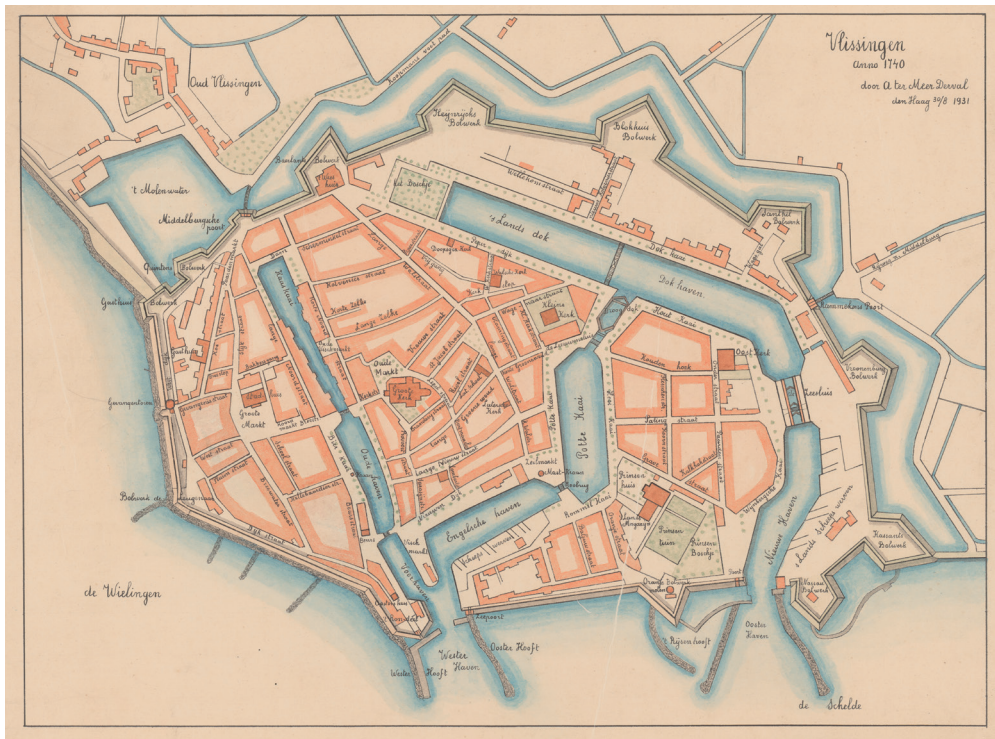


Al die willen te kaap' ren varen



Plattegrond van Vlissingen rond ca. 1740, tekening A. ter Meer Derval (Den Haag, 30 augustus 1931), GAV, HTA inv.nr. 2041.

Johan Francke

AL DIE WILLEN TE KAAP'REN VAREN



De Nederlandse commissievaart
tijdens de Vierde Engelse Oorlog

1780-1784



WalburgPers

Deze uitgave kwam tot stand mede dankzij financiële steun van
Prins Bernhard Cultuurfonds
Stichting Jan Hintzen Publicatiefonds
Van de Velde Publicatiefonds
Vaderlandsch Fonds ter aanmoediging van 's lands zeedienst
Directie der Oostersche Handel en Reederijen
Dr. Hendrik Muller's Vaderlandsch Fonds
Unger-van Brero fonds
Boekenfonds Elisabeth Grent/ F.J.A.M. van der Helm
Familiefonds Snouck-Hurgronje
Slavenkas Zierikzee
Fonds Zeemans- en Vissersbeurs



Afbeeldingen omslag

Het fregat *HMS Artois* onder bevelhebber McBride levert op 3 december 1781 slag met de kaperschepen *Mars* en *Hercules* bij de Doggersbank. Olieverfschilderij Robert Dodd, NMM, BHC0435.

Daniël Veelwaard, Adelaar met afbeelding van Neptunes en Mercurius en tekst 'Kruistogt en kaapvaart', ca. 1780-1810, RMA, RP-P-1982-1366.

Afbeelding auteur, zuidelijke Atlantische Oceaan, juni 2006, foto Valerie Salis.

