

De Kaapvaart op de Belgische kust

Oorsprong en geschiedenis tot het Twaalfjarig Bestand (1609)

Lezing door Dr Phil. Class. W. DEBROCK,
gehouden voor de Academie van Marine op Vrijdag 22 April 1955.

I. DE ZEEROVERIJ

ZOVER onze inlichtingen reiken, is de zeeroverij een verschijnsel dat de handel op zee vergezelt. Reeds in de verre Oudheid bestaat ze.

Ook op onze kusten bloeit de zeeroverij van in de vroegste tijden. Zonder tot Carausius te willen teruggaan, kunnen we verzekeren dat de Vlamingen zich niet onbetuigd laten in dit domein ⁽¹⁾. Permanente krijgsvloten ontstaan slechts tamelijk laat. Men moet wachten tot het einde der 16^e eeuw en de 17^e eeuw om de eerste georganiseerde permanente oorlogsvloten in werking te zien treden. Tot zolang is de

(1) MALO H., *Les Corsaires dunkerquois et Jean Bart*, Paris, 1913, Tome I, p. 24 en vlg.; PRIEM F., *Précis analytique des documents que renferme le dépôt des archives de la Flandre Occidentale à Bruges*, Brugge, 1845, 2e Reeks, Deel III, p. 6, 28, 129-130, 271; E. VLIETINCK, *Het Oude Oostende en zijne Driejarige Belegering*, Oostende, 1897, p. 107 en vlg., 130 en vlg., 177 en vlg.; E. VLIETINCK, *Cartulaire d'Ostende*, Anvers, 1910, p. 97, stuk 27; L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'Ancien Consulat d'Espagne à Bruges*, Brugge, 1901, II, p. 478 en vlg.; I, p. 24, 25, 26, 90, 92, 93, 94, 104-05, 147, 150-51, 185, 341-43; II, 444-45.

verdediging van de koopvaardijvloot en de visserij overgelaten aan het initiatief van de betrokkenen.

De koopvaardij schepen worden bewapend. Onder de reders en handelaars worden overeenkomsten afgesloten met het doel tot gemeenschappelijke verdediging over te gaan. Er ontstaan private overeenkomsten, waarbij diegenen welke in gebreke blijven bij de gemeenschappelijke verdediging verantwoordelijk worden gesteld voor de schade toegebracht aan de andere contractanten (2). In onze gewesten wordt aldus in « admiraelschap » gevaren. Er wordt ook gesproken van « ghezwoorne vaeren » (3).

Ook de overheid voelt reeds vroeg de noodzakelijkheid zich te bemoeien met de bescherming der koopvaardij en der visserij. Karel de Stoute vaardigt in 1475 een ordonnantie uit welke bepaalt op welke wijze de koopvaardij schepen die naar het Oosten varen, dienen bemand en bewapend te zijn. Zij zullen door een admiraal worden aangevoerd en tot hun bescherming zullen enkele schepen meevaren die uitsluitend zullen dienen als konvooiers. Wie zich niet zal houden aan de voorgeschreven maatregelen zal schip en goed verbeuren (4).

Voor de visserij is het koonvooisysteem, met behulp van door de zeesteden uitgerede oorlogsschepen, reeds in de 15^e eeuw een regel geworden. Oorlogsbodems worden gelicht voor bepaalde tochten van de koopvaardijvloot (5).

Nochtans konden deze aangewende middelen niet verhinderen dat de zeeroverij verder werd beoefend, in vredes- als in oorlogstijd. Er zijn soms uitbarstingen die niet te overmeesteren zijn. Dit is het geval gedurende de beroeringen welke de machtsovername van Maximiliaan, vóór 1488, voorafgaan. In de periode 1538-1548 wordt de Vlaamse zeevaart ononderbroken bestookt door Fransen, Engelsen, Schotten, die dreigen haar te ruïneren (6).

(2) V. PARDESSUS, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, Paris, 1828-1846, II, p. 281.

(3) J. ERMERINS, *Beschrijving der Stad Veere*, 2^e stuk, p. 282-4.

(4) J. C. de JONGE, *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen*, Haarlem, 1858, I, p. 29-30.

(5) Zie vnl. R. DEGRYSE, *De Konvooiëring van de Vlaamse Visservloot in de XV^e en de XVI^e eeuw*, in « Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden », s'Gravenhage-Antwerpen, 1948, p. 1-24; J. CRAEYBECKX, *De Organisatie van de Konvooiëring van de Koopvaardijvloot op het einde van de Regering van Karel V*, zelfde tijdschr., 1949, p. 180-208.

(6) J. DENUCE, *De Vlaamsche en de Antwerpsche Admiraliteit*, Brussel, 1944, p. 19.

Tegenover de zeeroof kan een actie tot schadevergoeding worden ingesteld. Ze is traag en moeizaam, daar ze afgehandeld dient te worden tussen de afgevaardigden der betrokken naties en vorstendommen. Met de heersende verwarring in de overheidsleiding in de 14^e en 15^e eeuwen, komt veelal niet veel terecht van de onderhandelingen. Er spelen trouwens nog andere elementen mede die de actie op schadevergoeding op ongunstige wijze beïnvloeden.

In 1351 wordt aldus een Duits schip in de Vlaamse kustwateren aangehouden en geplunderd door Engelse schepen. De beroofde koopman herkent later, op Vlaams grondgebied, een der aanvallers, een koopman uit Bristol. De Engelsman wordt aangehouden, doch de Vlaamse autoriteiten, beducht voor moeilijkheden met Engeland, laten de zaak vloten, zodat de Duitse kooplui het besluit moeten nemen de handel met Vlaanderen te staken, vooraleer recht kan geschieden (7).

Tussen 1396 en 1414 moeten de Vlamingen talrijke malen en tevens vruchteloos onderhandelen met de Zeeuwen, Engelsen en Schotten.

De Zeeuwen zijn bijzonder ondernemend op het gebied der zee-roverij.

Op 9 Mei 1396 gaat een Brugse afvaardiging naar Den Haag om klacht in te dienen tegen « de roovers die ter zee laghen », met weinig gunstig gevolg.

Op 18 Februari 1401, vertrekt er opnieuw een afvaardiging, uit Antwerpen, dit maal, en oogst evenmin sukses.

Het volgend jaar begint het spelletje opnieuw. Brugge zendt op 16 Juni een deputatie naar de koning van Engeland en op 18 Juni naar de graaf van Douglas te Edimburg en te Galowe. Op 20 Juni moeten voetstappen worden aangewend bij de hertog van Bourgondië en de kanselier van Parijs.

In een raadszitting te Sluis stelt men verschillende zeeroverijen vast in het Zwin. Op enkele weken tijds hebben de Zeeuwen schepen geroofd van handelaars uit Denemarken, Ierland en Schotland. Kort daarop krijgen de Zeeuwse rovers gezelschap van Engelse spitsbroeders. Men gaat over, als weerwraakmaatregel, tot de inbeslagneming van alle Engelse en Schotse koopwaren te Sluis en men maakt jacht op de aanvallers.

(7) *Die Recesse und andere Akte der Hansetage (1256-1430)*, bearbeitet von Karl Koppmann, Leipzig, 1870, I, 1, n. 161, p. 93-94.

Op 4 Juli 1403 trekken de vier Leden van Vlaanderen naar Kales om te onderhandelen met de afgevaardigden van de koning van Engeland. Een akkoord wordt afgesloten waarbij de « scade gedaen op den stroom van Vlaendre » vergoed en « tfait van de neutraliteyt » vastgelegd wordt.

Van 1403 tot 1414 krijgen we weer talrijke getuigenissen van zeeroverijen gepleegd door Schotten, Engels en Zeeuwen en ook door ons eigen volk ⁽⁸⁾.

In December 1419 verovert de Castilliaanse vloot, ter hoogte van La Rochelle, een Hanzeatisch-Vlaamse koopvaardijvloot van een veertigtal schepen, welke op weg was naar de Baai, La Rochelle en Lissabon. Geheel de lading wordt geplunderd en de bemanning uitgeschud. De Vlamingen worden vergoed door de lichte te Sluis van een bijzondere belasting op de import van Spaanse waren. De Hanzeaten krijgen echter niets, alhoewel te Sluis Spaanse schepen binnenlopen geladen met goederen geroofd bij de overval te La Rochelle! Deze gebeurtenissen zijn de oorzaak van de wederzijdse piraterijen tussen Spanjaarden en Hanzeaten, welke aan de Bruggelingen de vraag opdrongen of men niet bezig was van « den Swene ene roofkamere » te maken ⁽⁹⁾.

