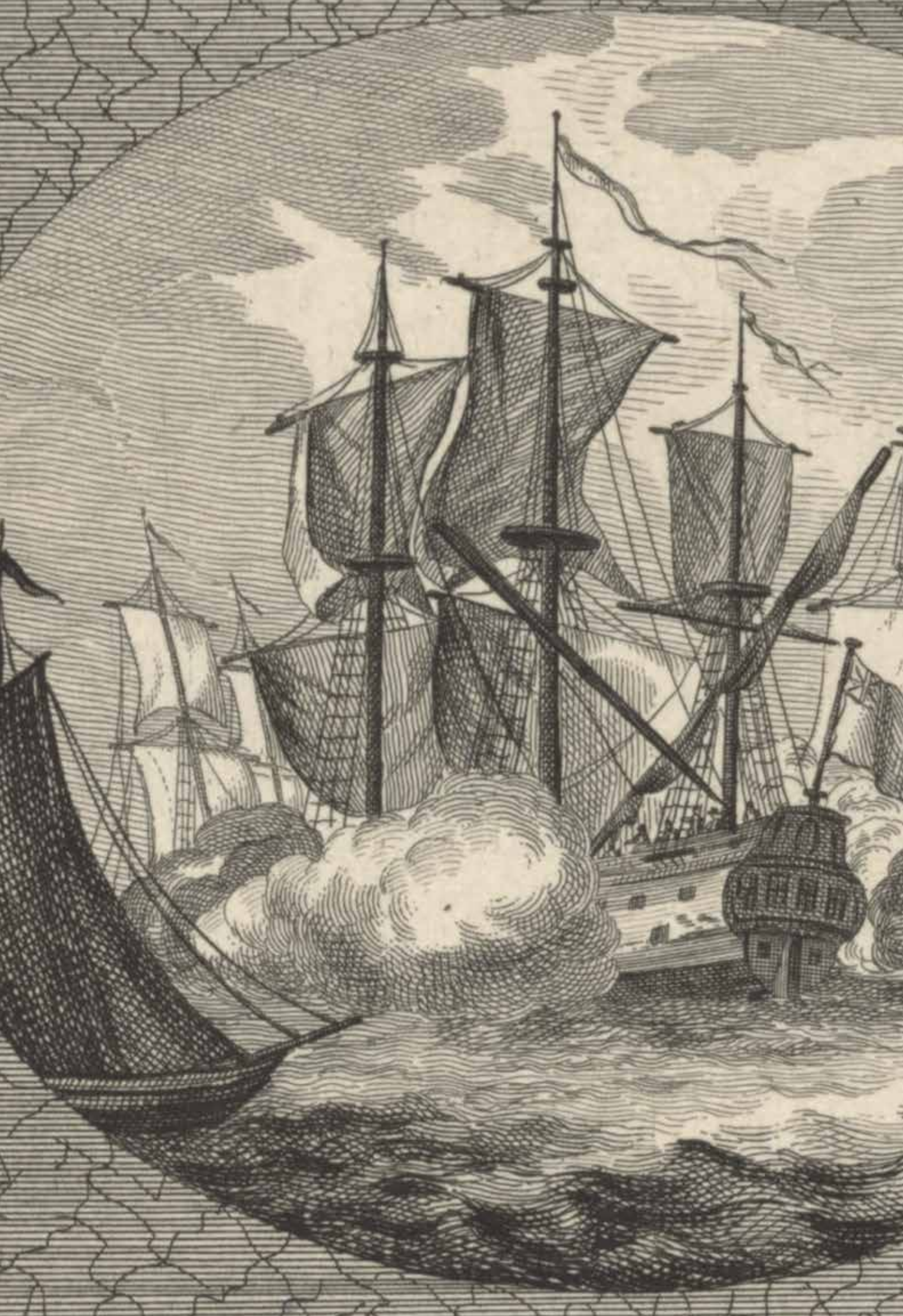






# Een bescheiden bijdrage

## Kaapvaart door oorlogsvloot en commissievaart, 1795-1813

Oorlogsschepen zijn in grote lijnen op vier manieren inzetbaar: 1) in de binnen- en kustwateren (*brown water, littoral, operations*), 2) bij economische oorlogvoering zoals konvooiering, blokkades en *drug interdiction*, 3) expeditionair bij *power projection from the sea* en 4) als vloot om slag met de vijand te leveren (*sea power*). Hiervan is economische oorlogvoering de belangrijkste, althans hiervoor zijn oorlogsschepen in het verleden het meest ingezet. In dit artikel gaan we in op een specifieke vorm hiervan: *guerre de cours* in de vorm van kaap- of commissievaart.<sup>1</sup>

