

Postverkeer over zee
in de 17^{de} eeuw





Kaart van Europa,
Anoniem, uitgever Van der Aa, P 16

Europa in de 17^{de} eeuw

Al in de 14de en 15de eeuw krijgen de vissers van Walraversijde bij Oostende ook in vreedstijd op zee af te rekenen met piraten. Als represaille maar ook door tegenvallende vangsten schrikken zij er zelf ook niet voor terug om vreemde schepen te enteren. Maar over Vlaamse kapers kunnen we pas spreken vanaf het einde van de 15de eeuw. Een roerige tijd in tal van Noordzeelanden waarbij politieke conflicten ook op zee worden beslecht. De onstabiele politieke situatie en diverse crises in de eigen sector drijven veel vissers in oorlogs-tijd naar de kaperij die bij ons haar gouden eeuwen kent in de 17^{de} en 18de eeuw.

Op het einde van de 14de eeuw wordt Vlaanderen een deel van de **Bourgondische Nederlanden** of de Zeventien Provinciën. Duinkerke, Nieuwpoort en Oostende ontplooiën zich als belangrijke visserhavens waar vele tientallen haringbuizen beschutting vinden. Maar niet zelden krijgen onze vissers te maken met Franse kapers die munt weten te slaan uit de conflictueuze relatie tussen de Franse koning en de Bourgondische hertog. Zelfs het vissen in konvooi brengt niet altijd soelaas. Ook onder Spaanse heerschappij blijft de visserijsector kwakkelen. Zeker als de Staatsvloot niet krachtig meer kan instaan voor een veilige konvooiering.

In de 17^{de} eeuw regeren de absolutistische Europese vorsten vanuit hun paleizen. De **Zuidelijke Nederlanden** blijven onder Spaans bewind.

Het Noorden weet zich als **Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden** op te werken tot een statenbond die Europees meespeelt. Ook op zee.

In **Rusland** komen na een tijd van troebelen de Romanovs aan het bewind.

Het Heilige Roomse Rijk van Duitse Natie is een lappendeken van vorstendommen, vrijsteden en kerkelijke gebieden die elkaar vaak weinig gunnen. Daarvoor is het rijk ook op cultureel, religieus en politiek gebied te verdeeld. De Dertigjarige Oorlog tussen het protestantse noorden van Europa en het katholieke zuiden, maakt van Duitsland een groot kerkhof. De keizer van het Heilige Roomse Rijk wordt gekozen door zeven keurvorsten. Vanaf 1438 is de keizer vrijwel altijd een Habsburger, die in Wenen hof houdt.

Na de dood van Elisabeth I (1558-1603) regeren met Jacobus I, koning van Schotland, de Stuarts ook over **Engeland**. Onder Cromwell (1649-1658) wordt Engeland een republiek en bepaalt de Act of Navigation dat andere landen enkel producten uit eigen land naar Engeland mogen verscheppen. Daarop verklaart de Nederlandse Republiek Engeland de (Eerste Engels-Nederlandse) oorlog. Dit land bouwt een sterke zeemacht uit. Na de dood van Cromwell in 1658 en een korte regeerperiode van zijn zoon komen in 1660 met Karel II de Stuarts weer op de koningstroon. Gesteund door Frankrijk ontbrandt onder die vorst tussen 1665 en 1667 de Tweede Engelse Oorlog met de **Zeven Verenigde Provinciën**.



Europa in 1648 – de Vrede van Westfalen.
 De vrede van Westfalen bestaat uit een vrede die zowel de tachtigjarige oorlog via de vrede van Munster, als de dertigjarige oorlog door de verdragen van Munster en Osnabruck, beëindigde. De tachtigjarige oorlog - van 1568-1648 met een onderbreking van 12 jaar - was een onafhankelijkheidsstrijd van de Nederlanden tov het Spaanse rijk. De dertigjarige oorlog - 1618-1648 - was een strijd tussen katholieke en gereformeerde staten, naast handelsbelangen. Kaart Europa 1648, Labberton (1884) in: Historical Atlas

Vanaf 1689 regeert stadhouder Willem III van Oranje-Nassau, na het ondertekenen van de Declaration of Rights, samen met zijn gemalin Maria Stuart over het eiland. Officieel worden Engeland en Schotland pas in 1707 met de Act of Union Groot-Brittannië en komt er één Office of Admiralty.

In **Frankrijk** bereikt het absolutisme haar hoogtepunt met Lodewijk XIV (1643-1715) die vanuit Versailles regeert. Zijn alleenheerschap wordt voorbereid door Richelieu (1624-1642) en Mazarin (1643-1661). De Zonnekoning aast onder meer erg lang op de Spaanse Zuidelijke Nederlanden. Tijdens de Dertigjarige Oorlog verslaat Frankrijk in de slag bij Rocroi (1643) Spanje en neemt de hegemonie over het continent over met de Bourbons als absolute monarchen. Bezettingen en veroveringen van onze zuidelijke grensgebieden en -steden waaronder Duinkerke en oorlogen leiden uiteindelijk tot de Vrede van Nijmegen.

Na de dood van Filips II, die ook over de Nederlanden regeert, kent **Spanje** in de 17^{de} eeuw drie koningen: Filips III en IV en de fysiek en geestelijk zwakke Karel II. Die laatste overlijdt in 1700 kinderloos. Er ontstaat een internationaal conflict over de troonopvolging tussen Filips, een kleinzoon van de Franse Zonnekoning, en de Habsburgse troonpretendent aartshertog Karel van Oostenrijk. Beiden claimen omwille van familiebanden en erfrechten de Spaanse kroon. De Spaanse Successieoorlog (1701-1713) en haar erg ingewikkeld scenario draait echter niet alleen om de vraag wie de rechtmatige opvolger van Karel II moet worden, maar is een vervolg op de machtsstrijd in Europa en de controle op de overzeese handel. Uiteindelijk zal Filips V van Bourbon vanaf 1783 45 jaar regeren over Spanje.

De Spaanse koning Filips II speelt ook een rol in de geschiedenis van het kleine buurland **Portugal** met zijn vele kolonies. Tijdens een poging om Marokko te veroveren, sneuvelt de Portugese koning Sebastião I in 1578. Kardinaal Hendrik neemt het gezag over. Zo ziet de Spaanse koning Filips II in 1580 zijn kans schoon om zich meester te maken van Portugal. 60 jaar lang zal de Spaanse kroon buurland Portugal als een provincie besturen. Een Portugese opstand in 1640, gesteund door Frankrijk en de Nederlanden, slaagt en de hertog João van Bragança wordt koning João IV (1640-1656). Daarna volgen diverse veldslagen (1654-1663) tussen Portugal en Spanje, bekend als de Restauratieoorlog. Een strijd om de restauratie van de Portugese kroon te kunnen voltooiën. De vriendschapsbanden met Engeland

worden in die periode ook verstevigd door een huwelijk tussen een Portugese erfgename, Catharina van Bragança en de Engelse koning Karel II.

Uiteindelijk erkent Spanje in 1668 de volledige onafhankelijkheid van Portugal. Na het ondertekenen van een handelsverdrag met Engeland (1703), blijft Portugal economisch volledig afhankelijk van Engeland.

Onder Karel V vormden de **17 Provinciën** in de eerste helft van de 16^{de} eeuw als onderdeel van het Habsburgse wereldrijk een autonoom gebied tussen Frankrijk en het Duitse Rijk. Zijn zoon en opvolger Filips II regeert streng katholiek en absolutistisch over onze contreien. We beleven de Beeldenstorm in 1566 en de repressie met de hertog van Alva. De opstand broedt in het Calvinistische Noorden dat zich afscheidt van de katholieke Spaanse Zuidelijke Nederlanden. In 1568 ontbrandt de Tachtigjarige Oorlog tussen de Spaanse Nederlanden of 17 Provinciën tegen de Spaanse bezetter. Wanneer de zeven Noordelijke Provinciën zich in 1581 afscheiden, behoort Oostende tot de Zuidelijke of Spaanse Nederlanden. Met de Val van Antwerpen in 1585 ontstaat een heuse braindrain die het Noorden intellectueel, spiritueel, cultureel en economisch inspireert en dankzij de Verenigde Oost-Indische Compagnie (V.O.C.) en West-Indische Compagnie (W.I.C.) het land economisch naar een Gouden Eeuw voert.

De **Republiek van de Zeven Verenigde Nederlanden** verwerft in de 17^{de} eeuw grote politieke

en economische macht en speelt in zijn strijd tegen Spanje en Engeland een Europese hoofdrol. Het Noorden beleeft mercantiel zijn Gouden eeuw met de V.O.C. en W.I.C.. Om de hegemonie op zee te bewaren of te heroveren zijn er de eerste twee Engels-Nederlandse oorlogen. De admiralen Maarten Tromp, Michiel De Ruyter en Piet Hein symboliseren de militaire slagkracht van de Republiek op de wereldzeeën. Die laatste kaapt de Spaanse Zilvervloot in 1628, maar wordt een jaar later gedood bij een treffen met Oostendse kapers onder leiding van Jacob Besage.

De **Spaanse Zuidelijke Nederlanden** die na de dood van Filips II in 1598 door zijn dochter Isabella en haar gemaal Albrecht als landvoogden bestuurd worden, vormen in de 17^{de} eeuw het strijdtoneel tussen de Nederlandse Republiek en Spanje. In 1568 groeit vanuit de Zeven-tien Provinciën meer en meer het verzet tegen Spanje. Wat als een opstand smeult, ontbrandt later tot een heuse Tachtigjarige Oorlog wanneer in 1576 de Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden o.a. omwille van de reformatie uit elkaar groeien. Het Spaanse leger rukt op en in 1585 valt Antwerpen. De intellectuele en mercantiele elite vlucht grotendeels naar het Noorden en bouwt er mee aan de Gouden Eeuw.

In 1600 wil Maurits van Nassau het Vlaams-Spaanse kapersnest Duinkerke aanvallen, maar hij strandt bij Nieuwpoort waar hij strijd levert en de overwinning behaalt op het leger van de aarts-hertogen Albrecht en Isabella. Eén jaar later volgt het bijna vier jaar durende Beleg van Oostende.



diverse forten zowat met de grond wordt gelijk-gemaakt. Na haar overgave en de Blijde Intrede van de landvoogden Albrecht en Isabella wordt de stad, nu weer onder Spaans bewind, heropgebouwd volgens een rechthoekig straten patroon naar een stedenbouwkundig ontwerp van Wenceslas Cobergher. De oostelijke haven wordt verder uitgebouwd, de westelijke gedempt en het oude noordelijke stadsdeel gaat op in de zee-waartse omwalling. Het overstromingsgebied ten zuiden van de stad wordt bedijkt en ingepolderd. Binnen de woelige Europese politieke constellatie herrijst Oostende uit haar alles-verwoestende Beleg. Tegen het midden van de 17^{de} eeuw is de populatie weer aangedikt tot ca. 6.000 inwoners.

De pestepidemie in 1665 tekent zich demografisch af in het tanende bevolkingscijfer: veel doden en uit de stad gevluchte Oostendenaars waaronder kaperkapiteins en reders die zich tijdelijk in Brugge vestigen, zoals Philippe Van Maestricht en zijn gezin. Vissers en handelaars varen weer uit, maar de vrede duurt nooit lang en een kaper- of commissiebrief biedt in oorlogstijd een welkome uitweg naar financieel gewin.