Omslagontwerp

Erwin Bomans^{BNO} Leucq!, Hof van Twente

Ontwerp binnenwerk

Prezns, Marco Bolsenbroek, Zutphen

© 2019 Johan Francke, p/a Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Zutphen

© 2019 Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Zutphen

www.walburgpers.nl

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Zoveel mogelijk is getracht de eventuele rechthebbenden van de afbeeldingen te achterhalen. Rechthebbenden die in dit verband niet zijn benaderd wordt verzocht zich met de uitgever in verbinding te stellen.

ISBN 9789462493254

NUR 688

INHOUD

WOORD VOORAF	11
INLEIDING	13
Periodisering en begripsomschrijving	16
Opzet	20
Vraagstelling en inhoud van de studie	21
HOOFDSTUK 1	
HET EERSTE SALUITSCHOT	23
Inleiding	23
1.1 Van de Oostenrijkse Successieoorlog tot de Amerikaanse Revolutie	25
1.2 ‘Daar komt Pauwel Jonas aan!’	29
1.3 Het ‘Preparatoirlijk tractaat’	33
1.4 De vloot onder Van Bylandt	37
1.5 St. Eustatius, de Gouden Rots	38
1.6 Een dure vrede	50
Conclusie	54
HOOFDSTUK 2	
STRIJD TER ZEE	57
Inleiding	57
2.1 De vlag dekt de lading	59
2.2 De staat van de Nederlandse vloot en het scheepsbouwprogramma.	65
2.3 Bemanning	71
2.4 Het op orde brengen van de defensie van de Republiek	74
2.5 Politieke strijd	77
2.6 Verliezen koopvaardij	78
2.7 De ‘helden van de Doggersbank’	82
2.8 Overige schermutselingen ter zee	86
Conclusie	89
HOOFDSTUK 3	
BESTUURLIJKE ORGANISATIE VAN DE COMMISSIEVAART	92
Inleiding	92
3.1 Regelgeving en premiereregeling	93
3.2 De artikelbrief en de borgstelling	100

3.3	Uitgifte van commissiebriefen	107
3.4	Uitgifte van rantsoenbriefen.....	115
	Conclusie	118
HOOFDSTUK 4		
	REDERIJ.....	121
	Inleiding.....	121
4.1	Bedrijfsorganisatie	122
4.2	Reders	131
4.3	De ontwikkeling van het kaperschip	135
4.4	Typologie, bouw en uitrusting van schepen.....	138
4.5	Aanstelling van en instructies voor kapiteins.....	146
4.6	Handelsagenten.....	150
	Conclusie	153
HOOFDSTUK 5		
	KAPERKAPITEINS.....	154
	Inleiding.....	154
5.1	Taken, plichten, kwaliteiten, vaardigheden en karakter.....	156
5.2	Aantallen, herkomst, leeftijd en carrière	160
5.3	Successen, verdienste en gevaar.....	166
5.4	Gebruik van geweld en compromitterend gedrag	171
5.5	Aanzien en heroëncultus.....	179
	Conclusie	185
HOOFDSTUK 6		
	BEMANNING.....	187
	Inleiding.....	187
6.1	Aanmonstering	188
6.2	Herkomst, leeftijd en opleiding.....	192
6.3	Bemanningsgrootte	197
6.4	Werkzaamheden	198
6.5	Verdienste, buitgeld en verzekeringen	203
6.6	Kleding en voeding.....	211
6.7	Desertie, geweldpleging en muiterij.....	213
	Conclusie	216
HOOFDSTUK 7		
	DE KRUISTOCHT.....	218
	Inleiding.....	218
7.1	Tactiek, strategie, inlichtingenwerk en gebruik van vlaggen	219
7.2	Bewapening van het kaperschip	227
7.3	Havens.....	233
7.4	Operatiegebieden	242
7.5	Het veroveren van prijzen.....	249
7.6	Het rantsoeneren van prijzen.....	256
	Conclusie	259