**M**et dit artikel willen wij aansluiten bij de recente bijdrage in het *Marineblad* van Matthijs Ooms over offensieve koopvaardijbewapening.<sup>2</sup> De laatste keer dat Nederlandse handelsschepen hierbij op relatief grote schaal betrokken waren, was ten tijde van de Bataafs-Franse tijd, tussen 1795-1813.<sup>3</sup>

### De organisatie van de Nederlandse Marine

Ten tijde van de Republiek der Verenigde Nederlanden in de zeventiende en de achttiende eeuw was de uitvoering van het maritieme veiligheidsbeleid gedelegeerd aan Admiraliteitscolleges in Rotterdam, Amsterdam, Middelburg, Hoorn/Enkhuizen en Dokkum, later Harlingen. Zij wier-

Gevecht in de Noordzee van een eskader van de Bataafse Kaapreder onder bevel van Saint Faust, met het Britse fregat *Thetis* onder bevel van Alexander Cambell, 3 maart 1804. Het gevecht eindigde met de vlucht van de zwaar beschadigde *Thetis*. Cambell verloor na een krijgsraad zijn commando (Rijksmuseum nr. RP-P-OB-86.844)

## Een bescheiden bijdrage

ven het personeel, bouwden de schepen en rustten die ook uit. Na een Franse invasie en de zogeheten Bataafse omwenteling in Nederland van 1795, waarna het Huis van Oranje uitweek naar het buitenland en een Parijs-gezind regime aan de macht kwam, was – op papier – verrassend snel sprake van één marine-organisatie. De verwezenlijking van een passende vloot bleef echter uit. Te beginnen bij een gebrek aan realiteitszin: aanvankelijk droomden sommigen van een herleving van de oude tijden onder admiraals als Michiel de Ruyter. Zo meenden de Nederlandse patriotten in mei 1796, dat: 'naast de Goddelijke voorzienigheid [de Marine] het enige middel was om de opmars van de Britten tot staan te brengen'.<sup>4</sup> Een serie vernederende nederlagen tegen de Royal Navy maakte een eind aan deze dromen en legde genadeloos de problemen bloot. Tegen 1802 waren al 64 Nederlandse marineschepen in Britse handen gevallen.<sup>5</sup>

De Marine werd voortdurend geplaagd door financiële problemen en onenigheid. Zelfs nadat eind 1797 een speciale belasting was gecreëerd, bleef budgetgebrek een structureel probleem. Bovendien bleek in de jaren na de politieke omwenteling dat het gros van de opvarenden en werfarbeiders bestond uit Oranjegezinden. Het kader, daarentegen, werd voornamelijk gevormd door lieden die het nieuwe regime ondersteunden. Die tegenstelling heeft vooral in de jaren 1795-1802 geleid tot politieke strubbelingen op de werkvloer.<sup>6</sup> Door verschillende oorzaken was er vanaf 1795 bij de Marine dus wel sprake van één organisatie op papier, maar in de praktijk bleek die niet in staat

de taken te vervullen die haar waren opgedragen. Pas in 1808 werd een aantal belangrijke onderwerpen binnen de organisatie geregeld. Het werkkerrein van de Marine beperkte zich daarna tot de Noord- en de Waddenzee. Vanaf 1810 werd Nederland bovendien ingelijfd bij Frankrijk en maakten de Nederlandse oorlogsschepen deel uit van de Franse marine.<sup>7</sup>

### Oorlogsvloot en kaapvaart

Vanaf 1795 had de oorlogsvloot tot taak: 1) de bescherming van de Nederlandse handelsbelangen en de kolonies, 2) de vervulling van bondgenootschappelijke taken voor de Franse marine en 3) kustbewaking. Al van het begin ontstond een probleem als gevolg van Franse kaapvaart langs de Nederlandse kust. Deze kapers gedroegen zich uitermate brutaal en roofden koopvaarders, zelfs vlak onder de Nederlandse kust. De Marine beschikte over onvoldoende kleine en snelle schepen om hiertegen op te treden. Tot overmaat van ramp bleken lang niet alle oorlogsbodems in even goede staat. Er kwam wel een ambitieus scheepsbouwprogramma.