Na een staakt-het-vuren, bekend als het Twaalf-jarig Bestand (1609-1612), blijft de oorlog tussen Spanje enerzijds en de Noordelijke Nederlanden en Engeland anderzijds, verder woeden tot in 1648 de Vrede van Münster gesloten wordt: de Republiek wordt door Spanje als staat erkend en de Schelde wordt afgesloten, zodat Antwerpen en haar haven worden afgesneden van de zee en Oostende de belangrijkste haven wordt in de Zuidelijke Nederlanden. Omwille van haar

Bij het uitbreken van Tachtigjarige Oorlog is **Oostende** een toevluchtsoord voor de Geuzen en verschanst de stad zich achter een aarden omwalling en stadspoorten. De Geuzen slechten wat eerder al de duinen ten oosten van de stad en zo ontstaat embryonaal een nieuwe en tot vandaag bevaarbare havengeul. Er volgt een meer dan drie jaar durend Beleg (1601-1604) waarbij de stad door beschietingen van de geallieerde troepen onder het gezag van de Italiaanse krijgshere Ambrogio Spinola vanuit

Xxxx, Xxx. Xxx
Xxx



Beëdiging van de Vrede van Munster 1648
De vrede van Munster maakte een einde aan de Tachtigjarige Oorlog tussen Nederland en Spanje. De ondertekening van dit verdrag werd beëdigd door de ondertekenaars.
Gerard Terborg.

ligging en statuut blijft de stad strategisch meespelen in de internationale oorlogen die deels ook op zee worden beslecht. Zo wordt de stad bij de belegering in 1701-1706 naar aanleiding van de Spaanse Successieoorlog door de Engelsen zwaar gebombardeerd.

In 1723 wordt de Generale Keizerlijke en Koninklijke Indische Compagnie, beter bekend als de Oostendse Compagnie, opgericht. Een jaar later vertrekt de eerste koopvaardijvloot. De 'Arend', de 'Sint-Elisabeth' en de 'Sint-Karel' voeren de koninklijke en keizerlijke vlag.

Duinkerke, Nieuwpoort en Oostende blijven tot medio 17^{de} eeuw vissen, handel drijven en kapen

onder Spaanse vlag. Vooral Duinkerke blijft de speelbal van de zeemogendheden Spanje, Frankrijk en Engeland. In 1646 wordt de stad tijdens de Dertigjarige Oorlog tussen Frankrijk en Spanje, bij Frankrijk ingelijfd en vluchten een 30-tal kaperfamilies naar Oostende. Zes jaar later komt Duinkerke weer in Spaanse handen en keren een aantal gevluchte families terug naar het 'Vlaamse' Duinkerke.

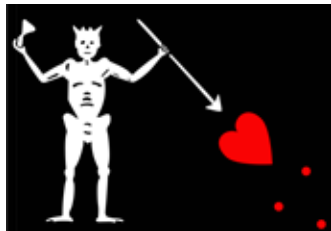
Nog eens zes jaar verder herovert de Franse maarschalk Turenne met een Frans-Engels leger de stad opnieuw op Spanje waarbij de Lodewijk XIV Duinkerke dezelfde dag nog afstaat aan Engeland.



Zicht op Oostende vanuit bredene sas 17
de eeuw
Van Minderhout, H.
17 de eeuw,
Groeninge museum Brugge



Zo ontwakten de Duinkerkenaren op 25 juni 1658 dus onder Spaans bewind, 's middags regeert de Zonnekoning over hen en tegen de avond is Londen hun nieuwe hoofdstad. Opnieuw stroomt een kleine migratiegolf van Duinkerkezeelui en hun families naar Oostende. Maar drie jaar later koopt de Franse vorst de stad terug. Omwille van haar strategische ligging als meest noordelijke havenstad tegen de grens van de Spaanse Nederlanden en aan de drukbevaren handelsroute in het Kanaal, ontwikkelt Duinkerke zich tot de belangrijkste, door Vauban versterkte, oorlogshaven van Frankrijk. Veel Duinkerke kapers die na 1658 o.a. naar Oostende en Nieuw-poort zijn uitgeweken, keren nu terug en hervatten hun lucratieve vaarten weer onder Franse vlag. Jan Bart vecht er zich verder naar een zeeheldenstatus.



Door deze definitieve annexatie van Duinkerke bij Frankrijk wordt Oostende de belangrijkste haven in de Zuidelijke Nederlanden, zeker na de sluiting van de Schelde in 1648. Oostende wordt ook de nieuwe zetel van de Admiraliteit en een belangrijk kapersnest.



Jolly Roger

Mogelijk een Engelse verbastering van het Franse "Joli Rouge". In oorsprong werd meestal de rode bloedvlag gehesen door de Franse boekaniers. Die vlag betekende dat men niet van plan was gevangen te nemen. Meestal wordt in de populaire literatuur en films een schedel afgebeeld met daaronder twee gekruiste dijbenen. Er bestonden echter meerdere versies van en iedere piraat had zijn eigen versie als handtekening en dit om het potentiële slachtoffer angst in te boezemen.

Zo was de "Jolly Roger" van Edward Teach alias Blackbeard een geraamte die met een speer in zijn hand een hart doorboort. Jack Rackham had een schedel met twee gekruiste kortelassen er onder, Thomas Tew had een arm met een kortelass in zijn hand als symbool. Bartholomew Roberts gebruikte zelfs meerdere versies als Jolly Roger tijdens zijn loopbaan.

Van hem zijn er zeker al vijf versies gekend. Het voeren van de zwarte vlag gaf het slachtoffer de mogelijkheid om zich over te geven, terwijl de rode bloedvlag een gevecht op leven en dood betekende.



Na de Spaanse Successieoorlog laten de Engelsen bij het Verdrag van Utrecht in 1713 vastleggen dat de haven wordt gesloten en de vestingswerken afgebroken om het kapersnest te smoren.

Met de Vrede van Utrecht is de kaapvaart over zijn hoogtepunt. Maar de maritieme kennis, de zucht naar verre einders en avontuur en commerciële ondernemingszin blijven ook de nazaten van zoveel generaties Oostendse kapers in de genen plakken en dat kapitaal wordt met interest geïnvesteerd in lucratieve zeehandel met China, India en Bengalen onder de vlag van de Generale Keizerlijke Indische Compagnie, beter bekend als de Oostendse Compagnie.

In 1856 wordt kaperij officieel afgeschaft en geautoriseerd in de Akte van Parijs. Maar de piraterij blijft tot vandaag woekeren, niet alleen ter zee, maar ook te land en in de lucht.



Zeeslag voor de kust bij Duinkerken, 18 februari 1639.
Slag tussen de Staatse vloot onder Maarten Harpertszoon Tromp en een Spaanse vloot die de blokkade van de haven probeert te doorbreken.
Rijksmuseum



Xxxx, Xxx. Xxx
Xxx

Kaper versus piraat

Jolly Roger of kaperbrief?

Zeeoverij of piraterij is zo oud als de scheepvaart zelf. Van in de klassieke oudheid wordt er op zee geroofd en vermoord van China tot de Caraïben, waarbij de buit zowel op zee zelf als bij het aanlanden in havensteden en kustdorpen wordt nagejaagd. Naargelang tijd en ruimte opereert dit geboefte van het tweede oudste beroep ter wereld als zeeschuimer, piraat, boekanier, zeerover of filibuster: een verbastering van het Nederlandse vrijbuitter, dat in de 19de eeuw synoniem wordt voor ontdekkingsreiziger en ook verpoet tot het werkwoord filibusteren: het extreem lang rekken van redevoeringen. Hun strooptochten inspireren auteurs, kunstschilders, filmregisseurs, Hollywood en de Disney-studio's. 'Treasure Island', 'Captain Blood' (1935) met Errol Flynn, 'Black' (1942), 'Mutiny on the Bounty' (1963), het veelluik 'Pirates of the Caribbean' met Johnny Depp en 'Black Sails', de meest recent serie waarin echt bestaande figuren opdraven, maar in een verkeerde stereotiepe context: meer dan 150 titels hebben ondertussen het witte scherm gezien. En tot vandaag duikt onder de jolly roger of doodskopvlag de piraat ook op in kinderboeken, avonturenromans, tekenfilms en games waar hij niet zelden voorspelbaar en trekkebenend het strijdtoneel betreedt met zwarte ooglap, houten been, oorring, tatoeages, haakhand en geschouderde papegaaï.

Pas in de late middeleeuwen duiken in onze contreien dan de kapers aan de historische horizon op en kan men vanaf de 16^{de} eeuw ook

spreken van de eerste officiële kaperactiviteiten in de Lage Landen. Zo overhandigt Willem van Oranje de eerste kaperbrieven aan de Geuzen in 1569. In tegenstelling met de piraat die om zich te verrijken goederen rooft, omwille van het aantrekkelijke losgeld mensen gijzelt of doodt en dus als crimineel de zeeën afschuijmt en in die hoedanigheid ook eventueel berecht wordt, is een kaper een zeeman die exclusief in oorlogstijd ageert in opdracht van een regerend heerser. Toch is de soms al te romantische en wazige beeldvorming rond zeerover en kaper niet altijd waterdicht. Het blijft mistig laveren tussen beider identiteit. Maar ook al delen piraat en kaper de zee als hetzelfde jachtgebied, kiezen ze voor snelle en wendbare vaartuigen, identieke wapenen aanvalstechnieken, toch beroept alleen die laatste zich op de kaper- of commissiebrief om zijn stiel de nodige autoriteit te verlenen binnen de grenzen van de legaliteit.

Zoveel is duidelijk: een kaper handelt in opdracht van de regerende heerser (graaf, koning, hertog, keizer...) van zijn land en stad. Zijn kaperbrief, patent, *lettre de marque* of commissiebrief machtigt de kaperkapitein om in oorlogstijd vijandelijke schepen aan te vallen en de buit, onder de vorm van vracht, vaartuig, bemanning... te verzilveren. De volledige operatie ter kaperij, van het optuigen en uitrusten van een vaartuig tot de verkoop of *venditie* van de buit en financieel honoreren van alle betrokkenen bij de kaapcampagne, verloopt volgens een strikte officiële reglementering opgemaakt, gecontroleerd en gesanctioneerd door de nationale en lokale Admiraliteit.

Van zee tot www

Ook vandaag leeft in onze samenleving een hardnekkige begripsverwarring in terminologie en inzichten inzake piraterij en kaperij. Bij die begripsverwarring moeten ook de media schuld bekennen: piraterij als het roven van goederen of het ontvoeren en gijzelen van mensen in verband met losgeldvordering of slavenhandel heeft zich in de 20ste eeuw van de zee ook naar het luchtruim uitgebreid. Daar wordt vanaf de jaren 1960 het 'kapen' van vliegtuigen populair en een tactisch wapen bij politieke actievoerders, terroristen of ander misdadigers om hun eisen (of zelfgekozen eindbestemming) met psychisch of fysiek geweld af te dwingen. Vanaf 11 september 2001 kiezen ook een aantal zelfmoordcommando's voor die vorm van terreur. Gezien het op zijn minst onwettige en veelal misdadige karakter van die acties is de term vliegtuig- of luchtpiraterij meer op zijn plaats dan kaping. Zoals het begrip wel logisch en correct wordt toegepast bij pakweg wegpiraat, etherpiraat, softwarepiraat en het erg onschuldige tafelschuimer. Piratenzenders als Veronica, Mi Amigo en Atlantis ageren in de *golden sixties* wel weer vanop het zilte nat!