Een akkoord, gesloten in 1407 met de Britse vorst, dat de veiligheid in de Engelse wateren en de beteugeling der zeeroverij beoogt, leverde weinig gevolg op, al wordt het geregeld hernieuwd.

In heel wat gevallen is het moeilijk, zoniet helemaal onmogelijk, schadeverhaling te bekomen op de « likedeelers, zeeroovers, coorvers, uitlegghers en pillards », zoals ze zo diverselijk worden genoemd. Zeer vroeg bestaat dan ook reeds de gewoonte de schade rechtstreeks te verhalen op de leden van de natie die ze hebben berokkend. Deze gewoonte wordt officiëel erkend in de vredestractaten van 1228 en 1235 tussen Engeland en Frankrijk afgesloten. Waarschijnlijk kan ze aanzien worden als een aspect van de private oorlogsvoering, zoals ze in de Middeleeuwen de regel was ⁽¹⁰⁾.

(8) L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Coutumes des Pays et Comté de Flandre, Quartier de Bruges*, Tome I, Coutume de la Ville de Bruges, Bruxelles, 1875, p. 466 en vlg.

(9) *Die Recesse, enz.*, I, 7, n. 145; HABLER, K., *Der Hansisch-Spanische Konflikt von 1419 und die ältere Spanische Bestände*. Hansische Geschichtsblätter, 1894, p. 49 en vlg.

(10) A. MONENHTEUIL, *Essai sur la Course*, Paris, 1898, p. 17-18.

II. LETTRES DE MARQUE

Aan deze private oorlogsvoering ter zee wensen de Europese vorsten een einde te stellen, naarmate hun gezag versterkt wordt en ze centraliserend gaan optreden.

Op zee tracht men tot een eerste regeling van de toestand te komen door het afleveren van de « *lettres de marque* », verdienst onder de naam « *lettren van maerke* ».

De *lettre de marque* is een commissiebrief waarbij aan een bepaald persoon het recht wordt gegeven de door zeeroof opgelopen schade te verhalen op de leden of op een bepaald persoon van de natie waartoe de rover behoort ⁽¹¹⁾.

Op 3 Juni 1396 wordt te Gent een conferentie gehouden om te beraadslagen over het verlenen van *lettres de marque* : « ghesendt te Ghend up stic van der voorzienichede die men meende te doene ter zee jeghen de rovers ».

Op 11 Juni 1401, grijpt er een nieuwe conferentie plaats te Gent, met hetzelfde doel, waaruit tevens blijkt dat de te betalen rechten op een *lettre de marque* 6 ponden bedragen : « die ghegheven in ons gheduchts heeren canchellerie van den zeghele van der commissie gheordineirt up de voorzienicheit van den roovers ter zee. »

Lettres de marque worden afgeleverd door de Staten van Vlaanderen op 16 Juni 1418, in 1423, 1424 en 1435.

De bezitters van dergelijke *lettres de marque* schijnen zich niet zeer te storen aan de wettelijke voorwaarden van hun brieven, want art. 32 van het charter, dat de privileges van Brugge hernieuwt op 11 Februari 1477, vermeldt uitdrukkelijk : « Dat men den loop van der coopmanscepe niet en zal moghen beletten, onder tdxel van eenighe lettren van maercke, contremaercke, neminghe ofte reprisaille, *dan alleene up de besculdighe, ende gheensins up de innocenten ende onbesculdighe van dien*, ende dat de coopman van Vlaendren niet vervreimt noch veriaecht en zy uut occoysoene van eeneghen oorloghen die zouden moghen wesen tusschen andren landen. » ⁽¹²⁾

(11) *Marque* : sommigen verklaren die betekenis van *lettre de marque* door een brief die de toelating schonk de « *marche* » of grens te overschrijden om een inval te doen op vijandelijk gebied. Anderen beweren dat de *marque* eenvoudig de toelating is om te wapenen tegen zijn vijand.

(12) L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Coutumes, enz.*, p. 467 en vlg.

Deze bepaling wordt helemaal duidelijk wanneer men voor het oog houdt dat de lettren van maercke verleend kunnen worden tegen alle leden van een natie, tot dewelke een rover behoorde. Men kan zich precies indenken hoe deze methode van represailles de bestendinging der vijandschap, door onrechtmatige en overdreven recuperatie, in de hand werkte.

Men begrijpt dus best dat een meer bepaalde aanduiding der machten in de *lettre de marque* van node is. Het is, zoals het boven aangehaalde artikel het zegt, vereist dat alleen schuldigen zouden boeten.

Reeds in 1414 had hertog Jan zonder Vrees een verdrag afgesloten met Willem van Beieren, Henegouwen en Zeeland, wiens onderdanen, de Zeeuwen, behoorden tot de grootste schuldigen aan zeeroof, waardoor een wettelijke regeling der schadevergoedingen voor zeeroof wordt voorzien. Men kwam overeen niet meer te roven « te watre noch te lande ». Indien dergelijke roverijen toch zouden geschieden, dan zal men de schade verhalen op de bezittingen van de rovers en hun helpers, welke tevens strafbaar zullen zijn met gevangenisstraf en verbeurdverklaring van goederen. De heer op wiens rechtsgebied de roof plaats had, zal de rechtsvervolging instellen, en eventueel zullen experten van beider zijde bijeenkomen. Dit verdrag is een ernstige poging om, in onze gewesten, tot een humanisering van de wrede practijk van de *lettre de marque* te komen.

Het is echter maar een poging ⁽¹³⁾. Want de roverijen duren voort.

In 1433 en 1434 krijgen we herhaalde roverijen van de Engelsen, Schotten en Bretoenen. In 1440 en 1445 roven de Hollanders, Zeeuwen en Fransen.

De Oostendenaars schatten de in 1483 door hen geleden verliezen ter visserij op 50.000 kronen.

Onze Vlaamse kustbewoners gaan niet vrij van zonden. We horen van zeerooverijen van die van Oostende, Nieuwpoort, Walravensyde en Lombartsyde in de jaren 1404, 1405, 1406, 1408, 1412, 1413 en 1419.

(13) Andries Ghiselin en Jan Lotin gaan nog, in naam van de wet van Nieuwpoort en Lombartzijde, in 1435 naar Rijsel om « lettren van maercke te vercrighene » op de « natie van Bretanie ende up haerlieder goet », ter vergoeding van de schade aangedaan door de Bretoenen aan de poorters dezer steden. Zie E. Vlietinck, *Het Oude Oostende enz.*, p. 108. Ook de hernieuwing van het charter van Brugge, nog in 1477, hoger vermeld, wijst op dezelfde gevolgtrekking.

In 1478 vallen de lieden van de Westkust de Engelsen aan terwijl de Oostendenaars de beruchte Joost van Aelst en zijn zoon gevangen nemen en ophangen ⁽¹⁴⁾.

Deze lijst van zeeroverijen is ver van volledig. Ze nog aan te vullen zou ons te ver leiden. Ze volstaat om aan te tonen dat noch de regeling der *lettres de marque*, noch de verdragen betreffende de beteugeling der zeeroverij, de wanorde op zee kunnen doen ophouden ⁽¹⁵⁾.

Wanneer, in de volgende eeuwen, het kaaprecht duidelijk wordt vastgelegd met de middelen om het te doen toepassen en eerbiedigen, zal de kaper nog steeds zeer vlug tot zeerover worden, wanneer hij smaak krijgt in zijn werk en het op eigen houtje wenst uit te oefenen.

III. DE EIGENLIJKE KAAPVAART

A. *De Ordonnantie van 1488.*

De beroerten welke de machtsovername door Maximiliaan van Oostenrijk kenmerken in onze gewesten, doen ook de ongeregeldheden op zee ten toppunt stijgen.