HOOFDSTUK 8	
KRIJGSGEVANGENEN	262
Inleiding.....	262
8.1 Het afleveren van krijgsgevangenen en de ondervraging	263
8.2 Gevangenissen.....	269
8.3 Aantallen krijgsgevangenen in de Republiek en Groot-Brittannië.....	277
8.4 Behandeling	282
8.5 Ontsnappingen	285
8.6 Het betalen van losgeld, de slavenkas en het cartel.....	286
Conclusie	291
HOOFDSTUK 9	
DE VENDU	294
Inleiding.....	294
9.1 De vendumeester en zijn rekening	295
9.2 De vendu van prijzen van buitenlandse commissievaarders	299
9.3 De sententie	303
9.4 Twee diplomatieke conflicten	308
9.5 De opbrengst van goederen, schepen en rantsoeningen	317
Conclusie	323
SUMMARY	326
Preface	326
I	327
II	328
III	330
IV	331
V	332
VI	333
VII	334
VIII	336
IX	337
KALENDARIUM, 1780-1784	340
BIJLAGEN	344
1 - Buitgemaakte Nederlandse koopvaardijsschepen, 1780-1782	344
2 - Correspondenten van commissievaartreders, 1780-1784.....	356
3 - Verstrekte Nederlandse commissies/kaperschepen, 1781-1783.....	358
4 - Prijzen Nederlandse commissievaart, 1781-1783.....	368
5 - Rantsoeningen Nederlandse commissievaart, 1781-1783	376
6 - Bemanningsleden Nederlandse commissievaart, 1781-1783.....	380
NOTEN	402
Inleiding	402
1. Het eerste saluutschot	404
2. Strijd ter zee	408

3. Bestuurlijke organisatie van de commissievaart	412
4. Rederij	417
5. Kaperkapiteins	423
6. Bemanning	428
7. De kruistocht	433
8. Krijgsgevangenen	437
9. De vendu	442
Summary	447
GEBRUIKTE BRONNEN	449
Lijst van gebruikte afkortingen en begrippen	449
Gebruikte munteenheden	450
Archivalia	451
Primaire literatuur	456
Secundaire literatuur	458
Digitale bronnen	467
INDEX	468
Geografische begrippen	468
Personen	472
Scheepsnamen	477

LIJST VAN TABELLEN EN GRAFIEKEN

Tabel 1.1 - Aantallen schepen op de rede van St. Eustatius, 1744-1777	43
Tabel 1.2 - Aantallen met Nederlandse schepen verscheepte goederen vanaf St. Eustatius in 1780	44
Tabel 2.1 - Nederlandse schepen opgebracht en vrij gegeven in Europese en West-Indische wateren, 1776-1781	60
Tabel 2.2 - Inkomende en uitgaande scheepvaart bij 't Vlie en de Maas, 1778-1784	61
Tabel 2.3 - Rotterdamse en Amsterdamse scheepsverkopingen aan het buitenland, 1781-1784	62
Tabel 2.4 - Omvang van de Nederlandse oorlogsvloot in oktober 1780	68
Tabel 2.5 - Algemene defensie uitgaven van de Republiek, 1780-1784	69
Tabel 2.6a - Omvang van de Nederlandse oorlogsvloot in 1782 (Stubbe)	71
Tabel 2.6b - Omvang van de Nederlandse oorlogsvloot in oktober 1782 (De Jonge)	71
Tabel 2.7 - Zeemacht van de Republiek in 1782 in bemanningsleden	74
Tabel 2.8 - Scheepsnamen van de genomen Nederlandse koopvaardij schepen, 1780-1781	80
Tabel 3.1 - De borgsom voor commissievaarders in 1781	105
Tabel 3.2 - Aantallen commissiebrieven naar ressort en soort commissie, 1781-1783	110
Tabel 3.3 - Aantallen Britse commissiebrieven, 1778-1783	111
Tabel 3.4 - Uitgifte Nederlanse commissiebrieven per seizoen tijdens de Vierde Engelse Oorlog	111
Tabel 4.1 Nederlandse commissievaartrederijen, 1781-1783	127
Tabel 4.2 Kaperscheepen naar typologie, tonnage, bemanning en bewapening ..	142
Tabel 4.3 - Nederlandse kaperscheepen naar thuishaven 1781-1783	143
Tabel 4.4 - Scheepsnamen commissievaarders 1688-1783	144
Tabel 5.1 - Kapiteins met een Nederlandse commissie naar herkomst, 1781-1783	160
Tabel 5.2 - Aantallen en opbrengsten prijzen en rantsoeneringen Nederlandse kaperkapiteins tijdens de Vierde Engelse Oorlog, 1781-1783 ..	168
Tabel 6.1a - Herkomst bemanningsleden in de Nederlandse commissievaart, 1781-1783	193
Tabel 6.1b - Herkomst Nederlandse bemanningsleden in de commissievaart, 1781-1783	194
Tabel 6.2 - Gages van zeevarenden in de Republiek eind achttiende eeuw	204
Tabel 6.3 - Verdeling buitgeld Nederlandse commissievaart, 1781-1783	205
Tabel 6.4 - Uitkeringen commissievaart bij verlies van ledematen in 1781	207
Tabel 6.5 - Rantsoenen aan boord van de kaper <i>America</i> , 1813	213