Ook als het intellectuele eigendomsrecht bewust geschonden wordt door het moedwillig publiceren of vermenigvuldigen van literair, wetenschappelijk of artistiek werk zonder uitdrukkelijke toestemming van de rechthebbenden, spreekt men over piraterij. En digitale piraterij door distributie via het internet is het illegaal aanbieden en verspreiden van beschermd digitaal materiaal als muziek, films, computerspellen en andere software.

Hoe dan ook, de oervorm van de klassieke piraterij is nooit dichterbij ons bed gekomen dan op 18 april 2009 wanneer de steenstortor 'Pompei' van zeebouwer Jan De Nul met tien bemanningsleden meer dan twee maanden gegijzeld wordt door Somalische zeerovers. Na het betalen van het losgeld worden schip en bemanning vrijgegeven en wordt piratenleider Mohamed Abdi Hassan met een list opgepakt door het Belgische gerecht.



Xxxx, Xxx. Xxx
Xxx

De kaper

En kaper is geen zeerover. Net zoals een boswachter geen stroper is. De zee is het actieterrrein van de eerste twee, het natuurlandschap delen de twee laatsten. Maar kaper en boswachter zijn eerbare, legale professionele bezigheden, hun opposanten behoren tot het criminele en dus illegale milieu. Hoewel, op papier lijkt het onderscheid simpel en zwart-wit: de goeden en de slechten, maar in realiteit gaapt een grijze zone. De kaper die in handen valt van de vijand, loopt al snel het risico de stempel van piraat te krijgen en wordt conform die status ook berecht tot ophanging of brandstapel. Sommigen noemen kaapvaart dan ook piraterij in oorlogstijd! Zeerovers en kapers ageren op zee zowat op identieke wijze, maar om andere beweegredenen. Hun acties op het water zijn *de facto* dezelfde. Hun intenties verschillen *de jure*.

De zeerover, vrijbouter, boekanier of piraat trekt ter rooftocht de zee op, een zeldzame keer drijft zijn plunderzucht hem ook naar de vaste wal. De kaper, *privateer*, *corsaire*, of Duinkerke *capre* entert enkel vijandelijke schepen in oorlogstijd en dit in naam van de regerende (staats)autoriteit: vorst, hertog, prins, keizer of andere heerser. Bij succes verzwakt hij zo de (militaire) vloot van de vijand en verrijkt hij zichzelf én de schatkist van zijn land door de gekaapte buit te verkopen en/of losgeld te innen. Altijd brengt hij de vijand economische schade toe.

Maar schrijf de kaper, net als een huurling geen vaderlandsliefde toe. De overheid weet, dankzij de kapers, haar militaire slagkracht op zee versterkt zonder extra investeringen in de eigen oorlogsvloot of bemanningen. En de kaper telt zijn winst. Oorlog en handel vinden elkaar eens te meer.

Kortom: kapen is een legale manier van private oorlogsvoering met winstoogmerk. De Vlaamse kaperij die zijn hoogtepunt kent in de 17^{de} eeuw, is strikt georganiseerd en juridisch onderbouwd. Maar het is ook de eeuw van langdurige oorlogen, broos bevochten vredesverdragen en wisselende bondgenootschappen: kortom de vijanden van vandaag zijn de vrienden van gisteren!

Geen eenmanszaak

Het centrale gezag van iedere zeenatie organiseert zijn oorlogsvloot, beschermt de eigen handel en visserij, staat kaapvaart toe, maar bestrijdt zeeroof.

Zoveel is duidelijk: in onze contreien is de kaperij een onmisbare schakel binnen een sterk georganiseerde, wettelijk erkende en juridisch strak gestructureerde maritiem-economische macht in oorlogstijd. De kaapvaart is vooral in de 17^{de} eeuw en het begin van de 18de eeuw een belangrijke economische en veelal winstgevendende activiteit die ook tal van nichemarkten in de thuishavensteden Duinkerke, Nieuwpoort en Oostende aanstuurt: zeilmakerijen, touwslagerijen, scheepsbouw en -herstelling, timmerlui, *breeuwers*, tonnenmakers, ravitaillering...

Deze drie kapersnesten horen lange tijd bij de Spaanse Nederlanden, zijn Vlaams van origine en hebben dezelfde belangen inzake visserij en zeehandel. Immers, vóór de kaapvaart of in vreedstijd is de (haring)visserij met wisselend succes



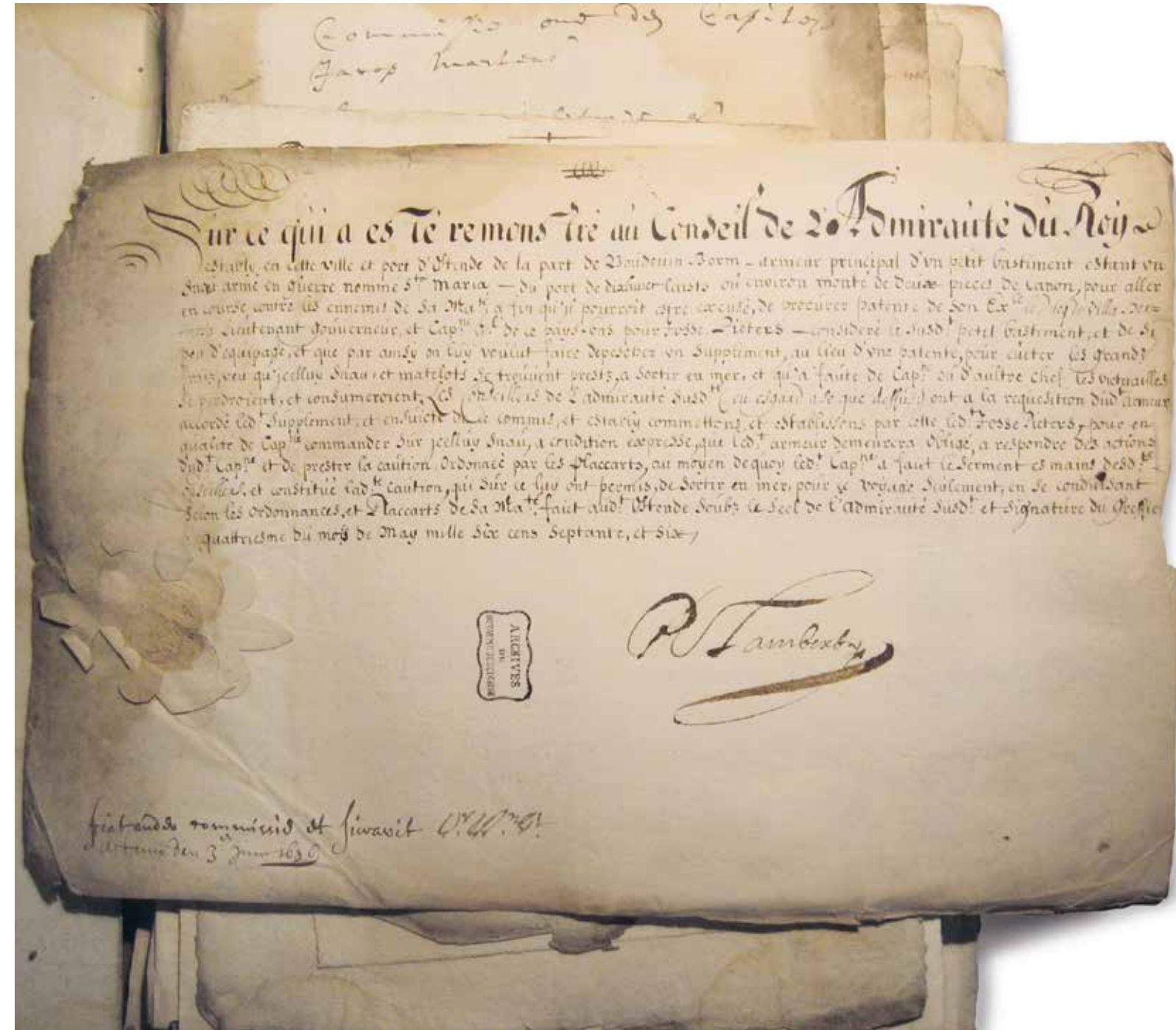
Portugal en de westelijke Middellandse Zee. Meestal maken kapers jacht op koopvaardij- of vissersschepen die alleen varen. Maar als zij een alliantie sluiten met andere kapers dan proberen ze 'in compagnie' andere schepen buit te maken. Die tactiek, volgens Villiers een typisch Duinkerke methode, wordt ook gebruikt om een vaartuig dat in een beschermend konvooi vaart, af te zonderen uit die vloot en aan te vallen.

Net als vandaag nog kent het leven aan boord van de grotere koop- en kaapvaarder een streng hiërarchische structuur. Naast de kapitein en de hogere en lagere officieren waaronder ook de chirurgijn en schrijver, zijn er de kanonnier(s), timmerlui, zeilmaker(s), munitiemaker, bootsman, kok en lagere bemanning zoals matrozen en scheepsjongens. Het aantal bemanningsleden is natuurlijk sterk afhankelijk van het type en de grootte van het schip. De Oostendse kaperschepen zijn meestal kleiner en tellen ook minder bemanningsleden dan die van Duinkerke. Veelal overstijgt hun tonnage de 100 ton niet. De meest ingezette types zijn de ca. 14 meter kleine snauw of *snauwken*, een open zeilboot met roerriemen, één tot vier kanonnen en geringe mankracht. Maar omwille van de geringe diepgang erg wendbaar tussen de verraderlijke zandbanken om zo onverwacht en snel toe te slaan. Ook de sloep met roerriemen of zeilen wordt omwille van haar kleine actieradius ingezet voor eendaagse interventies. De *hoeker*, populair in Nieuwpoort, komt minder voor in Oostende. Daarnaast zijn er ook nog de *diepo*, *halve galei*, *bark*, *gallioot* en *poene* en het zwaarbewapende *fregat*, minder een type dan synoniem voor een snel varende schip in de 17^{de} eeuw. Al die vaartuigen worden in vredes-tijd ook voor de visserij en vrachtvaart ingezet.

Xxxx, Xxx. Xxx
Xxx

de belangrijkste economische activiteit in deze drie Vlaamse kusthavens. Ook wanneer Duinkerke wordt ingelijfd door Lodewijk XIV in oktober 1646, blijven de mentaliteit en verbondenheid tussen de kaperfamilies binnen de drie zustersteden sterk. Er zijn de kapers die zich enkel op deze discipline richten en er hun hoofdberoep van maken en er zijn de koopvaarders en vissers die sporadisch een kaperbrief, patent of commissiebrief voor één of een paar zeereizen aanvragen aan de Admiraliteit. Bij de cargovaarders en vissers blijft de eerste intentie toch de zeehandel of de visvangst, maar het patent levert hen misschien een extra snabbel op als ze een vijandelijk schip kruisen. Het geschut aan boord stelt hen ook in staat altijd eigen lading en schip beter te beschermen. Vlaamse kapers zien vooral de Noordzee als hun actierrein; de koopvaardijkapers zijn onder andere ook actief tot in de Golf van Biskaje, de kusten van Spanje en

Xxxx, Xxx. Xxx
Xxx



Organisatie

De verre horizon (liefst met vijandelijk schip), bolle zeilen en een strijdvaardige bemanning. Dit plaatje is het meest spectaculaire en aanlokkelijke luik van de kaapvaart. Maar aan de wal ontplooit die avontuurlijke maar risicovolle maritieme bezigheid zich als heuse juridisch en financieel sterk onderbouwde organisatie. Wie in onze contreien *ter kaperen wil varen* moet die activiteit kunnen legitimeren via een officiële akte, de commissiebrief, ook patent of kaperbrief genoemd. Zo niet degradeert de kaper tot een ordinaire piraat en wordt hij ook zo berecht. Die akte, het paspoort om te mogen kaperen, wordt verleend door de Hoge Admiraliteitsraad in Brussel. Dat verloopt soms spreekwoordelijk administratief traag. Vandaar dat de Admiraliteit in Oostende voorlopige 'supplementen' uitschrijft zodat het kaperschip toch tamelijk rap het ruime sop kan kiezen.