In 1795 telde de Marine – op papier – veertig linesschepen, ongeveer tien fregatten en vele kleinere vaartuigen.<sup>8</sup> De fixatie op de grote schepen had funeste gevolgen. De oorlog ter zee speelde zich voornamelijk af in de ondiepe kustwateren. De linesschepen zagen derhalve alleen in de Slag bij Kamperduin (1797) actie. Daarna bleken het dure en onrendabele investeringen. In 1796 schakelde de Royal Navy drie linesschepen uit in de Saldanhabaai bij Kaap



Halfmodel van de tweemast-schoener *Perseus*, bewapend met zes kanons, 1799. De schoener had een bemanning van vijftig koppen en maakte onder bevel van de kapitein-luitenant A.J.A. van Westerholt een kruistocht op de Noordzee in augustus 1799. Daarbij werd de

de Goede Hoop. Bij de Britse actie op de Vlieter, gelegen ten oosten van Den Helder, van eind augustus 1799, vielen enkele linesschepen, waaronder de gloednieuwe *Gelderland*, in Britse handen.<sup>9</sup> In de jaren na 1803 gingen meerdere linesschepen in Azië verloren. Meer dan duizend Nederlandse opvarenden stierven als gevolg van ziekten. Door gebrek aan voldoende gezonde en goed opgeleide bemanningsleden waren de kapitale schepen van weinig nut. Daar kwam bij, dat de Britse linesschepen veel groter en zwaarder bewapend waren dan de Nederlandse.

Mettertijd rustte de Marine steeds vaker schepen speciaal uit voor de *guerre de course*. In de zomer van 1799 kruisten de voor dit type oorlogsvoering aangewezen schoeners *Pegasus* en *Perseus* een aantal maanden op de Noordzee, voor ze werden genomen. Zo verging het vele kaperschepen. Tot 1813 gingen er op de Noordzee en in de Oost- en West-Indische wateren honderden koopvaarders, kapers en oorlogsschepen verloren. Duizenden opvarenden werden gevangengenomen. Velen namen toen meteen dienst bij het Britse leger of de marine. De krijgsgevangenen verbleven vaak jaren onder erbarmelijke omstandigheden in kampen of aan boord van gevangenisschepen. Ze raakten op den duur zo gedomoraliseerd, dat ze eveneens vaak dienst namen bij de vijand, om aan de uitzichtloze toestand te komen. Slechts een deel van de Nederlandse krijgsgevangenen kon de moed en kracht opbrengen te wachten op het moment van uitwisseling.<sup>10</sup>

## Kaapvaart

Kaap- of commissievaart heeft tot doel om de vijand economisch te treffen door het nemen van vissersschepen en koopvaarders. Afbreuk doen aan de vijand, heette dat toen. Het was een strak georganiseerde bedrijfstak die aan duidelijke regels was gebonden, die zowel door particulieren, nu zouden we spreken van *private military companies* (PMC), als oorlogsschepen kon plaatsvinden.<sup>11</sup> Ten eerste vond kaapvaart uitsluitend plaats in tijd van oorlog, anders is het zeeroof. Ten tweede diende een gezagvoerder over een commissiebrief van het bevoegd gezag te beschikken, zeg een Koninklijk Besluit. Uiteraard had elke marineofficier een commissie. Ten derde moest de neming door een prijzenhof (rechtbank) tot goede prijs worden verklaard. Ten vierde ging de vendumeester (veilingmeester benoemd door de overheid) tot de verkoop van schip en/of lading over. Ten slotte werd de opbrengst onder de betrokkenen verdeeld.<sup>12</sup>

**‘Franse kapers gedroegen zich uitermate brutaal en roofden koopvaarders zelfs vlak onder de Nederlandse kust’**



Britse koopvaarder *Providence of Goodwill* prijsgemaakt en in Delfzijl opgebracht.<sup>20</sup> De *Perseus* en de kotter *Lynx* werden in de nacht van 8 op 9 oktober 1799 op de Eems prijsgemaakt door twee Britse kapers (Rijksmuseum nr. NG-MC-389-1)

‘Bij commissievaarders was **snelheid** belangrijker dan **bewapening**’

Tabel 1 geeft een beeld van het aantal genomen prijzen door oorlogsschepen en commissievaarders. Het werkelijke aantal nemingen lag hoger, zo werden alleen al in Rotterdam tussen 1799 en 1806 veertig prijzen geveild.<sup>13</sup> In 1795 en 1796 lukte het Nederlandse oorlogsschepen in de Noordzee nog ruim twintig vijandelijke schepen prijs te maken. Daarna liep het aantal terug. Na de Vrede van Amiens (1803/4) volgde nog een aantal nemingen, waaronder enkele in Oost- en West-Indië. Op grond van tabel 1 blijkt dat particuliere kapers ongeveer twee keer zoveel schepen hebben genomen als oorlogsschepen.