Oostende houdt de zijde van Brugge en wapent op Duinkerke en Nieuwpoort. De burgerstrijd woedt uit op zee. In 1488 nemen de Oostendenaars 12 Nieuwpoortse schepen, geladen met kostbaarheden voor Maximiliaan, welke op weg waren naar Antwerpen. Er heerst op zee een echte anarchie. Ze duurt tot in 1490.

Deze wanordelijke toestand brengt de uitvaardiging mee van de befaamde ordonnantie van 8 Januari 1488, gegeven door Maximiliaan. De aanhef van het bevelschrift schetst uitstekend de bestaande verhoudingen :

« Alzo tot onser kennesse ghecomen is dat overmidts ende onder t'dexele van der oorlooge ende tweedrachtichede die lange tydt in onsen landen van herwaerts over gheregneert hebben, eeneghe hemlieden vervoordert hebben uyt heurlieden selfs autoryteyt zekere schepen van oorlooghe op te stellen ende op zee te houden, by den welken hier voortyts veel quaets ghebeurt es, groote en zware rouynen, pillaignen ende andere onvertaelicke schaeden gheschiet zyn ende noch daghelicx gedaen worden, alzo wel tot laste ende schade van onsen eyghen onderzaeten ende onse gheallieerde

(14) E. VLIETINCK, *ibid.*, p. 107 en vlg., 130-132.

(15) We verwijzen naar nota 1 om talrijke gevallen weer te vinden.

ende goedwillighe als andere, die uut crachten van brieven van verzekeringen ende saulconduiten van onsen admiral, onzen voorzeyden landen, coopman schepewyse ende anderssynts ter zee hantieren ende frequenteren, dat veele groote abuysen ende andere onredelicke quaede worden by den zelve gedaen die zo de zee anthieren zonder dat daer eenige punicie ofte correxcie of ghedaen wordt, 't welke niet allenelic en is tot versmaedenesse ende verachtinghe van onzer hoocheyden ende heerlicheyt, maer ooc tot achterdeele ende onvertallick schade van den koopman schepen, 'twelke 'tprincipael fundament ende onderhoudenesse es van den ghemeen en oorboire van onzen voorseyden landen ende heerlicheden, zonderlinge van onzen voorseyden landen van Vlaenderen, Hollandt, Zeelandt, Vrieslandt ende andere ghelegghen op de zee en den welken gheen oorboor oft proffyt toecomen en mach dan by middel van der zee daer wy op voorzien willen. Doen te weten : »

Om orde te scheppen zal Maximiliaan in de eerste plaats het stadhouderschap ter zee, en op de kusten tot aan de vloedlijn van Maart, toekennen aan zijn admiraal, wiens prerogatieven worden vastgelegd en omschreven. Naast deze belangrijke machtsconcentratie in één hand, bepaalt hij tevens de eerste officiële wetgeving der kaapvaart in de Lage Landen. De zeer elementaire gegevens van de *lettre de marque* vervallen en maken plaats voor een vaste en wel bepaalde regeling, die de basis zal uitmaken van gans het kaaprecht in onze gewesten voor de komende eeuwen.

De voornaamste bepalingen betreffende de kaapvaart luiden als volgt :

- 1^o De admiraal zal voortaan de kapersbrieven verlenen aan de particulieren welke wenschen oorlogsschepen uit te rusten. Niemand anders krijgt daartoe nog machtiging.
- 2^o De admiraal zal zich vergewissen van de hoedanigheid van de bevelhebbers der schepen, om te voorkomen dat « onder tdezele van de oorloghe » de Vlaamse of verbondene kooplui « niet beroofd oft ghepilleert en worden ».
- 3^o Hij zal de officieren de eed doen afleggen geen bevriende lieden of zeelui voorzien van vrijgeleiden te beroven, maar alleen oorlog te voeren tegen de vijanden. De bevelvoerders zijn verantwoordelijk voor de daden van hun bemanning.
- 4^o De gevangenen moeten aan wal worden gebracht om door de admiraal of zijn luitenanten te worden verhoord, teneinde te kunnen vaststellen wie de eigenaars zijn van de gekaapte goederen, terug te sturen wie onrechtmatig werd gevangen genomen en te vergoeden wat ten onrechte werd beschadigd.
- 5^o Van de schepen welke door hun bemanning werden verlaten en buit werden gemaakt, zal onderzocht worden of ze met hun lading wel degelijk

van goede prijs zijn, terwijl de nodige voorzorgen zullen genomen worden om latere reclamaties te kunnen inwilligen door het opnemen van de inventaris en van de namen der nemers. Indien de schepen zullen bevonden worden te behoren aan bevriende lieden, zullen ze in verzekerde bewaring worden gesteld.

- 6° Koffers, pakketten, balen, papieren, moeten in goede staat worden gehouden en mogen niet op zee onderzocht worden. Ze moeten in goede staat ter kennis van de admiraal of zijn afgevaardigden gebracht worden.
- 7° Indien schepen, kooplui of waren buit gemaakt worden « zonder redene », zal de admiraal er voor zorgen dat alle schade hersteld worde.
- 8° Registratie en inventaris van alle prijzen zal gehouden worden.
- 9° De admiraal krijgt op alle prijzen de 10e penning voor zijn onkosten, zoals ook vroeger gebruikelijk was, — zegt de ordonnantie.

Uit de eerste drie paragrafen blijkt duidelijk de zorg om alle onbetrouwbare personages uit te schakelen en een einde te stellen aan de misbruiken op zee, welke hoofdzakelijk te wijten zijn aan oneerlijkheid en roofzucht van weinig scrupuleuze lieden.

De duidelijke administratieve bepalingen vervat in de volgende punten moeten de kapers weerhouden van de bekoring zich buiten de toegelaten grenzen te begeven en vrienden of neutralen te schaden.

Juridisch is er, met de uitvaardiging en de toepassing van de ordonnantie van 1488, een merkwaardige wijziging tot stand gekomen. De *lettre de marque*, zoals ze tot nogtoe was opgevat, bedoeld als een toelating tot schadeverhaal en weerwraak, schijnt verdwenen. Het woord zelf wordt bij ons niet meer gebruikt. Men spreekt nog enkel van patente, commissiebrief, octrooibrief. Het varen op buit dat dusver in feite eenzijdig defensief was — althans wanneer het wettelijk geschiedde met *lettres de marque* — wordt een offensieve operatie. Het is niet meer opgevat als een represaille. Het wordt een element — erkend als dusdanig — van de oorlog op zee.

De eigenlijke kaapvaart is geboren.

We kunnen ze definiëren als de hulp die verleend wordt aan de overheid gedurende de oorlog door schepen, uitgereed en bewapend door particulieren, met machtiging en onder controle van de overheid, met de hoop winst te maken door het ter buit varen op de vijand. De kaapvaart zal vanzelfsprekend slechts toegelaten worden in oorlogstijd, terwijl *lettres de marque* konden verleend worden eenvoudig als de omstandigheden het vereisten ⁽¹⁶⁾.

(16) Ordonnantie van 1488 : Vlaamse tekst in PRIEM, *op. cit.*, p. 159 en vlg.

De ordonnantie schijnt trouwens in zover een kentering in de geesten te hebben meegebracht, dat we in de loop van het eerste drie-kwart der 16^e eeuw — die nog talrijke roverijen zag — het schadeverhaal in onze gewesten uitsluitend zien gebeuren langs de weg der onderhandelingen van overheid tot overheid. Eigenlijke kaapvaart, ttz. bedreven door particulieren, komt practisch niet meer voor.

We vernemen enkel dat Karel V, in 1554, commissie gaf aan een kaapvaarder van Duinkerke, genaamd *De Heilige Drieuldigheid*, onder bevel van kapitein Pieter Myns, terwijl, in 1557 opnieuw commissies worden verleend aan particulieren.

Men houdt zich echter hoofdzakelijk aan de individuele bewapening der schepen en aan de konvoischepen, uitgerust door de zee-steden of andere overheidsinstanties. De prijzen gemaakt door de Vlaamse oorlogsbodems worden trouwens gevonnist, vaak in conferenties waar beide partijen vertegenwoordigd zijn. Van eigenlijke particuliere kapers zal weinig of niets worden gehoord (17).

Wellicht is het daaraan toe te schrijven dat de ordonnantie van 1540 ons in het domein van de kaapvaart niets nieuws brengt.