Het patent is geldig zolang de oorlog duurt en alle gegevens in het document blijven kloppen (vaartuig, reder, kapitein...). Veel patenten zijn dus beperkt in tijd of worden verleend voor bijvoorbeeld één reis of voor een periode van één tot drie maanden. Er wordt afhankelijk van de grootte een hoge borgsom betaald. Dat document bindt reder en kapitein aan hun thuishaven en -land. De kapitein legt ook een eed af voor de Admiraliteitsraad. Dan pas kunnen de zeilen worden gehesen.

Om hun reis zo productief mogelijk te maken, bemannen kapers de buitgemaakte vaartuigen

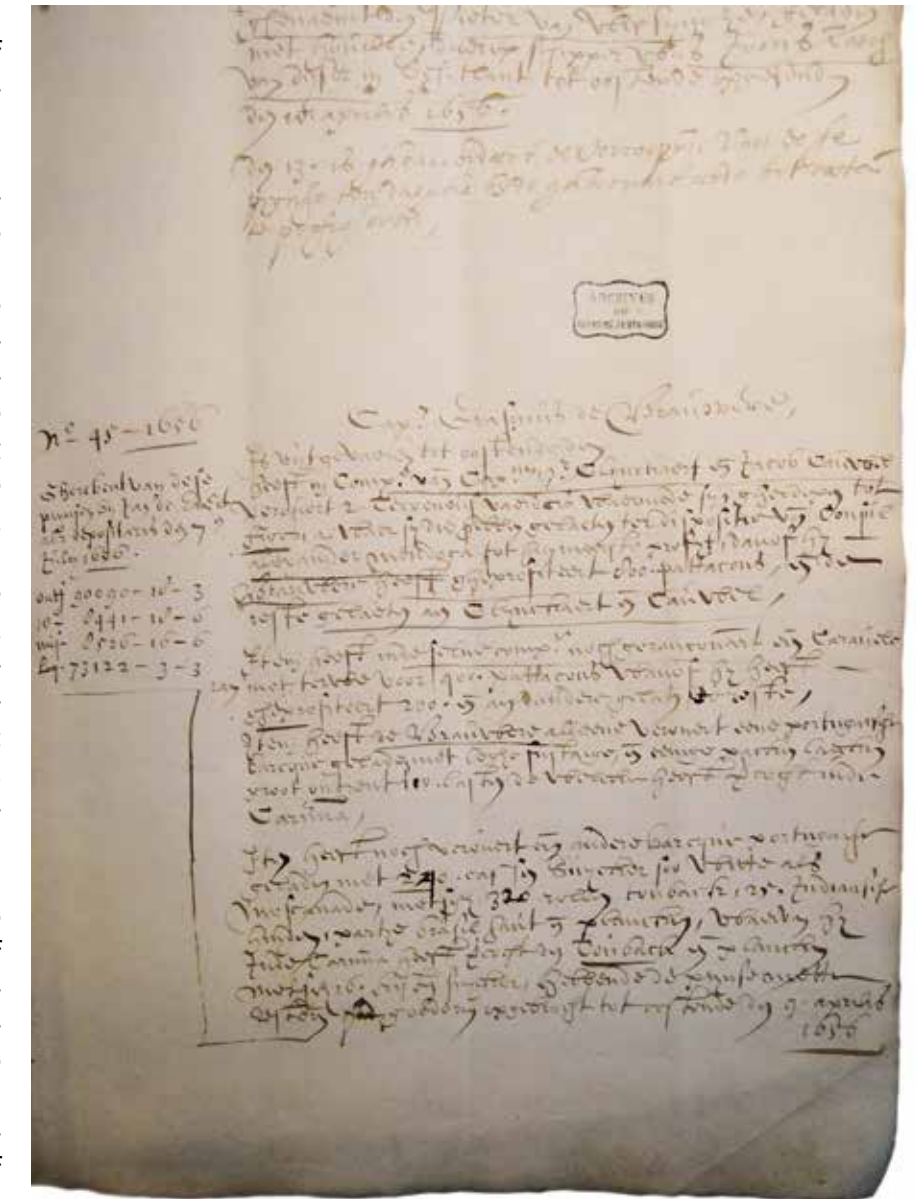
of *prijzen* met een deel van de eigen crew en laten deze varen naar de dichtstbijzijnde geallieerde havenstad. Soms moeten ze hun prijs elders achterlaten wegens de weersomstandigheden of omdat ze op hun beurt gekaapt worden. Als het onmogelijk is om de eigen haven te bereiken, kiest de reder er regelmatig voor om de prijs elders op te brengen om door te verkopen. We mogen dus concluderen dat het opbrengen van prijzen in geallieerde havensteden zeker geen uitzondering op de regel is. Als het een kaperkapitein beter uitkomt om een prijs in pakweg San Sebastian, Vigo, Marin, Cadiz, La Corunã, of Jersey op te brengen en door te verkopen, laat hij deze kans niet liggen.

De Admiraliteitsraad met eigen rechter(s), griffier, sergeanten, ambtenaren en arbeiders, is een overheidsinstantie en ziet zowel centraal als lokaal in de havensteden toe op het correcte verloop van de maritieme handel, de visserij en in oorlogstijd ook de kaapvaart. Zij verleent een voorlopig patent, ook commissiebrief of kaperbrief genoemd, zodat het kaperschip meteen de zee op kan in afwachting van het officiële patent dat door de Admiraliteit in Brussel wordt uitgereikt. De raad lost ook geschillen op bij betwiste kapingen. Wanneer in 1658 Duinkerke door Fransen veroverd wordt, verhuist de Vlaamse Admiraliteit naar Oostende.

Als oorlog op zee de handel en visserij beknot of onmogelijk maakt, is kaperen een economische bezigheid: winst maken is het doel van de

particuliere reder. Dat bij het behalen van een prijs ook de vijandelijke vloot economisch en/of militair wordt getroffen, is een bonus voor de regerende heerser.

Omdat kaperen, als vorm van private oorlogsvoering, nu eenmaal behoort tot de riskante bedrijfsactiviteiten, slaan zowel de reders als aandeelhouders de handen in elkaar om de risico's bij tegenslagen te spreiden. De voornaamste vennoot in de rederij is meestal de opperreder. Deze borg(steller), meestal een rijke reder, staat garant voor de borgstelling, betaalt het registratierecht van het schip en ziet toe dat de kaper de Admiraliteitsrichtlijnen naleeft. De reder rust een schip uit, ronselt een kapitein en bemanning. Een opperreder ziet toe op de belangen van alle reders binnen het bedrijf. De depositaris of boekhouder is, naast zijn administratieve taken, ook belast met de dagelijkse leiding en organisatie van het bedrijf: bouw of aankoop en uitrusting van een schip, aankoop materiaal, het behartigen van de administratie, het aanstellen van een kapitein die de nodige instructies ontvangt en op zijn beurt de bemanning aanmonstert. Tijdens de kaapcampagnes brengt de kapitein per brief verslag uit bij de boekhouder. Na een succesvolle vaart is de depositaris belast met het beheer en de verkoop van de prijs. Hij betaalt de reders uit en ook de verschuldigde taksen aan de overheid. Hij vertegenwoordigt en verdedigt de kapitein ingeval van een procesgang of andere geschillen.



De functie van reder, borg en depositaris kunnen ook verenigd zijn in één of twee personen. Zeker voor de kleinere kaperschepen die veel minder bemanningsleden en bewapening aan boord hebben en kortere reizen, soms maar van één dag, maken. De prijs is de veroverde buit. Eerst en vooral dan de lading aan boord en meestal ook het veroverde vijandelijke schip zelf. Maar dat hoeft niet noodzakelijk, soms stelt de kaper zich tevreden met de vracht alleen of een deel ervan die op het eigen schip wordt overgeladen. Zeker als de lading zelf de vijand toehoort, maar het schip onder neutrale vlag vaart. Vanaf 1658 moeten de prijzen naar Oostende of Nieuwpoort, dat onder jurisdictie van de Oostendse Admiraliteit valt, opgebracht worden.

Bij storm of andere dreiging of omwille van tijds-winst kan de prijs tijdelijk in een bevriende haven, zelfs tot in het verre Noorwegen toe, terecht en mag daar ook mits toestemming van de Oostendse Admiraliteit ten gelde worden gemaakt. De prijsdossiers, neergelegd bij de Admiraliteit, leveren belangrijke informatie: bij aankomst moet de kapitein en/of de depositaris de buitgemaakte scheepsdocumenten of boordpapieren van het gekaapte schip bij de admiraliteit inleveren: bemanningslijst, facturen, zee- en vrachtbrieven, privécorrespondentie van handels- en zeelieden, scheepsjournaal... Daarnaast zijn er ook de verslagen van de ondervragingen van kapitein en bemanning over de kaping. Meer dan de scheepsvlag getuigen die documenten en verklaringen van de nationaliteit van schip en lading en zijn ze van belang voor de rechtsgeldigheid van de kaping.

Zo kan de Admiraliteitsraad nagaan of de operatie volgens het boekje verlopen is en de buit ten gelde kan worden gemaakt met een openbare verkoop. Ook de bemanning van het gekaapte vaartuig of een gedeelte, vooral de officieren, dienen als getuigen bij het onderzoek naar de rechtsgeldigheid van de kaping. Verder zijn er nog de getuigenissen van de kapende bemanning en het boordjournaal. Bij gebrek aan boorddocumenten, omdat die meestal al doelbewust overboord werden gegooid door de aangevallen scheepsbemanning, is er nog het alternatieve bewijsmateriaal als de lading en het gekaapte schip zelf dat bijvoorbeeld qua constructie of type gelinkt kan worden aan een vijandelijk land en zo de prijs ook wettigt.



Xxxx, Xxx. Xxx
Xxx

Xxxx, Xxx. Xxx
Xxx

Zolang de Admiraliteit geen vonnis heeft uitgesproken over de rechtsgeldigheid van de prijs, kan de buit – lading en schip – niet verkocht worden. Tot zolang is de prijs, na verplichte inventarisatie, verzegeld. De bemanning van het gekaapte schip wordt gevangengehouden tot de griffier hen van de nodige paspoorten heeft voorzien. Bij betwisting van de prijs blijven ze langer vastgehouden in de gevangenis of, bij plaatsgebrek, in een herberg. Het verblijfscomfort van de officieren is daarbij hoger dan dit van de matrozen. Maar die laatsen hebben het ook in de cel zelfs soms nog beter dan op hun schip! Meer dan eens nemen de gekaapte bemanningsleden, eenmaal voet aan wal, de benen!

De openbare verkoop van de prijs per opbod wordt bekendgemaakt via aanplakbiljetten. Eerst worden de goederen verkocht, dan het scheepstuig en ten slotte het vaartuig zelf. Alleen schepen van de vijand, van zeeroovers of neutrale schepen of die van bondgenoten die goederen van de vijand aan boord hebben, mogen gekaapt worden. En in veel gevallen dekt de vlag ook hier niet altijd de lading. Bij betwisting over de rechtsgeldigheid van een prijs treedt de Admiraliteit op als rechtbank. Onder het waakzame oog van de admiraliteit gebeurt daarna de afrekening. Eerst moeten alle taksen, administratiekosten en premies worden verrekend. Een tiende van de winst gaat naar de admiraliteit. Waarna de buit kan verdeeld worden volgens vooraf gemaakte afspraken. Zo rijven de reders twee derde van de opbrengst binnen, de bemanning een derde, tenzij er vooraf anders werd overeengekomen.