Er zijn in totaal 81 commissies aan particulieren uitge-reikt. Hiervan zijn er ongeveer vijftig daadwerkelijk als kaper uitgevaren, die ruim tachtig vijandelijke schepen en scheepjes hebben genomen. De belangrijkste PMC was

de in Amsterdam gevestigde Bataafse Kaaprederij, onder directie van Adriaan Teijler van Hall (1761-1839) en Engel van de Stadt (1746-1819), opgericht in augustus 1803. Het was een particuliere rederij met aandeelhouders, waarin de Nederlandse overheid voor  $\frac{9}{20}$  part deelnam. Een duidelijk voorbeeld dat de overheid over onvoldoende eigen middelen beschikte, om zelf (voldoende) oorlogsbodems in zee te brengen. Voor ruim de helft werden de schepen dus met particuliere middelen gefinancierd. De firma rustte in 1803/4 drie kleinere vaartuigen en twee grotere schepen uit, allemaal voormalige oorlogsschepen, die ongeveer een dozijn Britse koopvaarders hebben genomen.

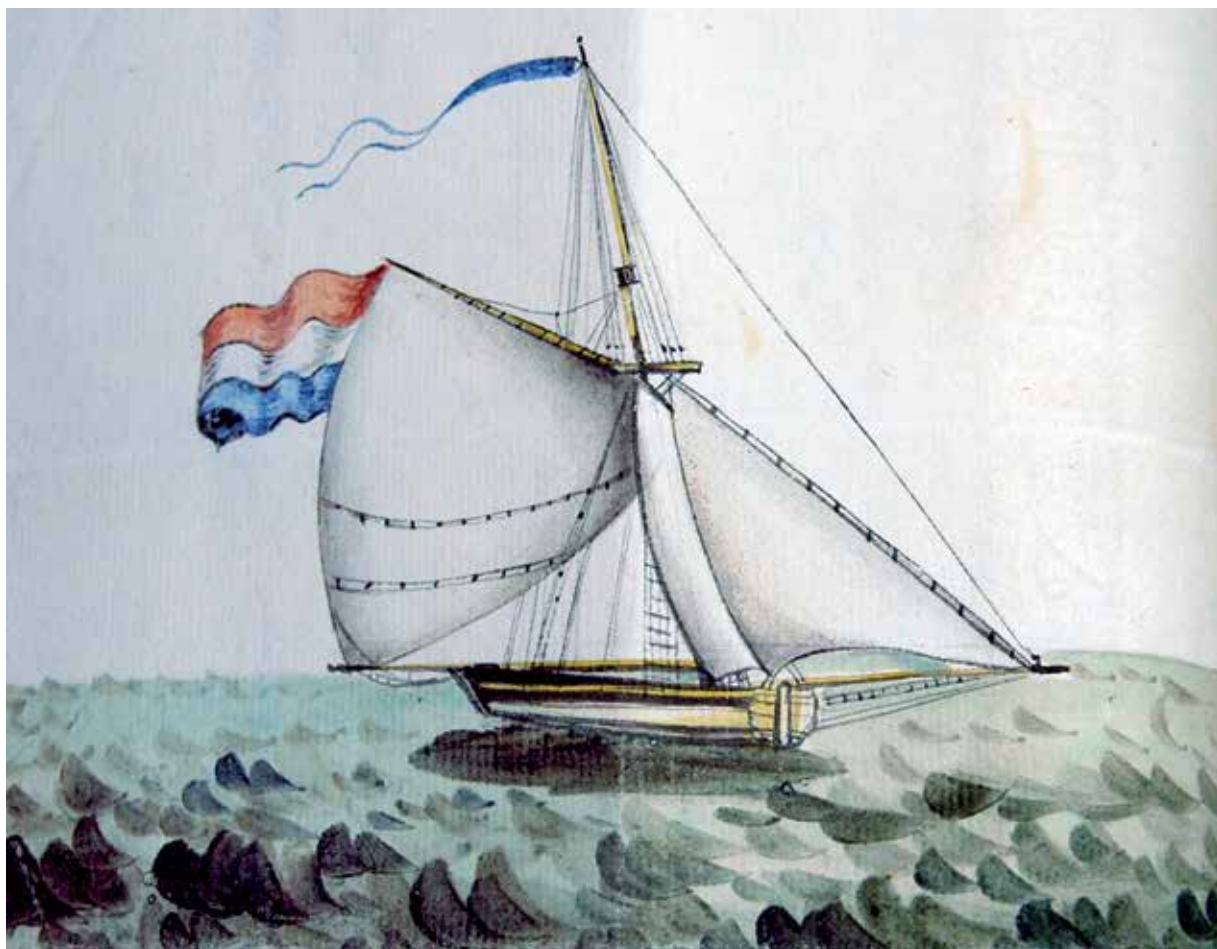
Aanvankelijk leek de onderneming succesvol, maar met-tertijd slaagde de Royal Navy erin de scheepjes uit te schakelen. In 1807 werd de maatschappij opgeheven. Het verlies bedroeg f281.172, terwijl Van Hall en Van de Stadt nog f67.527 tegoed hadden. Ook deze vorm van offensieve koopvaardijbewapening was niet opgewassen tegen de Royal Navy.<sup>14</sup>