B. *De Ordonnantie van 1540.*

De ordonnantie van 1540, uitgevaardigd door Keizer Karel op 27 December, herneemt bijna tekstueel de regeling welke in 1488 werd vastgelegd voor de kaapvaart. Er worden een paar bijzonderheden aan toegevoegd.

De kapersbrieven zullen voortaan door de vorst zelf gegeven worden, terwijl de admiraal of zijn gevolmachtigde de controle van de reders en van de schepen behoudt. Deze wijziging is eenvoudig een beperking van de macht van de admiraal, welke in het vervolg steeds meer zal ingekrompen worden.

De scheepsbevelhebbers moeten te lande gedomicilieerd zijn.

Op onrechtmatig gemaakte gevangenen en prijzen worden thans strenge straffen opgelegd: de eerste maal 50 carolussen boete, de tweede maal 100 carolussen boete en de derde maal de verbanning of een andere te bepalen straf (18).

(17) E. VLIETINCK, *Het Oude Oostende*, p. 110 en vlg.; CRAEYBECX, *op. cit.*; R. DEGRIJSE, *op. cit.*; F. PRIEM, *op. cit.*, p. 17, 19, 21, 22, 26, 62, 86, 129, 178, 271; Voor de verdediging der kust; *ibid.*, p. 5, 15, 16, 37, 57, 59, 81, 87, 96, 99, 119-120, 137-138.

(18) Ordonnantie van 1540. Franse tekst in Placcaetboek van den Hove, 1538-1545, litt. B, fol. 120. In extenso weergegeven in DENUCE, *op. cit.*, p. 43-49.

C. De Ordonnantie van 1590.

De toestand zal volledig veranderen. Weer geeft de inleiding van de ordonnantie van 2 Augustus 1590, uitgevaardigd door Filips II, ons de verklaring van haar publicatie. Ze wordt afgekondigd wegens de opstand, die de vorst verplicht tot het uitrusten van oorlogsbodems « tant a noz despens que *aultrement* ». Dit « *aultrement* » is het beroep op de particuliere kaapvaart. In 1568 is immers de opstand tegen Spanje losgebroken.

De Watergeuzen maken de ganse Noordzee en de wateren van Schelde- en Rijnmonding onveilig. Op 1 April 1572 viel de Briel in de handen der Geuzen.

Handelend vanaf 1569 met commissiebrieven van de Prins van Oranje, nadat Filips II de eerste kaperbrieven had uitgereikt, begaven zich talloze Noord- en Zuid-Nederlanders, uitgeweken voor het Spaanse schrikbewind, op zee om er de Spanjaard te bestoken. Talrijke beroemde en beruchte Belgen — Vlamingen en Walen — bevinden zich onder hen.

Het gezag van Oranje, die deze ordeloze en bandeloze kapersvloot wilde ordenen tot een geregelde zeemacht, schoot vaak tekort. Hun aanvoerder, de woeste Lumey, geraakt zelfs in openlijke strijd met de voorschriften van de Prins, zodat deze laatste zich verplicht ziet een aanzienlijk deel der Watergeuzen als « losbandige zeerovers » te verloochenen ⁽¹⁹⁾.

De zeden der Watergeuzen zijn eenvoudig woest te noemen. Een Oostends visser verhaalt hoe hij gevangen werd genomen door een « *pyraete* » en er getuige van was hoe 32 opvarenden van een Spaans koopvaardijchip aan de ankerkabel gebonden in zee verdronken werden. De rovers roemden er op dat ze enkele tijd voordien enige gevangen vissers op planken gebonden in zee laten drijven hadden ⁽²⁰⁾.

De Oostendenaars en de Duinkerkers brengen ter dood wat in hun handen valt. De Spaanse bewindhebbers weigeren trouwens de hoedanigheid van kapers toe te kennen aan de Watergeuzen en behandelen ze als rebellen die moeten gehalsrecht worden. In 1571 worden een twaalfstal vóór Oostende gevangen genomen Geuzen opgehangen en

(19) J. E. ELIAS, *Schetsen uit de Geschiedenis van ons Zeewezen*, 1e deel, 1568-1652, p. 7 en vlg.

(20) Vlaamsche Kronijk, p. 472 en 507.

onthoofd te Oostende en te Brussel. In hetzelfde jaar worden er nog een viertal op dezelfde wijze ter dood gebracht, steeds met de bijstand van een geestelijke die ze tracht te bekeren. In deze omstandigheden rusten de particuliere reders reeds spoedig ter kaapvaart uit. Te Oostende reden Andries Verhelle en Jacques Toors kapers uit die o.a. de visserij der rebellen gaan beroven. Te Nieuwpoort reedt Willem de la Salle *den Vlieghenden Herdt* uit. Een paar Engelsen krijgen commissie om te Duinkerke, Oostende en Nieuwpoort enkele kapers uit te rusten ⁽²¹⁾.

Na het verbreken van de Pacificatie van Gent herneemt de strijd van de Vlaamse kust tegen de rebellen. Oostende blijft onder het gezag van de opstandelingen.

Duinkerke is overgegaan in de handen van de hertog van Parma in 1583. Het stadje wordt door de klaarziende veldheer, die zich uitstekend rekenschap gaf van de strategische waarde van haar ligging, ingericht als voorpost en springplank tegen de zeemacht van het Noorden. Hij richt er een Admiraliteit in op en reeds in 1585 kon een vloot van 11 oorlogsbodems, versterkt met 4 Nieuwpoortse kapers, uit Duinkerke de kaapvaart ondernemen.

De Duinkerkers en de Nieuwpoortenaars gaan de strijd aan met dezelfde woestheid als de Watergeuzen. Duinkerke en Nieuwpoort dienen weldra geblokkeerd te worden door een vloot van Nederlandse kustwachters. Nederlandse kruisers-eskaders patrouilleren in de ganse Noordzee, van het Nauw van Kales tot het Noorden van Denemarken. Toch blijft deze dienst bijna nutteloos. De vlugge en stoutmoedige kapers sluipen de haven buiten om er met hun buit opnieuw binnen te geraken ⁽²²⁾.

Oostende blijft niet ten achter, al staat het langs de andere kant van de barrikade.

Onder het gouverneurschap van Treslong komen reeds klachten binnen van Engelse zijde, op het einde van 1584, dat te Oostende Engelse schepen waren opgebracht en als buit verkocht ⁽²³⁾.

In een schrijven van 26 Juli 1584 gericht aan de Zeeuwse gedeputeerden ter Staten-Generaal, meldt de Vlissingse admiraliteit dat men drie Engelse schepen met ondermout en tarwe te Oostende binnengebracht heeft en er de lading verkocht heeft. De reclamanten oordelen

(21) E. VLIETINCK, *Het Oude Oostende*, p. 195 en 198-99.

(22) JOHAN E. ELIAS, *op. cit.*, I, p. 44 en vlg.

(23) H. G. VAN GROL, *Het Beheer van het Zeeuwsche Zeewezen, 1577-1578*, Vlissingen, 1936, p. 171.

dat de opbrengst veel groter zou geweest zijn had men alles verkocht in Zeeland, daar er te Oostende slechts « een zeer cleyne en arme borgerye is ». De prijzen werden echter te Oostende verkocht omdat men de kapiteins van het garnizoen niet achterdochtig wilde maken, daar verschillende officieren aldaar aandelen hebben in kaapvaarders of commissievaarders. Men stipt aan dat het wenselijk is dat vastgelegd wordt dat de schepen niet naar Oostende mogen opgebracht worden, doch naar Vlissingen, omdat de zetel der Admiraliteit aldaar gevestigd is ⁽²⁴⁾.

De kaapvaart moet echter een zekere uitbreiding hebben genomen te Oostende, vermits de landvoogd, graaf van Leicester, vóór zijn vertrek naar Engeland, in 1586, er een Admiraliteitszetel opgericht heeft. Op 27 November 1586 gaf hij aan Sir John Conway, gouverneur van de stad, commissie als admiraal over het Vlaamse kwartier, met bevel om te Oostende een Admiraliteit op te richten met gelijke bevoegdheid als de andere admiraliteitscolleges van Nederland. De Oostendenaars benoemden onmiddellijk een raad en een secretaris en begonnen op te treden.