Kaperbemanning

Voor bij de grotere schepen rekruteert de kapitein geholpen door een paar van zijn eerste aangeworven officieren, zijn vele matrozen onder andere in de havenbuurt in de talloze herbergen, meestal ook eigendom van de reder. Daar zijn de matrozen soms al eerder met open armen ontvangen door de slaapbaas of -vrouw. Soms is de kapitein zelfs bereid de nog openstaande gevangenkosten van die zeelui te betalen. De hogere gages en het te verwachten buitgeld lokken meer zeelui naar de kaapvaart dan naar de konvooi-, handelsvaart en marine. Zo monsteren omstreeks 1633-1634 veel gevangengenomen Hollandse zeelui aan op Duinkerke en Oostendse vaartuigen. Een zeeman met ervaring ligt goed in de markt en de taal van de zeeman klinkt erg internationaal.

De kapitein staat ook in voor de ravitaillering en op zee is hij als bevelhebber verantwoordelijk voor zijn bemanning, het schip, de te varen koers en de kaapcampagnes. Verantwoording is deze schipper naast God alleen verschuldigd aan zijn (opper)reder(s) en de Admiraliteit.

Andere officiersfuncties worden bekleed door de luitenant, de schipper, stuurman, de schieman (tweede bootsman belast met de zorg voor het tuig en de ankers), de schrijver, de trompetter, de bootsman, de konstabel of artillieremeester, de cave die de aanval leidt, de timmerman, de zeilmaker, de bottelier (verantwoordelijk voor de inkoop en rantsoenering van proviand) en de kok. Die hebben in tegenstelling met de koopvaardij,

een officiersgraad. De officiersmaat en kwartiermeester hebben de graad van onderofficier. Het gros van de bemanning bestaat uit matrozen, ingezet bij de zeilmanoeuvres en de strijd. Bij een aanval worden zij bijgestaan door de volontairs of soldaten, aangevoerd door de cave. Dat zijn de soldaten aan boord die ingezet worden bij het geschut en het enteren. De scheepsjongens, o.a. de kajuitwachter meestal van thuis uit tot het zeeleven geïnspireerd, zijn sterk vertegenwoordigd en maken soms een zesde van de scheepsbemanning uit.

Xxxx, Xxx. Xxx
Xxx



Voor velen is het de enige leerschool om een maritieme carrière op te bouwen. Het is duidelijk dat het aantal bemanningsleden sterk afhankelijk is van het type en de grootte van een vaartuig. Een konvoofregat heeft al vlug tussen de 60 en 100 man aan boord zonder de vrijwilligers. Bij de veel kleinere, maar meer wendbare en ondiep liggende snauw volstaat een crew van ??? man.

De bemanningsleden krijgen een maandloon of handgeld dat hoger ligt dan in de koopvaardijvaart of de marine en afhankelijk van hun rang, hun kwaliteiten en ervaring. Maar ook van de vraag naar en het aanbod van zeelui op het moment van aanmonsteren. Soms wordt een deel van hun gage, 'geld op de hand', als voorschot uitbetaald. Daarbovenop komt ter aanmoediging van de strijdlust, het buitgeld, afhankelijk van het aantal gekaapte schepen en de grootte van de prijs. Elke functie heeft recht op een aantal 'parten'. Een beperkt aantal parten of payen wordt toegewezen aan civiele of kerkelijke instanties: de gouverneur, de armenschool, het Godshuis, de groote kerck, de paters Kapucijnen...

Dan zijn er bovenop nog de premies voor extra geleverde diensten. Zo is er de 'plunderagie'. De kapers mogen de persoonlijke bezittingen van de gevangengenomen bemanning en/of passagiers stelen met respect voor de functie van 'begunstigde' en 'slachtoffer': zo mag de kaperkapitein de collega van het gekaapte schip beroven.

Xxxx, Xxx. Xxx
Xxx



Dit gebruik wordt al officieel afgeschaft in de loop van de 17^{de} eeuw en zelfs door de admiraliteit bestraft. Maar toch...

In vorige eeuwen is de zeeman i.c. de kaper wellicht een van de meest kosmopolitische burgers in een samenleving waarin veel dorpelingen nooit van onder de kerktoren uit komen. Ook in Oostende klinken hun familienamen Europees gevarieerd: De Frenne, Janssen, Contalez, Ocket, Sensier... Of neem kapiteins als Borgas, Mansvelt, Sagarias, Arentsen.

Aan boord

De Noordzee is een moeilijk te temmen natuurelement: winterstormen, sterke stromingen, verraderlijke zandbanken, getijdenwerking, mist, windstiltes... Er zijn de engte van het Kanaal en de bijwijlen tempeestende Golf van Biskaje. Soms zijn de weersomstandigheden er dominantier en angstaanjagender dan de vijand.

Ook veel kapers 'blijven op zee'. Ziektes, ongevallen, sneuvelen bij het enteren, overboord vallen... de dood vaart mee en een zeemansgraf wacht velen.

Deze bijna dagelijkse confrontatie met de dood activeert een sterk religieus gevoel dat al snel naar bijgeloof neigt. Ook kapers kiezen vaak heiligennamen voor hun vaartuigen: ('Santa Maria, Jhesus, Maria, Joseph', Heylighe Drijvuldicheyt', Inghelbewaerder', Maar ook met minder vrome namen probeert men de vijand te imponeren: 'Le Sauvage', de 'Vergulde Draeck', 't' Serpent', 'La Brave', De Vlieghende Draeck'.

Voor, tijdens en na de kaapcampagne worden ter intentie van het vlotte verloop van de operatie missen gelezen. In de brieven naar huis is de schrijver erg kwistig met de devote, bezwerende formules. Het veilig binnenlopen na een storm levert de parochiekerk of visserskapel weer een aantal ex-voto's op. En kerkelijke en caritatieve instellingen pikken, via de payen of parten een stuiver mee bij de verkoop van de prijzen. Kreupele Oostendse zeelui als Blinde Bernard of Christoffel zonder benen kunnen er maar wel bij varen.

Storm, windstilte, verveling, ruimtegebrek, bedorven voedsel, gerantsoeneerde drinkwater-voorraad: de bemanning vindt menige aanleiding tot ontevredenheid waarbij de sfeer aan boord kan overslaan van gemor naar ongehoorzaamheid tot zelfs muiterij.

Eten

Voor eendaagse campagnes volstaat wat eigen mondvoorraad. Voor langere tochten worden vlees, gort erwten, bonen, scheepsbeschuit, bruinbrood, kaas gebunkerd. Verse vis mag geen probleem zijn. Vers fruit is dat wel: *scurbuta* of scheurbuik, bij gebreke aan vitamine C, is zowat de pest voor de zeevarende. Zo lezen we bij Walter Debrock in zijn *Oostendse Kapers* dat kaper Jan Coopman bij elk rendez-vous op zee de kans grijpt om sinaasappelen (*aranappels*) en citroenen te ruilen voor bijvoorbeeld een koppel kippen en 25 pond brood. De drank varieert van water over bier en wijn tot sterke drank. Op grotere vaartuigen worden ook wel eens kippen, schapen en varkens ingescheept. Zelfs een groentetuintje behoort tot de mogelijkheden. Wat 'achter de mast' bij de officieren op tafel komt, is verfijnder, gevarieerder, rijkelijker dan de scheepskost van de matrozen.

Straffen

Natuurlijk is de strafmaat ook aan boord recht evenredig met het gepleegde vergrijp. Van vloeken en dronkenschap, over diefstal tot moord, sodomie en muiterij. De straffen lopen op van geldboete, in de boeien slaan, aan de mast spijkeren van een hand, over kielhalen, ravallen, stropcade en spitsroeden lopen, tot ophanging en voetspoelen. Pas midden 19de eeuw worden de meeste van die (lijf)straffen bij wet verboden.

Scheepschirurgijn

Alleen op grotere kaper-, vracht- en marine-schepen is er een scheepschirurgijn, soms ook een barbier aan boord. Hij heeft de graad van officier en zijn verloning komt ongeveer overeen met die van onderstuurman. Hij beschikt als ambachtsman over een medicijn- en instrumentenkist die met hem meereist. In de eerste kist is laudanum het belangrijkste verdovingsmiddel, naast kwikpreparaten tegen syfilis, siropen, zalven en purgeermiddelen. In de andere zitten onder andere zijn klisterspuiten, het lancet om te aderlaten, tangen om kogels te verwijderen, specula om wonden open te houden, messen, zagen om ledematen te amputeren, brandijzers om wonden dicht te schroeien en ten slotte naald en draad om ze te hechten. Met die infirmerie dient hij zich te behelpen bij allerlei (besmettelijke) ziektes aan boord en bij kleine letsels, armen beenbreuken, snij- en andere open wonden en amputaties.

Navigeren

Ook de navigatiekennis en -technieken zijn beperkt: om de positie te bepalen is er de kustnavigatie dicht bij de wal en op volle zee kan de kaper zich enkel nog behelpen met kompas, zandloper, dieplood, log, kwadrant zon, maan en sterren.



Log en droog kompas, 17e eeuw

Praaien of enteren

Door hun kennis van de Noordzee met al haar grillen, hun relatief kleine, lichte, wendbare en snelle vaartuigen, maar ook door list en leepheid zijn ook de Oostendse kapers voor de vrachtvaart en vissers van de vijandelijke natie(s) een voortdurende dreiging aan de horizon. Maar ook de natuur – storm, windstilte, mist, duister... – is een te duchten en onvoorspelbare medespeler in de jacht op een prijs. En dat de vlag niet altijd de lading dekt, ervaren zowel kaper als koopvaardij-vaarder of visser. Maar meestal haalt de kaper uit die bedrieglijke vlaggenwissel meer voordeel.

Alleen bij het manoeuvre van het praaien: het via de scheepsroeper in contact komen met een ander vaartuig in de directe omgeving en langs zij komen, worden door kaper en gekaapte de correcte natievlaggen gehesen. Vaart het aangevallen schip onder neutrale vlag of die van een bevriende natie, dan worden kanonschoten gelost, informatie uitgewisseld over de actuele situatie op zee of gaat men bij elkaar aan boord. Deze visitatie gebeurt aan boord van neutrale schepen ter controle van de boordpapieren. Zo krijgt de postboot tussen Dover en Calais geregeld 'bezoek' van kapers.

Bij een vijandig schip dat niet of weinig bewapend is en geen weerstand biedt, worden de boordpapieren waaronder persoonlijke post (gekaapte brieven), meegenomen door de kapers, de bemanning wordt gevangengezet en de kapitein en een aantal officieren worden naar het kaperschip geroeid. Ze horen bij de boordpapieren

die aan de (Britse) Admiraliteit worden voorgelegd om te bewijzen dat het gekaapte schip en de lading de vijand toebehoort en dat de kaping dus legitiem is.

Niet iedere kaping heeft de allure van een spannende piratenfilm. De Oostendse kapers hebben veelal geen grote en sterk bewapende vaartuigen zoals de Duinkerkerse collega's. Die beperking noodzaakt hen meer selectief te werk te gaan en te kiezen voor de zwakste vijandelijke vaartuigen, zoals kustvaarders of vissersschepen. De meeste kapingen gebeuren dan ook zonder enterering of ander geweld. De risico's zijn veel kleiner en het financieel gewin toch meestal niet te versmaden.