Bij commissievaarders was snelheid belangrijker dan be-wapening. Het waren over het algemeen kleine goed zeilende scheepjes van gemiddeld 16 meter lang, bewapend met nog geen tien lichte stukken geschut en een beman-ning van 36. Enkele voormalige oorlogsschepen waren groter en zwaarder bewapend, zoals de *Bataafse Trouw* en de *Unie*, met respectievelijk 260 en 220 man.

Tabel 1: Minimaal aantal commissies en nemingen, 1795-1813

| Jaar   | Communities en nemingen |          | Oorlogsschepen | Totaal   |
|--------|-------------------------|----------|----------------|----------|
|        | commissies              | nemingen | nemingen       | nemingen |
| 1795   | 0                       | 5        | 14             | 19       |
| 1796   | 1                       | 12       | 8              | 20       |
| 1797   | 14                      | 26       | 2              | 28       |
| 1798   | 2                       | 5        | 4              | 9        |
| 1799   | 6                       | 0        | 6              | 6        |
| 1800   | 1                       | 0        | 1              | 1        |
| 1801   | 1                       | 0        | 0              | 0        |
| 1802   | 0                       | 0        | 0              | 0        |
| 1803   | 10                      | 7        | 3              | 10       |
| 1804   | 6                       | 10       | 5              | 15       |
| 1805   | 2                       | 0        | 1              | 1        |
| 1806   | 2                       | 0        | 1              | 1        |
| 1807   | 0                       | 0        | 4              | 4        |
| 1808   | 15                      | 6        | 2              | 8        |
| 1809   | 16                      | 4        | 1              | 5        |
| 1810   | 5                       | 8        | 0              | 8        |
| 1811   | -                       | 1        | 0              | 1        |
| Totaal | 81                      | 84       | 52             | 136      |
| %      |                         | 62       | 38             |          |

(Bron: Cornet, De Nederlandse kaapvaart, bijlage 5; NA, Archief Marine inv. 275-331, Rekesten, 1795-1810)



Het kaperscheepje *Lodewijk 1* met drie kanonnen en vijftien manschappen, 1809  
(NA, Archief Marine inv. nr. 320, Engelberts aan minister van Marine, 20 januari 1809)

## Prijzenhof

Voor de rechtmatigheid van *guerre de cours* diende een rechter, hier prijzenhof genoemd, te bepalen of een neming al dan niet rechtmatig was. Ten tijde van de Republiek was dit een verantwoordelijkheid van de Admiraliteitscolleges. Met de centralisatie van de marine-organisatie vanaf 1795, viel dit onder het Comité tot de Zaken van Marine (1796-1798), de Commissie van Landsadvocaten voor Marinezaken (1798-1802), de Zeeraad (1802-1805), de Raad van Judicature over de middelen te Water en te Lande (1805-1810) en de vijfde afdeling van het ministerie van Marine en Koloniën (1811-1814).<sup>15</sup>

Bij de zitting van het prijzenhof trad de advocaat-fiscaal als aanklager op namens de eisers, hier de boekhouder van de kaper of de commandant van het oorlogsschip. De boekhouder vertegenwoordigde de reders (eigenaren) van een schip. De gedaagde partij was de boekhouder van het gekaapte schip, die zich kon laten vertegenwoordigen door een jurist. De *citatie* (dagvaarding) werd bekend gesteld via aanplakbiljetten en sinds 1807 in de *Koninklijke Courant*. Verscheen de gedaagde niet, dan volgde een eerste *défaute* (verstek). Bij een vierde *défaute* diende de eiser de bewijsstukken te overhandigen, die de legitimering van de neming moest aantonen. Hierna volgde het vonnis, dat meestal uitmondde 'voor goede prijs'. Bijna altijd was

de rechtsgeldigheid van de neming evident en nam de benadeelde partij niet de moeite om zich te verweren en het vonnis vond bij verstek plaats.