Op 18 April 1587 beklagt zich de Admiraliteit van Zeeland bij de Staten-Generaal dat die van Oostende een schip uit Vlissingen, dat voor zijn lading konvooi betaald had, aangehouden hebben. In Mei van hetzelfde jaar worden te Oostende Zeeuwse en Engelse schepen opgebracht, « angehaelt » door die van Oostende.

Zeeland verzet zich hardnekkig tegen deze concurrentie. De Raad van State beveelt op 16 Mei 1587 Conway te verwittigen dat hij dit spelletje moet staken en dat de kapiteins van oorlogsschepen die van hem commissie ontvangen hadden, niet meer zouden uitlopen tenzij op commissie van Leicester of Prins Maurits. Hun prijzen moeten ze naar Zeeland opsturen om ze door de Admiraliteit aldaar te laten onderzoeken. Indien de kapiteins zich daar niet naar voegen zullen ze vervolgd worden als piraten. Na dit besluit vindt men over de Admiraliteit van Oostende en haar kapers niets meer, voor de verdere duur van haar Hollandse tijd ⁽²⁵⁾. Het relaas van dit avontuur van de Oostendse Admiraliteit in de Geuzentijd volstaat echter om het bestaan van haar kaapvaart in deze dagen te doen uitkomen.

(24) J. E. ELIAS, *op. cit.*, p. 176.

(25) Dr J. DE HULLU, *De Archieven der Admiraliteitscolleges, s'Gravenhage*, 1924, p. 36-38; VLIETINCK, *Het Oude Oostende*, p. 236.

De bedrijvigheid op zee brengt voor de Spanjaarden de verplichting mee hun zeemacht in onze wateren fel te versterken en uit te breiden. Ze zullen daarbij niet vergeten beroep te doen op de particuliere reders om kapers in zee te sturen, als hulpmacht voor de vloot en als vernietigingsmiddel van de Hollandse handel.

*
**

De ordonnantie van 1590 geeft het bewijs van het grote belang dat men gaan hechten is aan de Vlaamse kaapvaart. Ze is in feite de codificatie van de ganse bestaande wetgeving op het stuk der marine en herneemt de gangbare regels, die ze verder uitwerkt, zich richtend op het stuk van 1488. Het kaaprecht en de prijzengerechtigdheid worden definitief vastgelegd. Deze ordonnantie zal in haar essentiële punten niet meer verbeterd worden.

De voorwaarden tot bewapening van particuliere oorlogsbodems blijven dezelfde. Er wordt nu officieel gesproken van een te leveren borgsom, « bonne seure et reseante caution », op straffe van beschouwd te worden als « pirate » en de prijzen te zien aanslaan. Indien echter vissers of koopvaardischepen « par cas fortuit » een prijs zouden maken, zullen de nemers recht hebben op 2/3, de Admiraal op zijn 10 % en de kerk van de plaats waar werd aangelegd op de rest.

De rol van de kapers als *hulpmacht* wordt bevestigd door art. 18, nl. « qu'a leur pouvoir ilz deffendront noz costes marines et subiectz ».

De genomen prijzen moeten opgebracht worden in de haven waaruit de kaper in zee is gestoken, tenzij ingeval van overmacht. Deze voorwaarde moet het bedrog op de 10^e penning verhinderen alsmede de controle op de voorwaarden van goede prijs mogelijk maken.

Er wordt aangedrongen op een strenge tucht aan boord, terwijl bepaald wordt dat de tuchtelozen overgeleverd zullen worden aan de rechtspraak van de admiraliteit.

Scheepsrollen moeten worden opgemaakt en vóór de uitvaart neergelegd bij de admiraliteitszetels. Over afwezigheid zal bij de terugkeer rekening gegeven worden. De verdeling van de buit zal slechts geschieden tussen de mannen vermeld op de rol.

De bepalingen welke betrekking hebben op de verovering der prijzen en de onderzoeken naar de geldigheid zijn in hun details gans nieuw.

De nemer zal er zorg voor dragen alle boordpapieren, zoals charter-parties, zeebrieven, cognosseminten, enz. aan te slaan en te bewaren. Hij moet trachten tenminste twee personen te redden uit de prijs, ingeval van verzet of gevecht. Ingeval van overgave zonder verzet, mogen geen gewelddaden noch plunderingen gepleegd worden.

De gevangenen moeten vervoerd worden op het schip van de nemer, terwijl alles op de prijs verzegeld en gesloten moet worden. De kapitein nemer zal op de prijs een officier nalaten met enkele van de betrouwbaarste elementen van zijn bemanning, om hem te bewaken en wanorde te voorkomen.

Er mag in zee geen losgeld geëist worden van de gevangenen. Eerst moet de admiraliteit kennis nemen van de feiten en van de gevangenen.

Alle genomen buit moet mee aan land worden gebracht. Koffers, pakketten, balen, enz. mogen niet worden geopend. Overtredingen zullen beschouwd worden als diefstal.

Strengere straffen staan op het moedwillig doen zinken van de genomen schepen en op het verdrinken of aan de wal zetten van de gevangenen op afgelegen plaatsen (26).

Gevangenen en buitgemaakte papieren moeten bij aankomst in de haven dadelijk overgeleverd worden aan de admiraliteit voor onderzoek. Ook de matrozen en soldaten uit de nemer zullen worden ondervraagd. Dit alles geschiedt om te kunnen vaststellen of de buit van goede prijs is. Trouwens, gedurende dit onderzoek, moet de prijs onder bewaking blijven opdat er niets ontvreemd zou kunnen worden.

Is de prijs betwistbaar, dan wordt de buit toevertrouwd aan de ontvanger van de admiraliteit, die hem in een « pachuys » of in kelders onder slot zal houden.

Na afloop van het onderzoek zal men bekend maken dat wie rechten meent te kunnen doen gelden op de prijs, dit moet laten weten binnen de 15 dagen. Zo er geen bezwaar kenbaar wordt gemaakt, wordt tot de openbare verkoping overgegaan na een nieuwe tijdspanne van 15 dagen. Van de verkoping zullen de officieren van de admiraliteit de rekeningen nazien, terwijl ze de verdeling van de opbrengst zullen doen.

Valse of vervalste papieren betekenen voor de eigenaars van de prijzen in elk geval verbeurdverklaring. Hetzelfde geldt voor schepen wier papieren moedwillig door de bevelhebbers werden vernietigd.

De regels op de « menu pillage » of « plundrage », tzt. de kleine buit, zoals gemunt geld, ringen, draagbare wapens, uitrustingen, klederen, eetgerei, enz., worden nog eens bepaald. De kleine buit zal verdeeld worden onder de bemanning, na inventaris, zonder dat het bedrag per stuk 10 kronen mag te boven gaan. Het overschot zal bij de algemene buit worden geplaatst. Men zal echter met het beroven der gevangenen van hun kleine buit menselijk te werk gaan, « sans les metre a nudz ».

(26) Op hetzelfde ogenblik gaven geheime richtlijnen van de koning tegenovergestelde opdracht aan. Zie MALO, *Les Corsaires dunkerquois et Jean Bart*, Paris, 1925, I, p. 119.

Trouwens de wreedheid op zee, gedurende de opstand, was zoals reeds gemeld onzeggelijk groot. Sedert de Staten-Generaal, in 1587, het besluit hadden uitgevaardigd alle Vlaamse kapers als zeeroovers te beschouwen en de « voeten te spoelen », werden de gevangenen zonder genade over boord geworpen. Soms was de woestheid zo groot dat men zelfs de moeite niet deed ze te beroven van hun kostbaarheden ! Zie J. C. DE JONGE, *op. cit.*, p. 131 en 247, nota 1.

Gedurende de ganse 17^e eeuw zal het vraagstuk van het plundrage zich stellen, zonder ooit een volledig voldoening gevende oplossing te bekomen. Men zal er klaarblijkelijk nooit in slagen het kwaad van de plundering der gevangenen uit te roeien.

Alle schade berokkend aan eigen en bevriende handelsschepen zal vergoed en bestraft worden.

De gewoonte bestond op de kaapschepen dat de zeelui en soldaten « font complot et a la part avec serment solempnel », om niets te zeggen over onrechtmatig geroofde voorwerpen op zee. Deze eden en afspraken worden allerstrengst verboden op straf van verbeurdverklaring van het deel in de buit.