De kaperkapitein kiest liefst de weg van de minste weerstand: als een strijd met slachtoffers en veel averij kan vermeden worden, is de keuze snel gemaakt en jaagt men op kleine, ongewapende vaartuigen. Meestal volstaat dan het praaien.

Als weerstand bieden geen optie is voor het vijandelijke schip, is vluchten een alternatief. Meestal wordt in dat vooruitzicht storende ballast overboord gekieperd: kanonnen, sloepen, zeilen... Ook wisselende weersomstandigheden kunnen een ongewenste confrontatie met de kapers doen kenteren: plots opstekende mist, het opsteken van een gunstige wind, invallende duisternis...

De meeste kapingen verlopen zonder gevecht of bloedvergieten. En als het dan toch tot een gewelddadig treffen komt, wordt meestal eerst een schot voor de boeg gelost om de intenties



tot het eventueel enteren duidelijk te maken. Volgt geen overgave, dan wordt de tegenstander volop bestookt met een spervuur van kanonnen en musketten. De kapers proberen langs zij te komen en met enterankers en -haken worden de vaartuigen zij aan zij naar elkaar toe getrokken tot een strijdperk voor lijf-aan-lijf-gevechten. Dat enteren vergt het beheersen van optimale zeilervaring waarbij 'iemand de loef afsteken', 'overstag gaan', 'de wind uit de zeilen nemen' en 'bakzeil halen' dan nog niet verworpen zijn tot Nederlandse uitdrukkingen, maar hun nut in de strijd bewijzen. De enteraars zijn tot de tanden bewapend met pistolen, hartsvangers, kortelassen, hellebaarden, pieken, enterbijlen, korvijagels, sabels,

messen... Na het vuren kunnen de pistolen ook als knuppel gebruikt worden en is het dan man tegen man met al wat steekt, kerft, hakt en snijdt. Tot de strijd beslecht is.

Een prijs kan bestaan uit de goederen en het gekaapte schip zelf of uit een deel van de goederen. Waarna het gekaapte schip wordt vrijgegeven. Een deel van de kapers zeilt het gekaapte schip naar een bevriende of de eigen thuishaven met de gevangengenomen bemanning en dit al of niet gekonvooid of begeleid door het kaperschip. Bij bemanningstekort kan de prijs ook gesleept worden. Als de schippers van kleine vijandige visserssloepen weigeren om rantsoengeld te betalen, worden hun vaartuigen zonder scrupules de grond in 'gekapt of gehouwen'.

Spanse kapers in gevecht met een Engelse oostindiëvaarder, Willem Van de Velde, 1633-1707.

Andere trucs

Wie niet sterk is, moet... tactiek hebben. Om zich beschermd te weten, varen veel vrachtaarders samen en vormen zo een vloot of konvooi van soms tientallen vaartuigen. Ze worden begeleid door oorlogsschepen en konvoiers, (oorlogsfregatten die het konvooi beschermen, ook konvoiefregatten genoemd). Zo'n vloot ontsnapt natuurlijk niet aan het immer spiedend oog van menig kaperkapitein of uitkijk. De Oostendse kaperschepen zijn meestal niet opgewassen tegen die grote buitenlandse konvoiefregatten bij een directe confrontatie, maar ze kunnen zich soms wel ongemerkt mengen in het konvooi en onverwacht op een zwakke plek in de vloot toeslaan, weeral dankzij hun troefkaarten: wendbaarheid en snelheid.

Een andere tactiek blijft nog figuurlijk in het Nederlands hangen als 'kapers op de kust'. In de omgeving van havens proberen kapers dan vooral 's nachts uitvarende schepen te onderscheppen. Soms ook laten ze het zilte element achter zich voor een strooptocht aan de wal, om proviand of drinkwater op te slaan of eten te stelen. En ook vijandige havens en riviermonden varen ze binnen om onverwachts een schip te kapen.

Xxxx, Xxx. Xxx
Xxx

Samen uit, samen thuis

Soms ook trekken een aantal kapers, zelfs van diverse havensteden, eensgezind naar zee. Door samen een schip te omsingelen of een vissers- of handelsvloot aan te vallen is de kans op slagen groter. Dit is volgens Villiers blijkbaar een van oorsprong typisch Duinkerke tactiek.

Omlater betwistingaangaande de prijs te vermijden sluiten de participanten van deze vaarten 'in compagnie' een mondelinge of schriftelijke overeenkomst voor één reis of voor een langere periode. Ook hier treedt de Admiraliteit op bij betwisting.

Bij het rantsoeneren wordt geen lading of schip buitgemaakt als prijs, maar eist de kaperkapitein een losgeld voor vracht en/of schip. Om zeker te zijn van zijn centen wordt een gijzelaar meegenomen. Dat kan de kapitein of schipper zijn, maar evengoed de scheepsjongen. Zij worden gevangengehouden tot het losgeld is betaald. De gevangenskosten vallen wel ten laste van de kapers. De rantsoenbrief die verder meereist met het gekaapte schip, is de vrijgeleide die verdere kapingen van het vaartuig dient te verijdelen. Natuurlijk circuleren ook valse rantsoenbrieven om kapers te misleiden.

Visser, koopvaarder en kaper hebben wel meer gemeen: de ene jaagt op vis, de andere twee op buit. Maar in tegenstelling tot de vrachtaarder, vindt de kaper zijn te verschepen vracht niet aan de wal in een haven, maar op zee.



De brief

Op sterven na dood

Vandaag is de brief – dat rustige gesprek op afstand – als geschreven communicatiemedium gekaapt door e-mail, sms'je, WhatsApp, Twitter, Facebook, Instagram... Meteen komen daardoor ook de postzegel, de envelop, de postbode en de brievenbus in de verdrinking. Eeuwenlang lag de snelheid van het corresponderen-op-afstand niet hoger dan de vlucht van een (post)duif, de snelheid van een galopperend paard of een zeilschip voor de wind. Wie vandaag vanuit pakweg Tokyo, New York, Malaga of Moskou naar het thuisfront gsm't in real time, is ook in woord en zelfs beeld meteen aanwezig. Technologisch wint het internet het in tijd en ruimte. Snelheid haalt het duidelijk op vorm en etiquette.

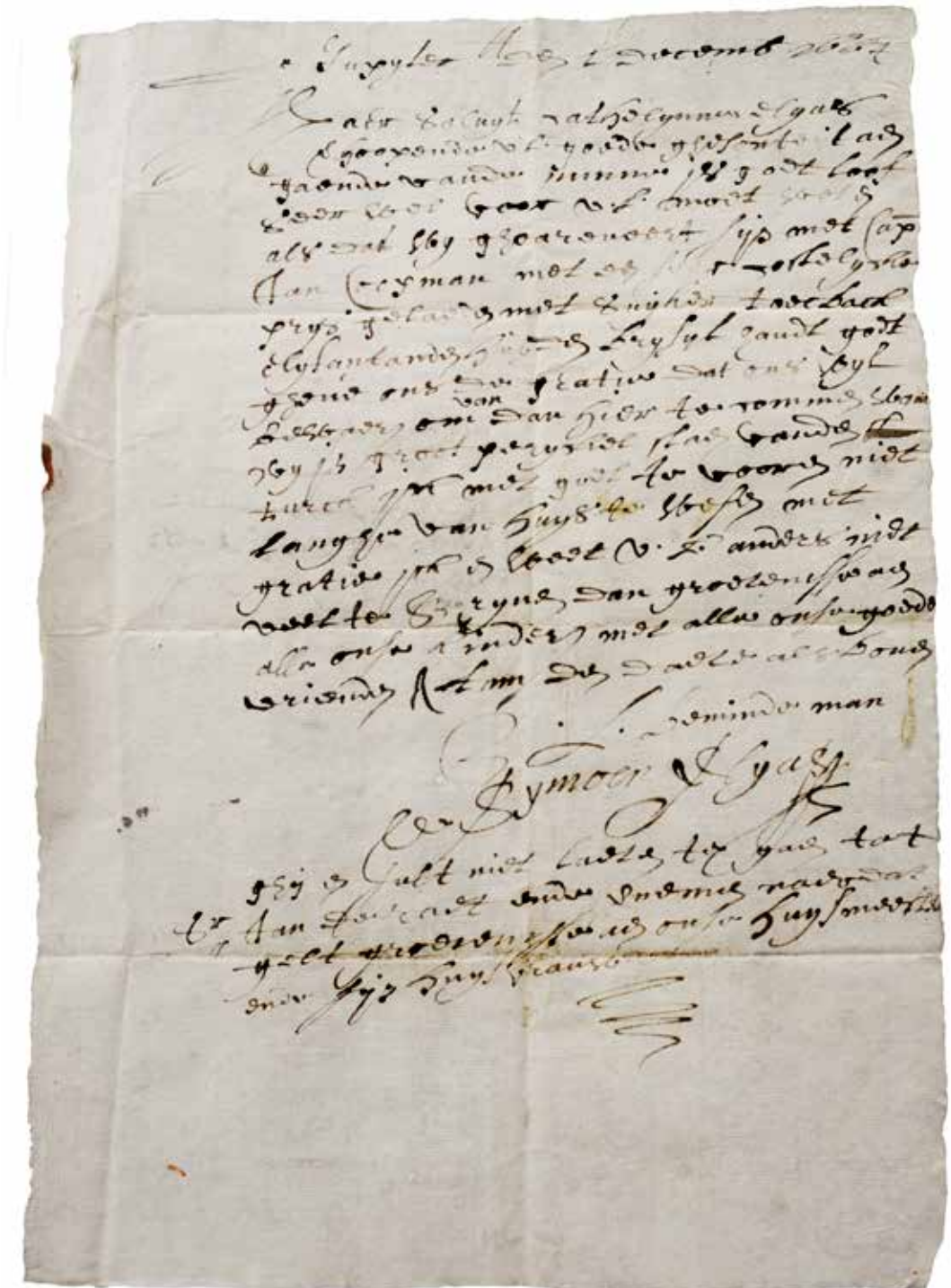
Pen en papier nemen, een boodschap inhoudelijk en stilistisch doordacht formuleren, dit bericht correct neerschrijven binnen de beperking van de bladspiegel, een envelop adresseren, postzegel(s) kleven, op de bus doen, wachten op een antwoord... De kunst en het ritueel van het briefschrijven zijn we wellicht voorgoed kwijt.

Postbedeling

Zelfs het Egypte van de farao's kent al een postbedeling. Perzen en Grieken schakelen de postduif in voor hun airmail en in de middeleeuwen hebben vorsten, steden en kloosters hun eigen boden of koeriers.

Omstreeks 1480 start de Duitse familie Thurn und Taxis een postbedrijf dat al snel de brievenpost in een groot deel van West-Europa weet te organiseren. En vanaf medio 19de eeuw bij de invoering van de postzegel door de Engelsen, wordt de port niet meer door de ontvanger maar door de afzender betaald.

In West-Europa zorgen privépostdiensten met eigen afgifte- en afhaalkantoren voor het transport van brieven, documenten en pakketten over land te voet, per koets en te paard, over zee per schip en door het luchtruim met duiven.



Postroutes over land

In tegenstelling tot zeelui kiezen officiële instanties, belangrijke firma's maar ook kooplui en reders veelal voor de snellere postverbinding over land wat hun handelsbriefwisseling betreft tussen Madrid, de Spaanse haven- en handelssteden en de Zuidelijke Nederlanden. Ook dan al is time money.