Tabel 7.1 - Operatiegebieden Nederlandse commissievaart, 1781-1783	245
Tabel 7.2 - Nederlandse prijzen opgebracht door de Royal Navy en de Engelse commissievaart, naar haven (1781).....	246
Tabel 7.3 - Prijzen en rantsoeneringen Nederlandse commissievaart naar seizoen, 1781-1783	255
Tabel 8.1 - Door de Nederlandse commissievaart opgebrachte Britse krijgsgevangenen in Frankrijk in april 1783	280
Tabel 8.2 - Weekprovisie voor Nederlandse gevangenen in Engeland, 1780-1784	283
Grafiek 8.3 - Ontvangsten en uitgaven van de Slavenkas van Zierikzee in guldens, 1781-1786.....	288
Tabel 9.1 - Prijsopbrengsten naar haven van opbrengst, 1781-1783.....	301
Tabel 9.2 - Prijsschepen naar type, tonnage en opbrengst, 1781-1783.....	318
Tabel 9.3 - Scheepsladingen buitgemaakt door de commissievaart, 1781-1783 .	319
Tabel 9.4 - Opbrengst en geschatte totaalopbrengst Nederlandse commissievaart (1781-1783) in guldens.....	322

LIJST VAN KAARTEN

7a	Operatiegebieden van de Nederlandse kapers, 1781-1783	243
7b	Kruistocht van Pierre le Turcq, 6-20 juni 1782	253

WOORD VOORAF

Een boek schrijf je doorgaans alleen, maar nooit zonder hulp van vele anderen. Graag wil ik een woord van dank richten aan de vele mensen die bij de totstandkoming van dit boek behulpzaam zijn geweest.

Allereerst Erik van der Doe, die in 2012 onbedoeld de aanzet voor deze studie gaf door mij een artikel over kaperkapitein Jean Cassin te laten schrijven voor *Sailing Letter Journaal V* en daarna ook behulpzaam was bij het versturen van divers bronnenmateriaal uit de KB in Den Haag. Daarnaast de medewerkers van de James Caird Library van het National Maritime Museum te Greenwich en die van de Map Reading Room van de National Archives in Kew. De laatsten zijn het gewend om talloze dozen zonder commentaar uit het magazijn te halen, die na een korte inspectie vaak weer binnen vijf minuten retour konden. Net zo lang tot het gezochte wel gevonden werd. Een bijzonder woord van dank ben ik verschuldigd aan Andrew Little, destijds verbonden aan de Staff Reading Room, die de summary corrigeerde. Ook Gerda Andringa wierp een kritische blik op de letterkundige kant van dit gedeelte. Het project Zee(uw)post van de ZB, geïnitieerd door Perry Moree, maakte het mij mogelijk tijdens bezoeken in Kew in de avonden voor deze studie onderzoek te verrichten in de archieven van het *High Court of Admiralty* van The National Archives.

Ad Tramper van het Gemeentearchief Vlissingen, was zoals altijd, behulpzaam bij het verzamelen van materiaal voor onderzoek. Hij en zijn medewerkers runnen weliswaar niet het mooiste maar wel het meest sfeervolle gemeentearchief, waar de ironie van de geschiedenis terecht als understatement wordt beschouwd. Andere archief-