De voorwerpen dienende tot de katholieke eredienst, welke aan boord van gekaapte schepen zullen gevonden worden, moeten teruggegeven worden aan de kerken waar ze thuis horen en, indien dit onmogelijk is, zullen ze worden geschonken aan een arme kerk, mits een « gratieuse recompense » voor de nemers.

De verdeling van de buit zal als volgt geschieden : 10 % vooraf aan de admiraal, 1/3 aan de eigenaars van de kaper, 1/3 aan de « advitailleur » en het overige 1/3 aan de bemanning met inachtneming van het plundragegeld. Ook wordt voor de eerste maal vastgelegd dat goederen heroverd op de vijand en toebehorende aan eigen of bevriend volk voor 1/4 zullen toekomen aan de hernemers, zo ze tenminste 4 dagen in het bezit waren van de tegenstrever of heroverd werden in vijandelijke havens. In andere gevallen zal slechts 1/5 worden uitgekeerd aan de nemers.

Wordt de prijs niet voor goed verklaard omdat de eigenaars door onwil of traagheid het de nemers onmogelijk gemaakt hebben hem behoorlijk te identificeren, dan zal de nemer 1/2 krijgen van wat men hem zou verschuldigd zijn in het begeleiden van de waren naar de haven, zonder afhouding van de 10^e penning.

Alle goederen of schepen welke in bezit bevonden worden van vijanden, onder vervalsing van naam, of de vijandelijke waren die in bevriende schepen zullen gevonden worden, zullen van goede prijs worden verklaard mits verdere bestraffing voor hulp aan de vijand.

Is eveneens van goede prijs alle voedsel of verboden waar aangevoerd naar de vijand, zelfs indien dit gebeurt door vrienden of verbondenen.

De vrijgeleiden op de vijand worden verleend door de koning. Een lijst dier vrijgeleiden zal overhandigd worden aan de uitvarende kapers, om de vijandelijke listen beter te kunnen ontdekken.

Schepen zonder papieren dienen te worden gekaapt (27).

*
**

Deze ordonnantie is ook rechtskundig van groot belang. Ze behandelt twee beginselen die tot op heden nog in voege zijn.

(27) Ordonnantie van 1590 : Franse tekst, Algemeen Rijksarchief (voortaan : A.R.), Amirauté, 3, p. 73-89.

In de eerste plaats legt ze vast wat men in het Frans de « droit de recousse » noemt, nl. de jurisdictie inzake het heroveren op de vijand van door hem genomen schepen van bevriende naties of eigen volk.

Vervolgens wordt een gevaarlijke nieuwigheid wettelijk erkend : door het tot goede prijs verklaren van bevriende schepen die vijandelijke waren vervoeren of contrabande plegen, geeft men impliciet het politierecht ter zee in handen van de kapers. De uitoefening van dit recht zal heel wat misbruiken en willekeur meebrengen en aan de basis liggen van talloze processen. De kaper zal zonder twijfel, bij de minste aangelegenheid, geneigd zijn alle middelen te gebruiken om de gepreide schepen te doen doorgaan voor schuldig. Herhaaldelijk zullen bevelvoerders of leden van de bemanning van gekaapte schepen aangezet worden te bekennen dat ze varen met contrabande of met valse cognossementen. Onze Oostendse kapers zullen niet aarzelen hardhandig op te treden en soms middeltjes gebruiken die niet zeer humaan zijn.

De minste aanleiding zal voldoende zijn om de neutralen moeilijkheden te bezorgen, vooral daar de uitspraken in dergelijke processen zelden de schadevergoeding meebrengen, doch gewoonlijk alleen de restitutie.

De ordonnantie van 1590 geeft tevens aan de kaapvaart haar commerciëel karakter. Het gaat thans hoofdzakelijk om de vernietiging van de handel op zee van de vijand.

Dit bevelschrift wordt hernieuwd door dit van aartshertog Albert, van 1594. Zijn bepalingen zullen nogmaals herhaald worden door de ordonnanties van 1624 en 1702. Aan zijn principes zal niet meer getornd worden, al blijft in latere jaren vooral dit van 1624 steeds aangehaald als referentie. De algemene geest die het inspireerde, d. i. de humanisering van de kaapmethodes en de versterking van de controle-middelen ter beteugeling van de willekeur, kan nog moeilijk verbeterd worden.

IV. DE FEITEN TOT 1609

De kaapvaart is evenzeer gericht op de visserij en de koopvaardij als op de oorlogsvloot, gedurende de periode vóór het Twaalfjarig Bestand. De Noord-Nederlanders moeten hun bewakingsdienst ter zee uitbreiden tot op de rivieren. Een ganse vloot van kleine vaartuigen — heuden, jachten, galeien, enz. — is er in dienst.

De Duinkerkers en Nieuwpoortenaars houden de Maasmond en de ingang van het Goereese Gat bezet, ze bewaken Wijk-aan-Zee en komen zelfs aan land om er gevangenen op te halen (28).

De woestheid van de strijd wordt pertinent geïllustreerd door de aangehaalde beslissing der Staten-Generaal, van 28 Augustus 1587, die het « voetspoelen » oplegt aan alle Noord-Nederlandse bodems. De Vlamingen worden aanzien als piraten en bij gevangenneming over boord gegooid. De Vlamingen laten zich echter niet onbetuigd en gebruiken dezelfde methode. Om de vijandelijke zeemacht te demoraliseren laten ze de gevangen matrozen der oorlogsbodems met rust en gooien daarentegen de vissers over boord. Daardoor werd bereikt dat de vijandelijke bemanningen van de oorlogsschepen niet meer dezelfde noodzakelijkheid gevoelen tot het uiterste te vechten, terwijl anderzijds de visserij door schrik wordt bevangen (29).

Deze methodes brengen in het algemeen mede dat met hardnekkigheid wordt gevochten voor het lieve leven en de kaapvaart aldus een uitroeingsaspect krijgt die ze normaal niet zou moeten hebben en trouwens in latere tijden ook nooit meer zal krijgen.

Intussen is het voornaamste kenmerk van de strijd op zee tussen Vlamingen en opstandelingen en dit tot na het Bestand, deze verre gaande woestheid der gevechten.

Het zwaartepunt van de Nederlandse taktiek tegen de Vlaamse kaperij, ligt in het gebruik van kustschepen, die de Vlaamse kust blokkeren, en van konvooiers, die de gegroepede koopvaardischepen begeleiden. Desondanks blijft die uitrusting verre van voldoende. J. E. Elias zegt terecht van de Duinkerkers : « Zij plachten zich als duivels te weren, zó dat onze oorlogsbodems « wercks genoegh » hadden, één van de hunne te overmeesteren. Door entering of door overmachtig geschutvuur moesten zij overmand worden » (30).

De kaperij wordt zo intensief beoefend dat die van Brugge en Zeeland reeds in 1591 verplicht waren een akkoord af te sluiten, waarbij de roverijen op visserij en koopvaardij werden verboden op een bepaalde kuststrook om de bevoorrading van Brugge en omstreken te kunnen

(28) J. E. ELIAS, *op. cit.*, p. 43 en vlg.

(29) A. R., *Amirauté*, stuk dd° 16.8.1601, Decreet van de aartshertogen over de privilegiën aan de zeelieden : « ...pendant qu'ilz s'emploient comme ilz font continuellement, en notre service au pris de leur sang et vie, sans tenir aucun quartier avecq nos rebelles et ennemijs de mer, selon quil est notoire... »

(30) J. E. ELIAS, *ibid.*, p. 55.

verzekeren. Dit verdrag moet hernieuwd worden op 26 Februari 1596. Zowel Brugge als de Zeeuwen verbinden er zich toe geen vissers of koopvaarders meer aan te vallen langs Blankenberge, Hofstede, Swartegat ⁽³¹⁾, Kerckegat en Nieuwerhaven ⁽³²⁾.

In feite wordt de ganse strook tussen Blankenberge en Nieuwerhaven beveiligd tegen « courses pirates ou butineries » en daar zal « aucune descente avec chalouppes et autrement pour y commettre aucune vrijbuterie » mogen plaats hebben van weerskanten ⁽³³⁾.

