANNE, Pierre. Recueil des combats de Jean-Bart, chef d'escadre sous Louis XIV, suivis de l'abrégé de sa vie. Paris, Yves Marie le Gouaz, 1806.
- Éditeur Amstelodami apud Abraham Allard (1676? – 1725) cum Privilegio Potentissimorum D. D. ordinum Hollandiae et West-Frisiae, L'idée de la paix conclue entre les Hauts alliés et les François dans la ville d'Utrecht le 11 avril et rati-fée le 12. me mai 1713. Zugriff am 17.04.2019 unter <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b531725704.r=abraham%20allard?rk=278971;2>.
- Goos, Pieter: Het Canaal tusschen Engeland en Vrancricck. S.1034\_(17) kaart 015 (zee-kaart, gravure, papier), Atlassen uit het Scheepvaartmuseum, Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam. Amsterdam 1676.

- Nolin, J. B.: Carte generale des Isles Britanniques avec les Costes de France des Pays Bas et de Danemark ... – Digital collections. Paris 1702. <http://www5.kb.dk/maps/kortsa/2012/jul/kortatlas/object61938/en/>. Stand: 05.11.2023.
- Renard, Louis: Mare Germanicum ab Amelandia ad Promontoria Caleti et Doverae. Pascaert van de Noort-Zee van Ameland tot de Hoofden. Signatur J 8567–16, Blatt 34. Universitätsbibliothek Freiburg im Breisgau.



In dieser Dissertation werden die komplexen Dynamiken des Prisenrechts und seiner Anwendung durch die Seemächte Frankreich, England und die Niederlande zwischen 1672 und 1713 aufgezeigt. Geprägt von drei bedeutenden Konflikten – dem Holländischen Krieg, dem Neunjährigen Krieg und dem Spanischen Erbfolgekrieg –, illustriert die Arbeit die Verflechtung von Seekriegsführung und maritimer Rechtspraxis.

Eine detaillierte quantitative und qualitative Analyse von 361 thematisch relevanten Dokumenten enthüllt grundlegende externe und interne Auswirkungen auf die Praxis des Prisenrechts, insbesondere des Konterbanderechts. Dieses Rechtsinstitut spielte eine prägende Rolle auch über die folgenden 150 Jahre, bevor darüber in der Pariser Seerechtsdeklaration von 1856 eine Harmonisierung erzielt wurde. Die Untersuchung beleuchtet zudem das Spannungsfeld zwischen dem jeweiligen nationalen Streben nach Rechtssicherheit in der Anwendung des Prisenrechts und dem vorrangigen Interesse privater Kaperer an der Gewinnerzielung.

Dieses Buch richtet sich an Historiker, Juristen und alle, die ein umfassendes Verständnis für die komplizierten Aspekte der maritimen Handelskriegsführung und deren rechtlichen Rahmen suchen.

**Bernd Lehmann** promovierte nach seinen beruflichen Tätigkeiten in der deutschen Marine einschließlich eines Studiums an der United States Naval Postgraduate School Monterey/CA mit dem M.Sc. in 'Operations Research' sowie bei der Studieneinrichtung der NATO in Den Haag/NL mit der vorliegenden Dissertation im Fach Frühneuzeitliche Geschichte an der Ludwig-Maximilians-Universität München. Sein Forschungsschwerpunkt liegt auf der Einbeziehung des Prisenrechts in der nationalen Sicherheits- und Verteidigungspolitik der Staaten seit dem Vertrag von Utrecht 1713 bis in die heutige Zeit.

ISBN 978-3-99165-311-0