## Vendu en repartitie

Nadat een neming tot goede prijs was verklaard, ging de vendumeester via een openbare vendu over tot verkoop van schip en/of lading. Via aanplakbiljetten en krantenadvertenties werden dergelijke veilingen bekend gesteld. Van de bruto veilingopbrengst konden gemaakte kosten worden afgetrokken, zoals sjouwersloon voor de knechten die de lading hadden gelost, pakhuishuur, bewaking, veilingkosten et cetera. Het zogenaamde netto provendu (opbrengst) werd onder de belanghebbenden verdeeld: bij kapers de reders of eigenaren, bij oorlogsschepen de Staat én de bemanningsleden. Op grond van het plakkaat van 3 mei 1796 werd ongeveer een kwart van de netto-opbrengst verdeeld onder de bemanning. Dat was beduidend meer dan in voorgaande perioden.<sup>16</sup> Van negen prijzen genomen door schepen van de Bataafse Kaaprederij is de bruto veilingopbrengst bekend: f227.992, gemiddeld f25.300 per neming. Na aftrek van de gemaakte kosten à f113.954 bleef netto f114.038 over, dat dus verdeeld werd.<sup>17</sup>

Het fregat *Scipio* maakte in 1795 en 1796 vier schepen prijs voor de kust van Noorwegen. De netto-opbrengst bedroeg

‘De meeste commissievaarders leden verlies, zoals de Bataafse Kaaprederij’

f78.468. Het aandeel dat de opvarenden mochten verdelen was f19.662. Van een prijschip dat werd opgepakt door het fregat *Venus*, eveneens voor de kust van Noorwegen, bedroeg de netto-opbrengst f4.318. Een kwart daarvan (f1.097) werd onder de bemanning verdeeld. Niet iedereen kreeg dezelfde uitkering. De hoogste in rang kreeg een bedrag dat een factor zes hoger was dan de laagste.<sup>18</sup> Ongeveer 5% van de netto-opbrengst was bestemd voor sociale en medische zorg, zoals het Fonds voor de Oude Arme Zeelieden en de hospitalen van Marine. Tussen 1799 en 1806 veilde de Rotterdamse vendumeester Arnoud van Beeftingh veertig schepen; 1,3 % van het totaal (f10. 532) werd uitgekeerd aan 's Lands Hospitaal. Deze veertig prijzen brachten ruim een miljoen gulden op.<sup>19</sup>

De Harlinger vendumeester Willem Sandt van Nooten had tegen 1801 negen prijzen, genomen door Franse kapers, geveild. Hiervan keerde hij f4.727 uit aan het Fonds voor de Oude Arme Zeelieden en 's Lands Hospitaal. Dit bedrag was ongeveer 6% van de netto-opbrengst van f78.783. Helaas zijn van de Amsterdamse vendumeesters David du Bois dergelijke overzichten niet bewaard gebleven.<sup>21</sup> Een rekensom op basis van de cijfers van de Bataafse Kaaprederij en tabel 1 van ongeveer 150 nemingen, geeft een volgende schatting van de omzet van de *guerre de course*:

|                 |   |           |
|-----------------|---|-----------|
| bruto-opbrengst | f | 3.800.000 |
| kosten          | f | 1.900.000 |
| netto opbrengt  | f | 1.900.000 |

De bepalingen van 3 mei 1796 werden in 1799 nader uitgewerkt. Op 27 mei 1799 werd bepaald, dat de helft van het 'zuiver provenu' (netto-opbrengst) van de buitgelden 'door het land zou worden genoten' (ten goede kwam aan de Marine) dus bijna een miljoen gulden.<sup>22</sup> Bijna al het geld werd door de lokale marineorganisaties in Rotterdam, Amsterdam, Middelburg, Hoorn/Enkhuizen en Harlingen uitgeven aan voorraden, reparatie en nieuwbouw van schepen. Tussen 1796 en 1805 ontving Robert Collot d'Escury, ontvanger-generaal van de middelen te water (de centrale Marine-kas), maar f63.000 aan buitgelden.<sup>23</sup>