Naast Nieuwpoort en Duinkerke blijkt dus ook onze West-Vlaamse Oostkust duchtig haar rol te hebben gespeeld. De kapersbrieven uitgereikt in deze streek bewijzen dat er in elk geval wel voorstanders van de kaperij waren ⁽³⁴⁾.

*
* *

Op de Schelde schijnt de toestand wel enigszins anders te zijn geweest. De strijd wordt er gevoerd door kapiteins « vander zee », aangesteld doorgaans voor één jaar op schepen van Zijne Majesteit en bezoldigd door de koninklijke schatkist.

Wel horen we van een Jaspas Rombault, die aangesteld werd als « kapitein vander zee » op een schip dat hij zelf afgenomen heeft van de vijand ⁽³⁵⁾. De regel blijkt te zijn dat de schepen niet toebehoren aan particulieren.

Alle kapiteins zijn daarbij niet zorgzaam en nauwgezet. Kapitein Longin bewaakt zijn sloep op onvoldoende wijze, zodat Lucas Opmeer, secretaris van de Admiraliteit te Antwerpen, hem aanklaagt en wijst op het gevaar dat de vijand 's nachts zijn vaartuig zou kapen om het model na te maken, vooral daar reeds een zijner mannen overgelopen is naar de vijand. De sloep moet hij op bevel van de Hogere Raad der Admiraliteit, na deze klacht, teruggeven.

De konvooier op Mechelen, De Pester, is zorgeloos en drinkt. « Il n'est qung ivroigne ». Men vreest dat de vijand eensdaags zijn schip zal overmeesteren en tegen ons gebruiken, want er zijn niet genoeg

(31) In het land van Kadzand.

(32) O. van BRESKENS.

(33) A. R., Am., 2, stuk dd^o 26.2. 1596.

(34) A. R., Am., 45 : 1598 : een sloep te Yzendycke, 1599 : een sloep voor het fort van Kadzand; een sloep voor het fort van Blankenberge; een schip voor het fort van Swartegat; 1601 : een sloep voor Yzendycke; 1602 : een sloep voor Sluis; 1603 : hernieuwing van de patente van Swartegat en Kadzand.

(35) A. R., Am., 45, farde 1597.

mannen aan boord om het behoorlijk te verdedigen en de veiligheid der passagiers te verzekeren ⁽³⁶⁾.

Op de « riviere van Antwerpen » wordt heftig gestreden. We vernemen dat Adriaan Pieters, alias Hencxst, bevelhebber van een chaloupe van oorlooge van het « équipaige van Antwerpen », met patente van 16 Februari 1603, « diversche exploitien ende prinsen opden vyant gedaen heeft te waeter als conducteur ende bedreven wesende op de zeeuse ende hollandsche stroomen. » ⁽³⁷⁾ De bezoldiging der manschappen wordt voorzien door de opbrengst der prijzen. Sommige kapiteins vragen het gezag over een schip met een bemanning die ze zullen betalen uit « eygen borse » ⁽³⁸⁾.

Kapitein Jacob Janssen Boey roemt in zijn aanvraag tot het bekomen van een patente van « kapitein ter waetere », op zijn daden tussen Januari 1604 en 1605 en vertelt dat hij 3761 gulden heeft getrokken van genomen prijzen. De rebellen gaven meer dan 100.000 gulden uit aan schepen en manschappen om hem te vangen. Hij heeft nog rantsoenen te goed van gevangenen die opgesloten zitten te Brugge ⁽³⁹⁾.

Deze gegevens wijzen op een drukke bedrijvigheid onzer kapiteins vander zee van de Admiraliteit van Antwerpen. Zij beoefenen er het varen op buit evenzeer als de armada en de kapers van de Noordzeekust. Ze zullen daarin ook bijgestaan zijn geweest door enkele kapers. In 1605 vraagt de gouverneur van het kasteel van Waes, Georffroy Dette, nog een patente van een « chaloupe » aan de Admiraliteit van Antwerpen. Bepaalde kapiteins varen met eigen schip ^(39 bis).

De kaapvaart oefent een zeer grote aantrekkingskracht uit op het zeevolk. Het gebeurt zelfs dat een rem moet gezet worden op de particulieren.

De instructies van 1596 ⁽⁴⁰⁾ gegeven aan de Admiraliteitsraad liggen in deze lijn. Het bevel wordt nl. gegeven een twaalftal schepen uit te rusten voor de armada op de kusten van Vlaanderen. Teneinde de

(36) A. R., Am., 2, stuk dd° 11.12.1598 van Lucas Opmeer.

(37) A. R., Am. 45, farde 1603, stuk 10.

(38) A. R., Am. 45, farde 1605, stuk 17.

(39) A. R., Am., farde 1604, stuk 2.

(39 bis) JACOB JANSSEN BOEY, A. R., Am. 963, stukken dd° 14.7.1604, 3.9.1604, 8.3.1605, 28.2.1605, stuk 40, e.a.

(40) A. R., Am. 3, p. 7-9.

bemannings en de uitrusting van die krijgsvloot te bevorderen, is men verplicht aan de Raad het bevel te geven de kaapvaarders te verbieden verder uit te varen en het verlenen van alle nieuwe commissies te weigeren. De Raad gaat trouwens niet akkoord met deze maatregel want hij « trouva que cecy reculeroit plustot ce service de Sa Maté que ne l'avanceroit ». Uit dit advies blijkt duidelijk de grote waarde die men in de bevoegde middens hechtte aan de kapers.

Ook in Nederland moeten de Staten-Generaal dergelijke maatregelen nemen om de nationale krijgsvloot te begunstigen en de zeelui van de kaperij over te hevelen naar de krijgsvloot.

Ook de visserij lijdt onder de populariteit van de kaperij. Het wordt verboden vissers aan te werven op de kapers (41). Daarom vindt men het wel voorzichtig, bij het aanvragen van een commissiebrief ter kaapvaart, de belofte te doen het schip te bemannen met vagebonden, « loopende ende niet wetende war inne hun employeren sullen » (42).

Een ordonnantie van 14 Augustus 1606 stelt vast dat de « particuliere uytreeders » op hun schepen volk van « Hunne Hoocheden » ronselen. Het wordt hun formeel verboden officieren of bootsgezellen van de armada op te nemen op straf dat alle prijzen waarin deze zullen betrokken zijn, verbeurd verklaard zullen worden, terwijl de « zeeluyden van de zee-armeye zullen worden arbitralick gestraft ». De ordonnantie wordt in alle zeesteden bekend gemaakt, want de vlucht naar de kapers is algemeen (43).

Daarbij stelt de overheid met leedwezen vast dat vaak schepen worden uitgerust door particulieren om te kaap te varen, zonder de minste toelating, « sans congé ou octroy ». Ze varen helemaal voor eigen profijt, « comme pirates et escumeurs de mer », zonder te voldoen aan de te betalen rechten. Zulke handelwijze wordt streng verboden op straf van te « forfaire lesdites chaloupes, vaisseaux et prises » en hun opbrengst te zien verbeurd verklaard.

Commissiebrieven die zonder tijdsbepanking werden uitgegeven, worden vervallen verklaard en moeten hernieuwd worden. De verjaarde brieven zijn « nulz et de nulle valeur ».

(41) A. R., Am. 45, farde 1599, patente van 20.2.1599, verleend aan Philipe, seigneur de Guernouval.

(42) A. R., Am. 46, farde 1606, stuk 67, aanvraag van een patente voor kaper van 9.8.1606, voor Willem Janssens.

(43) A. R., Am. 47, farde 1606, stuk 69.

Aldus luidt een placcaet van November 1602, uitgegeven om de controle te verstevigen. Het wijst op de steeds opnieuw voorkomende misbruiken, die eeuwige plaag van de kaapvaart ⁽⁴⁴⁾.

De uitrusting en bewapening van kapers is nochtans hoofdzakelijk in handen van vooraanstaande officieren, ambtenaren en edelen. Tussen 1597 en 1607 is de zeer grote helft der verleende kapersbrieven in handen van deze categorie lieden. Slechts een paar « kapiteins vander zee » vragen een patente, samen met enkele burgerslui.