medewerkers die ik graag wil bedanken zijn die van het Haags Gemeentearchief, het Gemeentearchief Rotterdam en Nicolas Fournier van de Archives de Dunkerque. Ook de medewerkers van de leeszaal van het Zeeuws Archief in Middelburg en Huib Uil en Ineke van den Broek van het gemeentearchief Schouwen-Duiveland in Zierikzee waren mij bijzonder behulpzaam. Het notarieel archief van de Duivelandse stad vormde een goudmijn voor onderdelen van deze studie. Het Rekenkamerarchief van het Zeeuws Archief in Middelburg staat altijd borg voor financiële onderbouwing van onderzoek dat in andere Nederlandse archieven niet altijd meer mogelijk is. Marja Goud van het Scheepvaartmuseum Amsterdam bezorgde mij een lijst van genomen Nederlandse schepen uit 1781 en collega Henri Verbroeck van ZB voorzag mij via interbibliothe-cair leenverkeer van kopieën van diverse artikelen, waarvoor ik anders stad en land had af moeten reizen.

Diverse mensen waren behulpzaam bij het aanreiken van aanvullend materiaal voor deze studie. Kees de Baar bezit fotomateriaal van vier brieven uit 1782 geadresseerd aan kapitein Pierre le Turcq en was bereid de inhoud hiervan met mij te delen. Ruud Peasie voorzag mij van een kopie van het reglement van de kaapvaartredery van Adriaan en Pieter Dubbeldemuts. Siem van Eeten vertaalde een bijdrage over de Zeeuwse kaperkapiteins tijdens de Vierde Engelse Oorlog voor een bundel uitgegeven door de Universiteit van Rennes, maar deed dit ook bij een drietal brieven uit Kew die oorspronkelijk in het bezit van Pierre le Turcq waren. Veronica Frenks vormde een prettig klankbord door haar enthousiasme voor het achttiende-eeuwse Vlissingen.

De bemanning van de topzeilschoener *Oosterschelde* zorgde voor de best denkbare inspiratie voor het schrijven van het zevende hoofdstuk tijdens de reis van Horta naar Scheveningen in juni 2018: dwars door het operatiegebied van de Nederlandse commissievaart in het Kanaal.

Een woord van dank gaat uit naar alle Fondsen, vermeld in het colofon, die door hun financiële bijdrage de uitgave van dit boek mogelijk hebben gemaakt.

Diverse mensen wil ik in het bijzonder bedanken voor hun inzet. Emeritus prof. dr. J.R. Bruijn voorzag de concept teksten van vakinhoudelijk commentaar. Prof. mr. Barend Barentsen corrigeerde de tekst met juridische nauwgezetheid op al te grove schendingen van de Nederlandse taal. Alle omissies die zich nog in de tekst bevinden zijn dan ook voor rekening van de schrijver. Charles Boissevain van Uitgeverij Walburg Pers zag van meet af aan dit volumineuze project zitten en maakte het samen met Sophie Duijts en Boele Gerkes mogelijk deze studie uit te geven, ondanks de geringe commerciële mogelijkheden die voor een uitgever aan een dergelijk project vast zitten.

Johan Francke, Zoutelande, oktober 2018

INLEIDING

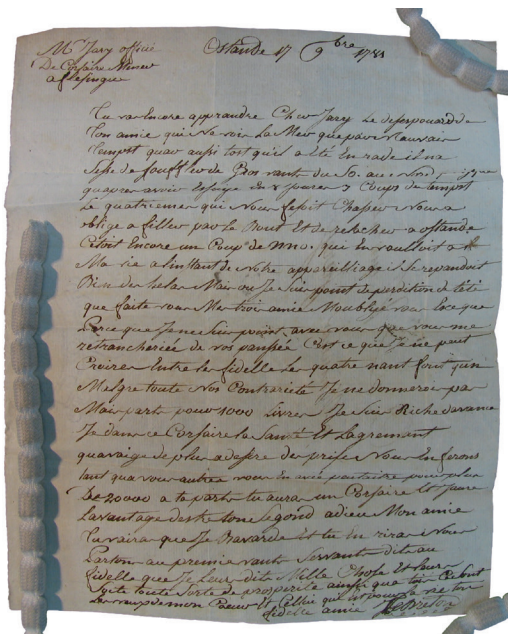
*Hij stierf, maar met zijn laatste snik,
is ook zijn vijands roem gestorven!
Held Jarry, klinkt langs ieder oord,
is trouweloos door den Brit vermoord!¹*