Besluit

De Marine had het gedurende de Bataafs-Franse tijd lastig: te weinig middelen, te weinig manschappen en te weinig schepen. Men probeerde de slagkracht op zee te vergroten door middel van bewapende koopvaardij-schepen, maar ook dit zette uiteindelijk weinig zoden aan de dijk. De meeste commissievaarders leden verlies, zoals de Bataafse Kaaprederij. Voor de opvarenden was het gelag

nog bitterder. Vaak moesten zij jaren wachten op uitbetaling van hun zuur verdiende prijsgeld.

De offensieve bewapening van koopvaardij-schepen heeft in de periode 1795-1813 – voor het laatst – een bescheiden bijdrage geleverd aan de Nederlandse oorlogsinspanning ter zee. Werkte deze vorm van offensieve koopvaardij-bewapening? Ja, omdat met name in de kustwateren de nodige (kleine) Britse oorlogsschepen werden gebonden. Nee, de kaperschepen bleken geen partij voor de sterk bewapende Royal Navy te zijn. Met de Verklaring van Parijs (1856) werd commissie- en kaapvaart verboden en nam de veiligheid op zee sterk toe. Door nu weer de koopvaardij-schepen te bewapenen, waarvoor Matthijs Ooms een lans breekt, ligt het in de lijn der verwachting dat dit tot een toename van de onveiligheid op zee zal leiden.<sup>24</sup>

**Dr. Hugo Landheer is historicus. Hij rondt op dit moment een boek af over zeevarenden en sociale zorg bij de Marine tijdens de Bataafs-Franse tijd.**

**Dr. Victor Enthoven is maritiem historicus en tot 2012 als docent verbonden aan het Koninklijk Instituut voor de Marine. Momenteel is hij betrokken bij meerdere maritiem-historische projecten.**

Noten

- 1 V. Enthoven, M. van Alphen en R. Daalder, 'Een veelkop-pig monster. De Nederlandse zeemacht, 1568-1780', *Nieuwe Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, URL: <https://nmgn-review.netlify.app/nederlandse-zeemacht-1568-1780>.
- 2 M. Ooms, 'Offensieve koopvaardijbewapening. Toepasselijk voor een schaalbare zeemacht?', *Marineblad* 135:2 (2025) 34-41.
- 3 J.E. Korteweg, *Kaperbloed en koopmansgeest. 'Legale zeeroof' door de eeuwen heen* (Amsterdam 2006) 200-208.
- 4 Nationaal Archief (NA), Archief Marine, 1795-1813 [2.01.29.01] inv. nr. 814, Proclamatie Comité tot de Zaken der Marine, 16 maart 1796.
- 5 Indien niet anders aangegeven, is deze en de volgende paragraaf gebaseerd op J.C. de Jonge, *Het Nederlandsche zeewezen*, vijf delen (Den Haag 1862) V:203 ev. Volgens een telling uit 1808 was het aantal al opgelopen tot meer dan tweehonderd.
- 6 Tussen 1795 en 1802 zijn op marineschepen en aan de wal minstens 117 incidenten voorgevallen, waarbij met het gebruik van geweld werd gedreigd of waarin fysiek geweld werd gebruikt. De twee voornaamste oorzaken waren verschillen inzicht in politieke zaken en de slechte betaling. NA, Archief Marine inv. nrs. 275-295, Ingekomen rekestten, 1795-1802.
- 7 H. Herman, *Geschiedenis onzer zeemacht tijdens de Fransche overheersching 1810 tot 1814* (Den Haag 1923) passim en bijlagen A en B; C.N. Fehrmann, *Onze vloot in de Franse tijd, De admiraals De Winter en VerHuell* (Den Haag 1969) 113-133.
- 8 J.C. Mollema, *Geschiedenis van Nederland ter zee*, vier delen (Amsterdam 1941) III:293.
- 9 Advocaat-fiscaal J.G. van Oldenbarneveld stelde op 30 maart 1802, dat de Raad der Marine meerdere zaken op de *Washington*, *Admiraal De Ruijter*, *Mars* en *Leiden* tijdens de strijd bij de Vlieter van 30 augustus 1799 had aangemerkt als daden van oproer, waaronder het dragen van Oranje linten, het roepen van Oranje boven, het zingen van oranjeliedjes, het beschimpen van patriotten en het honen door onderoffi-