De landpost uit Andalusië en Portugal die voor heel Europa is bestemd, passeert altijd bij het Madrileense hoofdkantoor dat een centrale rol speelt in de postbedeling.

Vanuit Madrid vertrekt om de 14 dagen de 'ordinario de Flandes', de geregelde postverbinding met Vlaanderen. De reisduur vanuit Zuid-Spanje naar Brussel of Antwerpen – goed voor meer dan 2000 galopperende kilometers en ruim 100 wisselposten – bedraagt meestal een ruime drie weken tot een maand. In Brussel wordt alle post getrieerd en doorgezonden naar de binnen- en buitenlandse bestemmingen. Antwerpen en Rijsel krijgen hun post rechtstreeks via een koerier uit het hoofdkantoor in Brussel.

De pakketboot vanuit Oostende en Nieuwpoort naar Dover verzekert de briefwisseling naar Engeland. De Oostendse kapers praaien en inspecteren af en toe de post- of pakketboot van Dover naar Calais, op zoek naar Engelsen om rantsoengeld te kunnen opeisen en beslag te leggen op de goederen die de Engelse passagiers vervoeren.

Ook tussen Antwerpen en Cadiz is er een tweewekelijkse, directe postverbinding die na ca. drie weken in Cadiz arriveert.

Uiteraard zijn er ook kooplui die een beroep doen op privékoeriers. Naast deze internationale postroutes is er ook een binnenlands Spaans postverdelingsnet vanuit Madrid naar o.a. Barcelona, Valencia, Sevilla, Medina del Camp, Valladolid, Burgos en vermoedelijk ook naar Malaga en Cartagena en Lissabon in Portugal. Over het postverkeer over zee berichten we wat verder in dit hoofdstuk.

Kaperbrief

Een kaperbrief heeft een dubbele betekenis. Vooreerst is het een synoniem voor commissiebrief, *patente*, *lettre de marque*. Maar het is ook gewoon een brief door een kaper ten persoonlijke titel naar familie, kennissen, vrienden of overheidsinstanties geschreven. Valt die brief in handen van de vijand, dan is er sprake van gekeapte (kapers)brieven. In die laatste betekenis komt hij ook voor in ons boek en de volgende hoofdstukken.

In de 17^{de} eeuw worden honderden verschepte brieven van Oostendse handels- en zeelui – waaronder ook veel kapers – gekeapt door de vijand, i.c. de Engelsen. Die correspondentie zal de bestemming(en) nooit bereiken. Het zijn kaperbrieven-tot-de-tweede macht als het ware. In *Levenstekens, gekeapte brieven uit 1672* vermeldt J. Brouwer wel dat gekeapte brieven heel uitzonderlijk toch hun oorspronkelijke bestemming bereiken: mits betaling

honneert een Engelse ambtenaar af en toe een al gearchiveerde kaperbrief opnieuw tot poststuk.

We weten niet altijd met welk vaartuig de brieven reizen. Dankzij de verklaringen bij het ondervragen van gevangengenomen zeelui door de Engelse Admiraliteit is af en toe toch te achterhalen met welk schip de brief is meegegeven.

Dankzij de gezonde nieuwsgierigheid en het geduldige zoekwerk van Willy Versluys in onder andere The National Archives in Londen, krijgt de neer-geschreven boodschap ruim 350 jaar na datum toch nog onze geïnteresseerde en piëteitsvolle aandacht die ze in oorsprong ook al verdient.

Die gekeapte brieven, waarvan we er verder enkele tientallen uitvoerig toelichten, hebben dus nooit hun bestemming(en) bereikt en zijn vandaag zakelijk noch juridisch omzeggens van enlei waarde. Maar gelukkig is er de verplichting dat de Engelse kapers na hun zege de privépost met de andere (belangrijke) boordpapieren zoals scheepsjournaal, paspoorten, vrachtdocumenten... moeten deponeren bij de Admiraliteit voor het onderzoek ter rechtvaardiging van de prijs. Mochten die brieven ooit wel ter bestemming geraakt zijn, dan zou hun boodschap – en meteen ook een rijke bron aan maritieme Oostendse geschiedenis – voor ons altijd gesloten blijven. Dankzij de Engelse Admiraliteit en *privateers* kunnen we vandaag nog over de schouder van de brief schrijvende zeeman meelesen wat hij in 1664 zo graag aan het thuisfront vertellen wil.

Vaste formules

De meeste van die gekeapte brieven vormen een haakwerkje van vaste (beleefdheids) formules: er is de begroeting. De afzender vermeldt, al of niet waarheidsgetrouw, de staat van zijn gezondheid, hij peilt naar de gezondheidstoestand van aanverwanten en kennissen, polst naar de huidige gezinssituatie, drukt de hoop uit snel terug thuis te zijn.

Die vaste frasen vormen voor de minder geoefende schrijver een houvast om de brief naar inhoud en vorm toch enig volume te geven. Ongeschoolde briefschrijvers – matrozen, soldaten, koks, touwslagers, tonnenmakers, timmerlieden... – herkennen we dan ook vlug: veel vaste formules, grammaticale fouten, onvoltooide zinnen, herhalingen, aan het eigen dialect verbonden spreektaal... Zo degradeert de inhoud wel eens tot een invulformulier waar alleen nog de naam van de afzender en die van de geadresseerde dient ingevuld te worden. Soms ook botst de brief op een dubbele barrière: de afzender kan niet schrijven, de ontvanger kan niet lezen! Toch arriveert de boodschap.

Geoefende pennen – advocaten, notarissen, priesters, kooplui, boekhouders, reders – zetten hun gevoelens, gebeurtenissen vlotter, persoonlijker en rijker aan informatie op papier. Het blijven echter momentopnames van feiten, emoties, wensen die door de relatief lange reisduur van de neergeschreven boodschap soms al lang achterhaald zijn wanneer de brief ter bestemming komt.

Onzekerheid troef

De hoofdtoon in de meeste (gekaapte) Oostendse brieven uit die 17^{de} eeuw is die van onzekerheid. Er is niet alleen de bijna lijfelijk ervaren verre afstand in tijd en ruimte, er zijn ook de vele gevaren en risico's die het zeemansleven in die periode tekenen. Naast storm en ontij is er de permanente dreiging van een vijandelijke aanval, nakende oorlog, besmettelijke ziektes, gevangenschap, nieuwe Europese politieke allianties en achter de eigen voordeur: besmettelijke ziektes, overspel, erfenisperikelen, financiële problemen bij afwezigheid van de kostwinner, aflossing van de schulden... Deze boordpapieren, in de vergetelheid geraakt in The National Archives in Kew (Londen), geven een stem aan ieder gekaapt schip en openbaren meteen zoveel eeuwen na datum fragmenten uit het leven van onze voorouders die alle aspecten van hun bestaan bestrijken: geboortes, huwelijken, sterfgevallen, ruzies, vriendschappen, heimwee, ziekten, strenge winters, epidemieën, achterklap, ongewenste zwangerschappen, schulden, achterdocht, natuurrampen, feesten...

Schrijfcultuur

Ook de kaperbrieven horen net zoals dagboeken, autobiografieën, liefdesbrieven... bij het genre egodocumenten. Ze drukken individuele emoties, opinies, ervaringen, overtuigingen, waarnemingen uit. Maar net als dagboeken en liefdesbrieven, is deze correspondentie omwille van haar intieme karakter nooit geschreven

om gepubliceerd te worden. Via die opgeviste post leren we ook de kleine man of de vergeten vrouw in de economische, politieke en sociale geschiedenis kennen. Piet Piraat en Dulle Griet krijgen een stem. Via de kaperbrief sprokkelen we fragmentjes heimwee, jaloezie, verlangen, hoop, dromen en allerlei nieuwtjes van die kapers en hun familie. Zoveel eeuwen later krijgen we op die manier toch nog een enigszins voyeuristische inkijk in het familie- en privéleven van menige Oostendse en bij uitbreiding Vlaamse zeeman.

Lezen en schrijven

Voor enige praktische lees- en schrijfvaardigheid is er in de 17^{de} eeuw altijd wel een bereidwillige zangmeester of 'succentor' die niet zelden ook het schoolmeesterschap waarneemt. Zo leren de (stads)kinderen lezen en schrijven – in die volgorde – in de lagere school. En wellicht zal de parochiepriester of een jezuïet als aalmoezenier op een vaartuig van de hier aangemeerde Spaanse vloot enige alfabetisering hebben bijgebracht aan de Oostendse belhamels. En waarom ook niet een pedagogisch geïnspireerde kapucijn? Zijn orde had sinds 1615 de exclusiviteit om als enige mannenklooster binnen de stadsmuren te functioneren, sterk gewaardeerd overigens bij vissers en andere zee-lui. Het is wachten tot 1653 voor de Oratorianen van Scherpenheuvel van de Brugse bisschop toestemming krijgen om een Oratoriaans College

op te starten in Oostende. Met dit embryonale humanioraonderwijs is de eerste kiem gezaaid voor het latere Onze-Lieve-Vrouwecollege. Dit onderwijs trekt in de 18de eeuw toch vooral leerlingen uit de gegoede klasse aan. En de namen klinken ons niet vreemd in de oren: Ocket, de Cuyper, de Rudder, de Brouwer, Ray, Mansvelt... Bij een aantal van deze naamgenoten stroomt het kaperbloed nog in de aderen; anderen worden zeekapitein, notaris, advocaat, griffier, zakenman of burgemeester.

Van kruisje tot kalligrafie

Het handschrift leert ons al veel over de zender: er is het geoefende, bijna kalligrafische geschrift van de handelaar, scheepschirurgijn, geestelijke, advocaat, reder naast de onzekere hand van wie misschien ooit op de lagere school heeft leren schrijven maar later nooit meer de schrijfpluim heeft beroerd. De 17^{de}-eeuwse Oostendse zeeman en kaper is het schrift niet altijd meester: in dat laatste geval kan hij voor de communicatie naar huis beroep doen op een collega die wel kan schrijven. Of hij doet, mits vergoeding, een beroep op de schrijver aan boord of op een professioneel schrijver aan de wal. Hoogstens naamtekent hij de brief. En ook wie het lezen en schrijven niet machtig is, is afhankelijk van de goodwill van een kennis of vriend of betaalt een professionele briefschrijver en personaliseert zijn epistel onderaan met een kruisje.

In de 17^{de} eeuw kenden onze contreien nog geen gestandaardiseerde of eenheidstaal, zoals de al in strakkere grammaticale regels vastgelegde Franse taal. De spreek- en de daarop gegente schrijftaal, zonder leestekens of alinea's, zijn ook sterk regionaal gebonden en ook wat aan het papier is toevertrouwd verraadt een dialect en is daardoor alleen al soms makkelijk geografisch te duiden. 'Pieter Nom' of Noom is het Frans-Vlaams voor mijn oom Pieter. Het Brugse dialect in de brief van François Coodts (B38): 'capeten' voor kapitein, 'menden' voor meenden, 'deste' voor de eerste. In de tweede brief van Pieter Eyckman lezen we 'hest' voor heeft, 'nodd' voor nood en 'genoch' voor genoeg, een Duitse tongval? Als 'internationale' kaperstad verraadt het 17^{de} eeuwse Oostends duidelijke Brugse, Duinkerkse en Noord-Franse spreek- en dus ook schrijftaalinvloeden.