Het gedicht ‘*ter gedagtenisse van den gesneuvelden Jarry*’ werd in februari 1783 door de Vlissinger Jacobus Bellamy geschreven en verscheen al in maart van dat jaar in druk. Hoewel de schrijver de details van het gevecht toen nog niet kende, werd de woedende slogan waarmee de Patriotten het Britse optreden veroordeelden erin verwoord. Kaperkapitein Nicolaas Jarry was een van de weinige helden die de Vierde Engelse Oorlog de Republiek zou opleveren. Jarry en zijn collega Pierre le Turcq mochten zich op grote belangstelling van de toenmalige media verheugen. Aan de verhalen over hun kruistochten werden meerdere krantenkolommen en pamfletten gewijd.² Nicolaas Jarry ging als vijftienjarige mee als scheepsjongen aan boord van een koopvaardijship uit Nantes, kreeg zijn opleiding in de Franse commissievaart, was er waarschijnlijk ook marineofficier, en verbleef enige tijd in Noord-Amerika.

De oorlog tussen Groot-Brittannië enerzijds en de VS en Frankrijk anderzijds was al in 1775 en 1778 ontbrand. Jarry werd in 1782 onder kaperkapitein Pierre Le Turcq luitenant op *de Vlissinger* en nam later zelf het gezag van de koter over.³ Tijdens zijn zesde kruistocht vond hij de dood, juist terwijl hij al had willen stoppen. Jarry die zich enige weken voor de wapenstilstand van 26 januari 1783 nog eenmaal met ‘*de sterkste persuasiën van de Rheders al schoorvoetende weder ter kruistogt had laten disponeren*’, vond een bijzonder tragisch einde. Na een gevecht van anderhalf uur met de Britse koter HMS *Resolution* had zijn schip veel schade opgelopen: het had vijf schoten onder de waterlijn gekregen, alle mars- en bramzeilen verloren en de boegspriet was stukgeschoten. Zijn eerste luitenant was zwaargewond en de krijgsgevangenen aan boord begonnen een



Het laatste gevecht van Nicolaas Jarry in januari 1783, tussen de *Vlissinger* en de koter HMS *Resolution*. Gravure Reinier Vinkeles naar een tekening van Jacobus Buys, RMA, RP-P-OB 85.260.



Brief van kaperkapitein Jacques le Breton vanuit Oostende aan Nicolaas Jarry in Vlissingen, 17 november 1781. Foto J. Francke, TNA, HCA 42, inv.nr. 164.

opstand terwijl zijn eigen scheepsvolk door het overzetten van prijsbemanningen gedecimeerd was. Tot overmaat van ramp kwam er een Brits fregat aanzetten. Jarry wilde zich gezien de uitzichtloze situatie overgeven, maar door de rook van het gevecht had de kapitein van de kotter zijn vlag niet gezien en vuurde nog een laatste salvo met schroot af. Jarry werd in de buik getroffen en stierf twee dagen later op 47-jarige leeftijd aan zijn verwondingen.⁴

Na eerdere succesvolle kruistochten had amper negen maanden daarvoor zijn reder Jan Nortier op 23 maart 1782 de magistraat van Vlissingen nog verzocht om het stadswapen te mogen laten graveren op 'zeekere eerteekenen voor den cap[itei]n[s] Le Turcq en Jarrij'.⁵ Nicolaas Jarry, de meest succesvolle Nederlandse kaperkapitein van de oorlog, ontving van zijn reders, toen de gelegenheid daar was, een zilveren sabel met op het gevest een zilveren plaat waarop het stadswapen was gesneden en op de kling in het Latijn *Deo Gloria* was gegraveerd.⁶ Terugkerend bij zijn schip wachtte hem nog een driewerf hoera door de bemanning, die daarbij ook de Vlissingse vlag in top hees.⁷ Daarnaast verschenen, samen met de *Beknopte beschrijving der beruchte kruistogten van den overschrokken en beroemden zeeheld, Pierre le Turcq met het kaperschip de Vlis-singer*, talloze gedichten en vijf platen getekend door de scheepstekenaar Jan Kobell. Deze werden in koper gegraveerd door Mathias de Sallie. Niet alleen werden portretten van Jarry en Le Turcq gemaakt, ook van hun acties verschenen gravures. H. Roosing gaf deze platenset inclusief beschrijving uit voor de prijs van twee gulden.⁸



Portret van Pierre le Turcq met berenmuts, ca. 1782. Kopergravure van Reinier Vinkeles, particuliere collectie.