- cieren en manschappen van officieren. NA, Marine 1795-1813, inv. nr. 180, Ingekomen brieven, 30 maart 1802.
- 10 H.A. Landheer, 'De laatste reis van de *Vrouwe Geertruida*, Terugkeer en opvang van opvarenden van het eskader van Engelbert Lucas', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 33:1 (2014) 19-37.
  - 11 NA, Archief Marine inv. nr. 509/43, Commissie *Zeehond*; Archief Marine inv. nr. 509/84-86, Instructie *Vlieg*; Archief Marine inv. nrs. 696/28, Gedrukte stukken, 1796/7.
  - 12 Jaap Bruijn, Yvonne Verhees-Van Meer, Victor Enthoven en Johan Francke hebben uitgebreid gepubliceerd over de Nederlandse (particuliere) kaapvaart tussen 1568 en 1784. Indien niet anders aangeven, is het deel over commissievaart gebaseerd op het werkstuk van F. Cornet, *De Nederlandse kaapvaart in de Bataafse en Franse tijd, 1795-1813* (Universiteit Leiden, z.j.).
  - 13 NA, Archief Marine inv. nr. 195, A. van Beeftingh aan secretaris van Marine, 27 januari 1806.
  - 14 E. van de Stadt, *Engel van de Stadt, 1746-1819. Zijn voor- en nageslacht* (Den Haag, 1951) 127-133; NA, Archief Marine inv. nr. 938, Van Hall en Van de Stadt aan minister, 20 oktober 1807.
  - 15 Nationaal Archief (NA), Archief van de colleges belast met de Hoge Militaire Rechtspraak, 1795-1813 [2.01.11], deel B, vooral inv. nr. 220, Ordinaire rolle gehouden bij 's landsadvocaten, 1798/9; NA, Archieven rechtspraak Convooi en Licenten, 1795-1811 [2.01.22] inv. nr. 504 t/m 508, Register van vonnissen, 1807-1811; Zeeuws Archief, Directe en indirecte belastingen in Zeeland, 1584-1810 [50].
  - 16 *Nieuwe Nederlandsche Jaarboeken* 31:2 (Amsterdam 1796) 1526-1634, Plakkaat van 3 mei 1796.
  - 17 NA, Archief Marine inv. nr. 938, Van Hall en Van de Stadt aan minister, 20 oktober 1807.
  - 18 NA, Archief Marine inv. nr. 118, Resoluties Uitvoerend Bewind, 27 mei 1799.
  - 19 NA, Archief Marine inv. nr. 195, A. van Beeftingh aan secretaris van Marine, 27 januari 1806.
  - 20 NA, Archief Marine inv. nr. 243, Ingekomen missiven, augustus 1799
  - 21 NA, Archief Marine inv. nr. 195, W. Sandt van Nooten aan secretaris van Marine, bijlage 1, 24 januari 1806.
  - 22 NA, Archief Marine inv. nr. 118, Resoluties Uitvoerend Bewind, 27 mei 1799.
  - 23 V. Enthoven, 'Geld speelt (g)een rol. De financiën van de Bataafse marine, 1795-1805', in M.A. van Alphen en A.M.C. Dissel (red.), *Mars et Historia*. Themanummer 1799 - De Brits-Russische invasie in Noord-Holland 33 (1999) 4:47-81, speciaal 76.
  - 24 V. Enthoven, 'Kapers en zeerover. Maritiem ondernemerschap in geweld' *Marineblad* 122:1 (2012) 4-8; V. Enthoven, 'Veiligheid op zee en privébewakers: een voor de hand liggend partnership of onverenigbaar?', *Marineblad* 123:3 (2013) 10-13.

ADVERTENTIE



# RUM & BITES

"TRES HOMBRES" IN DE MARINECLUB

GEZEILDE PRODUCTEN DOOR HET MOTORLOZE VLAGGENSCHIP

**LOCATIE:** GRAND CAFE

**AANVANG:** 19:00 UUR

**PRIJS €42.50 P.P.**

**WELKOMSTDRAANKJE**

**PRESENTATIE**

**RUM & BITES**



WOE 10 SEPTEMBER

**RESERVEREN**



088 9511440

**PRESENTATIE DOOR SABINE FOX**

LET OP, ER ZIJN SLECHTS EEN BEPERKT AANTAL PLAATSEN BESCHIKBAAR!