Neem pen en papier

Papier uit lompen vervaardigd vormt de draager van de boodschap. Net als de inkt, de (schrijf)pennen uit geslepen ganzenveren of riet, het ivoorzand, ter droging van de inkt, in een strooier van tin, koper, blik of aardewerk horen zij bij de schrijfcultuur. De Oost-Indische inkt is een mengsel van lampzwart of houtskoolpoeder, water en dierlijke lijm. Eens aan het papier, op folio of kwartoformaat, toevertrouwd verkleurt die inkt na verloop van tijd van een zwarte naar een bruine tint.

Door de vouwwijze transformeert de brief zich tot zijn eigen envelop die met een lakstempel wordt gesloten met de naam en het adres van de bestemming op de blanke voorzijde.

Het briefschrijven blijft hoe dan ook een onzekere investering in papier en schrijfmateriaal zonder sluitende garantie op een eindbestemming. Maar eenmaal gearriveerd circuleert de brief nog weken in de familie- en/of kennissenkring als een teken van leven na maanden van onzekerheid. Een vaak herlezen en gekoesterde relikwie in moeilijke dagen. Zelfs zonder die te openen is een gearriveerde brief dus al nieuws op zich.

Rol van de vrouw

Ook in de besproken periode moet de vrouw van de zeeman meestal alleen instaan voor haar soms kroostrijk gezin. Door de veelal lange afwezigheid van haar (zee)man komen alle financiële, opvoedkundige en huishoudelijke problemen op haar schouders en moet zij dan maar haar mannetje zien te staan. Toch blijft zij zowel sociaal, zakelijk als juridisch de ondergeschikte in een door de man gedomineerde samenleving. Zeker voor de moeder aan de haard vormen het gemis aan nieuws over zeevarende man en/of zonen en de slopende onzekerheid ter zake een dagelijkse en harde realiteit. Toch brengen vrouwen zonder kroost geld in het laadje en vinden ze een bijverdienste in de bedelarij of als schoonmaakster, ziekenverpleegster, naaister, dienstmeisje, tapster, ronselaar van zeelui, prostituee...

Onderweg

De in dit boek opgenomen, dan nog ongefrankeerde, kaperbrieven reizen over zee onder de hoede van een bevriend zeeman of worden bewaard in de scheepsdoos aan boord samen met de andere scheepsdocumenten. Een hachelijk transport: het vaartuig kan vergaan, de briefbode overlijden, de geadresseerde is misschien al gestorven of verhuisd, het adres klopt niet (meer) of het schip wordt gekaapt. Zeker bij die laatste veronderstelling haalt geen enkele brief zijn bestemming want de brieven worden dus zélf gekaapt en belanden zo bij de Engelse Admiraliteit als één van de vele documenten die de kaping, na een uitgebreid onderzoek door die Admiraliteit, als al of niet rechtsgeldig moet erkennen.

Ruim 40% van de door ons onderzochte brieven zijn meegegeven met een bevriende zeeman - *'met vriend die Godt bewaert'* of meer spaarzaam *'mvgb'* - of een spaarzame zestal keer ook *'par amys'*. En drie keer volgt de expliciete vermelding op de envelop *'over zee'*.

Op vier enveloppes staat *'port of port cito (met haast)'*. Wellicht is voor die brieven port betaald in Malaga en belandt de brief in het postkantoor en vandaaruit bij de geadresseerde.

Zeven keer treffen we de letters P:V aan op de verzegelde brieven, tweemaal ook J:B. De initialen van bevriende boodschappers? Misschien ook wel de initialen van de Oostendse postbodes die de brief hebben bezorgd? In het *'Franse'* leper zijn in 1682 de postbodes al officieel aangesteld.

Uit de *'Oostendse'* gekaapte brieven (1664-1666) die Willy Versluys in The National Archives heeft opgevist, leren we dat het vaak meereizende passagiers, kennissen en familieverbonden of bevriende bemanningsleden zijn die als couriers of *'postbodes'* optreden. Soms tegen een kleine vergoeding.

Ook de herbergen en de logementshuizen van de slaapvrouwen en -bazen spelen bij die postbedeling in de thuishaven wellicht een grote rol. Twee keer vermelden de door ons behandelde brieven een herberg als bestemming: *'In de Gloeiende Oven'* in de Langestraat (nu Madridstraat) en *'De oude Drie Swaentjens'* in de voormalige Kattestraat (nu Vlaanderenstraat). Deze populaire locaties capteren meestal als eerste *'breaking news'* zoals familienieuwtjes of de recent gevaren routes. Zelfs tot diep in de 20ste eeuw leeft de gewoonte dat cafébazen kamers aanbieden aan buitenlandse zeelui en hun post bijhouden tot ze weer de haven binnenlopen.

Bijeenmogelijk treffen op zee komen alle scheepspapieren dan in de handen van de vijandelijke kapers of wordt de scheepsdoos ter preventie voor de strijd in zee gegooid! Over zee kan het *'neergepende teken van leven'* vanuit pakweg Malaga al rap 6 weken onderweg zijn. Veel hangt af van wind, stroming, ravitaillering in aanloophavens, confrontatie met zeerovers of kapers... Iedere postbedeling over zee is dus uiteraard nogal onregelmatig en meestal trager dan de landpost. Enkel bij overzeese post- of mailboot

verbindingen op relatief korte afstand is enige klokvastheid gegarandeerd. In de thuishaven wordt de post aan huis of in een herberg bezorgd of reist verder per wagen naar de bestemming. Natuurlijk is er ook het intieme of zakelijke postverkeer van het thuisfront richting zeevarende familie, vrienden of vennoten in een of andere buitenlandse haven. Maar die correspondentie valt buiten het opzet van dit boek.

Om de garantie te verhogen dat de brief de bestemming bereikt, worden soms kopieën met meerdere zeelui meegegeven soms ook op diverse vaartuigen...

Voor de Oostendse kapers en hun familie is een gearriveerde brief in eerste instantie een vlot vol hoop midden een oceaan van onzekerheden. Na soms vele maanden *'radiostilte'* dan toch eindelijk op zijn minst de boodschap: *we leven nog!* En dat laatste is niet zo vanzelfsprekend in het 17^{de}-eeuwse zeemansbestaan.

*Uit de Torre
van Rochelle*





Skyline van La Rochelle,
Zicht op de

Op 19 november 1684 schrijft de Oostendse konvooi­kaper en stuurman Anthone Cornelissen van het konvoofregat 'Onze-Lieve-Vrouw van Gratie' na meer dan drie maanden opsluiting in de gevangenis­toeren van La Rochelle aan zijn vrouw:

We zitten nog altijd in die vervloekte toren in La Rochelle gevangen. We zitten in een donker 'gat', we zien bijna geen daglicht, enkel een opening van een halve voet groot. Misschien zullen we hier wel vergaan van de luizen en de koude. 's Nachts brandt er een lantaarn zodat ze (de bewakers) ons zouden kunnen zien. Bij ons staan er altijd soldaten op de wacht. Ook 's nachts mogen we niet opstaan om onze behoefte te doen, anders dreigen ze om te schieten. (...)

We eten op dezelfde plaats waar we onze behoefte moeten doen. (...) We moeten op planken slapen zonder stro of iets anders. Bovendien moet de helft op stenen slapen omdat onze gevang­en­plaats te klein is. (...) Ook hebben we gezegd dat zij ons maar beter zouden ophangen of een kogel door onze kop schieten. (...) Wij zullen nog allemaal om­komen van koude en ongedierte.

Niet de 'torre van Oostende', maar de imposante torens van de Franse havenstad La Rochelle aan de Atlantische kust vormen vanaf augustus 1684 meer dan zes maanden lang het makabere decor waarin bemanningsleden van drie Oostendse konvoofregatten een tragische hoofdrol zullen spelen.

De Zuidelijke Nederlanden in 1684

Eerder al in de 17^{de} eeuw verover­te Frankrijk in diverse oorlogen delen van de Zuidelijke Nederlanden. Zo claimt Lodewijk XIV op het hoogtepunt van zijn macht nog meer territoria aan de noordgrens van zijn rijk. Dat is o.a. de aanleiding tot de Frans-Spaanse oorlog (1683-1684) tussen Lodewijk XIV en Karel II. Die oorlog vormt slechts een onderdeel van de voortdurende reeks van annexatiepogingen van de Zuidelijke Nederlanden door Lodewijk XIV: de Devolutieoorlog (1667-1668), de Hollandse Oorlog (1672-1678) en de Negenjarige Oorlog (1688-1697). Zo geeft de Zonnekoning opdracht aan Vauban om forten te bouwen langs Frankrijks nieuwe grenzen en bouwt hij zijn oorlogsvloot uit tot de machtigste van de wereld.

Le Roi Soleil die ook op andere Europese fron­ten zijn gewapende anexatiepolitiek najaagt tot hij zijn rijk binnen de natuurlijke grenzen van Rijn, Alpen en Pyreneeën zal weten, be­eindigt de oorlog met het twintigjarig Bestand van Regensburg op 15 augustus 1684. Op dat ogenblik zitten de 58 Oostendenaars ge­van­gen in de haventoren van La Rochelle.

Bij dit Bestand, een intermezzo tussen de Frans-Spaanse Oorlog en de Negenjarige Oorlog van 1688 tot 1697, geeft de absolutistische vorst Korkrijk en Diksmuide terug aan de Zuidelijke Nederlanden. De Oostendse kapers weten zich in dat tijdsgewricht wel welkom in Engelse en Spaanse havens.

Proloog

We schrijven 28 april 1684. De konvoischepen de 'Marquis de Granã' van de 53-jarige in Duinkerke geboren kapitein en konvoileider Frans De Schodt en de 'Sainte-François' van de 49-jarige Philippe van Maestricht de Oude, geboren in Zuidcote, kapen de Franse gribane 'St.-Wulfrant' met een lading smidsekolen en 200 Noordse deyllen of planken en ook een binlander, de 'St.-Pieter', met vooral koolzaad. Die schepen worden op 29 mei 1684 in Brugge verkocht voor iets meer dan 5.000 gulden. Zestien stopen, ca. 40 liter vin de Muscade, die zich in de gribane bevinden, worden op zee door de bootgezellen 'opengekapt en opgedronken'.

Nog voor de afvaart is aan officieren en matrozen, naast de vaste maandgage, een zesde part als buitgeld beloofd door de overheid. Met die 800 gulden koop je in die tijd al een mooi huis in het Oostendse stadscentrum.

Maar de 'Marquis de Granã' bemand met 127 zeelui en 53 soldaten en bewapend met 36 kanonnen en de 'St.-François' met 18 kanonnen, 86 zeelui en 36 soldaten wacht nog serieuzer werk: via informanten zijn de Staten van Vlaanderen op de hoogte gesteld dat eind april een belangrijk Frans konvooi het Kanaal zal passeren.

Weer vertrekken beide fregatten vanuit de Oostendse haven. Een paar weken later laat ook kapitein Willem Bestenbustel, afkomstig uit Vlissingen, de zeilen hijsen van de 18 kanonnen tellende 'Onze-Lieve-Vrouw van Gratie' met 58 zeelui en elf soldaten op de monsterrol. Aan boord van dit laatste vaartuig is ook zijn zoon Paul aangekomen als 16-jarige scheepsjongen en kajuitwachter. Net als stuurman Anthone Cornelissen beseffen de twee nog niet welk onfortuinlijk avontuur en gedeeld lot hen te wachten staat.

**Beëdiging van de Vrede
van Munster 1648**

*De vrede van Munster
maakte een einde aan de
Tachtigjarige Oorlog tussen
Nederland en Spanje. De
ondertekening van dit ver-
drag werd beëdigd door de
ondertekenaars.
Gerard Terborg.*