Een dergelijke eer was kaperkapiteins in de Republiek nog niet eerder ten deel gevallen. De vraag is of die roem wel zo terecht was, omdat in de twee voorgaande oorlogen veel grotere individuele successen werden behaald.⁹ Andere kapiteins uit hetzelfde tijdvak, zoals Thomas Brown en Jean Cassin, waren ook zeer succesvol, maar zijn minder bekend, omdat van hun acties geen afbeeldingen bestaan. Zelfs Johan Willem Sextroh geniet, ondanks zijn zeer korte carrière als kaperkapitein, de nodige bekendheid, omdat van zijn optreden net als dat van Jarry en Le Turcq gravures bekend zijn.¹⁰ Hun bekendheid lijkt in de loop van de geschiedenis daarom vooral iconografisch bepaald te zijn.

De vraag zou dan ook moeten zijn waarom juist deze gravures zijn overgeleverd. In dit boek zullen de activiteiten van de kaperkapiteins en de commissievaart nader worden beschouwd om de waardering voor dit krijgsbedrijf en zij die er tijdens de Vierde Engelse Oorlog werkzaam in waren te verklaren.

PERIODISERING EN BEGRIPSOMSCHRIJVING

Oorlog was in de achttiende eeuw, net als in de zeventiende eeuw, eerder regel dan uitzondering. Alleen al tussen West-Europese landen werd in de achttiende eeuw 54 jaar oorlog gevoerd.¹¹ Hoewel de Republiek in de achttiende eeuw slechts bij vier Europese conflicten betrokken raakte, omvatten deze toch 25 jaar oorlogvoering¹² en voor de vredesjaren betekende het geenszins dat Nederlandse schepen vrij over zee konden bewegen. Met name Groot-Brittannië en Frankrijk vochten talloze oorlogen uit om de hegemonie ter zee om het belang van hun koloniën. Nadat de Vrede van Aken de Oostenrijkse Successieoorlog (1740-1748) had afgesloten, kwam het in Amerika al in 1754 opnieuw tot een treffen tussen Frankrijk en Groot-Brittannië. De Republiek moest in dit politieke krachtenveld haar eigen positie zien te vinden. Enerzijds viel aansluiting bij een Rooms blok slecht in de Republiek en zouden kust en marine versterkt moeten worden tegen Groot-Brittannië. Anderzijds betekende aansluiting bij Groot-Brittannië (waarmee al sinds 1688 een alliantie bestond) dat de barrièresteden tussen de Republiek en Frankrijk onvoldoende bescherming boden. Neutraliteit was de enige logische keuze die restte. Tijdens de Zevenjarige Oorlog (1756-1763) was bovendien gebleken dat de Britten er alles aan deden de Nederlandse handelsvaart op Frankrijk en de West te dwarsbomen en gedroegen haar kapers en marine zich alsof zij in oorlog waren met de Republiek. Het konvooieren van de Nederlandse handelsvaart door de marine leidde tot diverse directe confrontaties met de Britten.¹³ Willem V en diens raadgever de Hertog van Brunswijk voelden slecht aan dat in het handelsbelang van de Republiek een scherpe opstelling tegen Albions maritieme optreden noodzakelijk was. Willem V bleef volharden in de idee dat de alliantie tussen de Republiek en Groot-Brittannië nog altijd gekenmerkt werd door de vriendschapsband uit de tijd van de Negenjarige Oorlog en Spaanse Successieoorlog. Het was dan ook al 67 jaar terug in de tijd dat er voor het laatst kaperschepen waren uitgevaren vanuit de Republiek, toen Groot-Brittannië op 20 december 1780, met name naar aanleiding van de smokkelhandel via St. Eustatius op de VS, de oorlog aan de Republiek verklaarde.¹⁴

Voorzien van een door de overheid verstrekte lastgeving, de commissiebrief, was het in oorlogstijd gepermitteerd geweld te gebruiken tegen vijanden of zij die daarmee collaboreerden, hun schepen en goederen te rantsoeneren of buit te maken en



Het buitmaken van de *Marquis d'Antin* en de *Louis Erasme* door een Brits fregat in 1755, olieverfschilderij van Charles Brooking. Collectie Yale Center for British Art.

op te brengen bij de admiraliteit waaronder de commissievaarder ressorteerde.¹⁵ Het staatsmonopolie op het gebruik van geweld was een nog onbekend idee dat pas in de negentiende eeuw zou ontstaan. Eigen aan de commissievaart in de Republiek was dat deze werd uitgeoefend door particuliere reders. Daarbij was er een scheiding tussen de commissievaart die daadwerkelijk kruistochten ondernam en de genoegdoening voor opgelopen schade in de vorm van een verstrekte *Letter of Marque*, *lettre de marque*, repesaillebrief of retorsiebrief. Dit was een aangepast document waarbij de eigenaar (doorgaans een koopvaardij reder) oorspronkelijk door middel van het buitmaken van goederen de waarde van het geleden verlies kon compenseren.¹⁶ Later werden deze meer gebruikt om van bewapening voorziene koopvaardij schepen eenmalig de mogelijkheid te geven naast vrachtvervoer ook offensieve acties te ondernemen. In de laatste vorm werden deze brieven in 1781 en 1782 nog op grote schaal verstrekt in de Republiek. De Nederlandse commissievaarders of kapers kregen in de loop van de tijd diverse benamingen mee die hiervan in meer of mindere mate afweken: zeelieden op bestelling, ter vrije nering, ter vrije vaart, avonturiers, kruisers of vrijbuiters. Het laatste begrip sloeg een brug tussen de kaper en de piraat.¹⁷ In deze studie zal zoveel mogelijk het in de Nieuwe Tijd gehanteerde begrip commissievaart of afgeleiden daarvan worden gebruikt en kaper in het geval het om personen gaat. Daar waar het om de op de vijand buitgemaakte schepen gaat wordt hier gesproken over prijs, buit of de samentrekking daarvan: prijsbuit.

Ook in de Republiek gingen al in de zeventiende eeuw stemmen op die stelden dat het beneden de waardigheid van een prominente staatsmacht lag om kapers uit te



De Britse kaperschepen *Boscawen* en *Sheerness* vallen tijdens de Oostenrijkse Successieoorlog een Franse vloot aan voor Martinique. Gravure van John Boydell, 1745, collectie Yale Center for British Art.

reden en prijzen buit te laten maken. In oorlogstijd bleek de reguliere oorlogsvloot echter ontoereikend en geldmiddelen of belastingheffing schoten te kort om deze offensieve lacune tijdig op te vullen, met als gevolg dat private bijdragen in de oorlogvoering welkom waren.¹⁸ Staten moesten voor hun defensie op de commissievaart vertrouwen, net zoals ze eerder huurlingen in dienst namen dan er een staand leger op na te houden. De reden hiertoe was financieel. Vauban betoogde in zijn *Mémoire sur la course* uit 1695 dat de commissievaart de vitale aanvoer van handelsvaart op de vijand zou verwurgen en op die wijze oorlogen sneller en goedkoper kon beslissen dan een oorlogsvloot. Er werd geen oorlog gewonnen door kapers, maar ze bezorgden de vijand wel zware economische schade. De militair historicus Richard Harding merkte hierover op dat de toename van het volume van de overzeese handel het eind achttiende eeuw onmogelijk maakte dat marine en commissievaart een beslissende factor vormden in het afsnijden van de toevoerlijnen overzee. Commissievaart kon wel resulteren in het astronomisch doen stijgen van verzekeringspremies en het scheppen van werkgelegenheid.¹⁹ Dat was een ideale situatie voor de commissievaart, immers de aanvoer van prijzen was met deze status quo gegarandeerd, terwijl die door het kantelen van het machtsevenwicht in zeventiende-eeuwse oorlogen nogal eens slechte jaren kende. Een oorlog, voornamelijk gevoerd met kaperschepen, de zogenaamde *guerre de course* gaf de maritiem zwakkere macht de mogelijkheid de oorlogskosten, met weinig eigen middelen, bij de opponent tot disproportionele hoogte te laten stijgen.²⁰

Het stimuleren van commissievaart door de overheid was vooral geënt op de te verwachten opbrengst. Had de tegenstander een veel grotere en meer waarde-