De uitreding der kapers is een financiëel bedrijf. De aanvrager van de patente handelt doorgaans in naam van een ganse groep aandeelhouders die de gelden bijebrengen en gezamenlijk het risico nemen. In bepaalde gevallen is het de élite van een ganse stad : Diego Ortiz, commandant van Duinkerke, treedt op namens Don Rodrigo Nino y Lasso, eerste edelman van onze « Caemer », de graaf van Vouvry, Juan Martinez de Mellado, de baljuw van Duinkerke, en kapitein Pedro Jeronimo Caro ⁽⁴⁵⁾. Francisco Aguilarde Alvarado, gouverneur van Duinkerke, handelt in naam van burgemeester en schepenen van de stad ⁽⁴⁶⁾.

Diego Rodrigues de Olivares, gouverneur van Nieuwpoort, vraagt in 1597, voor zich zelf en andere particulieren, patente voor de uitrusting van twee schepen ⁽⁴⁷⁾.

Andere reders op onze Belgische kust zijn de kommandant van het fort van Blankenberge, Guillaume de Chesne, « dict de Bouillon », kapitein van de « infanterie valonne », in 1599 ⁽⁴⁸⁾; Henrick Weinmann, « hauptmann » van een vendel Hoogduits krijgsvolk te Nieuwpoort, welke zijn gans vendel borg stelt voor zijn schip, in 1600 ⁽⁴⁹⁾; kapitein Francesco Sconamillo, te Nieuwpoort, vraagt patente in 1601 ⁽⁵⁰⁾; kapitein Pedro Gallejo, gouverneur van Nieuwpoort, rust in 1602 een schip uit van 30 lasten ⁽⁵¹⁾.

(44) A. R., Am. 45, farde 1602, stuk 66 : Placcaet touchant l'équipaige particulier. Gent, 26.11.1602.

(45) A. R., Am. 45, farde 1603, stuk 66, 24.12.1603.

(46) A. R., Am. 45, farde 1599, stuk dd^o 20.3.1599, Schip *De Hondt*, van 130 tonnen, kap. Michiel Jacobszen.

(47) A. R., Am. 46, farde 1597, stuk dd^o 10.2.1597.

(48) Een « chaloupe », A. R., Am. 45, farde 1599, stuk dd^o 4.5.1599.

(49) Een schip van 40 last, A. R., Am. 45, farde 1600, stuk dd^o 24.1.1600.

(50) Twee fregatten, A. R., 45, farde 1601, stuk dd^o 30.12.1601.

(51) A. R., Am. 45, farde 1602, stuk dd^o 10.9.1602.

Zelfs de « meninen », tzt. de jeugdige hofdames der aartshertogin, vragen toelating een sloep in zee te zenden, in 1602, gedurende het beleg van Oostende ⁽⁵²⁾.

Na het beleg van Oostende heeft Laureys Lauwers, ingezetene van Sluis, later van Brugge, de eer de eerste een patente te vragen om uit Oostende te varen. In December 1604 waagt hij het reeds en moet borgtocht storten in de handen van een reeds ter plaatse aangesteld commissaris der Admiraliteit, Gillis Thielemans, welke later tweemaal burgemeester der stad zal worden (1609-1611 en 1620-1622) ⁽⁵³⁾. Wanneer Lauwers reeds een verlenging voor zijn octrooi vraagt, krijgt hij gezelschap van kapitein Pedro Jeronimo Caro, die in 1606 een fregat te Oostende uitrust ⁽⁵⁴⁾.

Te Nieuwpoort reedt Otto Welzer, kapitein van een compagnie Hoogduitsers, een sloep uit in 1606 ⁽⁵⁵⁾.

De heer de Grison, gouverneur en kapitein van Oostende, vraagt in 1606 eveneens commissie voor een sloep of fregat ⁽⁵⁶⁾.

De baljuw van Oostende en schepen van het Vrije, Balthazar van Locquemburg, vraagt samen met Jehan Gamel, van Duinkerke, octrooi voor een « eecboot », genaamd *de Blau Duyve*, met als bevelhebber Marcq Mare ⁽⁵⁷⁾.

Het blijkt dus duidelijk dat, reeds onmiddellijk na het beleg, Oostende gaat uitrusten ter zee, zodat ook een commissaris van de admiraliteit er zijn ambt dient te vervullen. Dit wijst trouwens op de intenties van de admiraliteit zo spoedig mogelijk de haven opnieuw in bedrijf te nemen. Trouwens de uitrusting van zes fregatten, voorzien in 1605, onder het bevel van kapitein Charles Fenix, wijst eveneens in die richting ⁽⁵⁸⁾. Dat deze pogingen niet vruchteloos bleven bewijzen de hoger vermelde gegevens evenals de inhoud van een bevelschrift dat aan de kapiteins van het « equipage » van Oostende, zowel van fregatten en van sloepen van de aartshertogelijke vloot als

(52) Een sloep, A. R., Am. 45, farde 1602, stuk dd° 17.4.1602.

(53) Een sloep, A. R., Am. 46, farde 1604, stuk dd° 9.12.1604.

(54) A. R., Am. 46, farde 1606, stuk dd° 25.2.1606.

(55) A. R., Am. 46, farde 1606, stuk dd° 7.3.1606.

(56) A. R., Am. 46, farde 1606, stuk dd° 28.3.1606.

(57) A. R., Am. 46, farde 1606, stuk dd° 7.10.1606.

(58) De *St. Carlo*, kapitein Charles Fenix, de *St. Thomas*, kapitein Thomas Sharp, de *St. George*, de *Ste Maria*, de *Ste Elizabetha* en de *Ste Margrita*. A. R., Am. 46, stuk dd° 18.7.1605 en volgende, met voorlopig reglement voor de admiraal.

van de « particulier armateurs », oplegt hun gevangenen naar Duinkerke op te sturen tot wanneer Oostende een particulier provoost zal hebben, voorzien van een « bequaem huys ende gevangenesse ». Is de woonstgelegenheid te Oostende nog zeldzaam, toch zijn zowel kapers en « zee-armeye » er reeds voldoende vertegenwoordigd ⁽⁵⁹⁾.

Het aandeel onzer Belgische kust in de groei der kaperij vóór het Bestand is dus betekenisvol, al wordt het door de Duinkerke bedrijvigheid in de schaduw gesteld.

Te Nieuwpoort vraagt men tussen 1597 en 1601 patenten voor vijf schepen, w.o. fregatten en een schip van 40 last.

Blankenberge vraagt in 1599 patente voor een sloep.

Oostende, in langzame heropbouw, vraagt tussen 1604 en 1606 patenten voor vijf schepen, w.o. drie fregatten.

De meeste schepen zijn van kleine tonnage, sloepen of « eeboten ». Er is een schip van 240 vaten, een van 100 last, een van 120 ton, een van 120 vaten, enkele bedragen tussen 80 en 40 last.

In de jaren vóór het Bestand luwt de strijd. We horen nog van veroverde prijzen tussen 1606 en 1608 ⁽⁶⁰⁾.

In 1609 krijgt kapitein Andries Dierickx, kapitein van de zee-armeye te Duinkerke, reeds de toelating om ter koopvaardij te gaan varen met het vroegere oorlogsschip *St. Albert*, van 100 last ⁽⁶¹⁾.

De strijd zal echter, met meer woede nog dan vroeger, hernemen onmiddellijk na het Bestand, in 1621.

Oostende en Nieuwpoort zullen in de 17^e eeuw een vooraanstaande rol spelen in het kapersbedrijf.

BIJLAGEN

Bijlage 1. Aanvraag tot het bekomen van een kapersbrief van aanvang 1599. (A.R., Am., 45, farde 1599).

fiant lres de congé
d'armer par mer icy
requis. Faict a Bru-
xelles le 6 de janvier
1599.

A Son Alsse en son Conseil de l'Admi-
ralité. Remonstrēt tres humblement Hendrick
Lutkens et consors, comme ilz ont équipé
certain batteau de guerre, pour avec icelluy
courrir la mer et endomāger tant qu'il sera

(59) A. R., Am., farde 1606, stuk dd^o 11.5.1606.

(60) A. R., Am. 46, farde 1606, stuk 91; farde 1607, stuk 19; farde 1608, stuk 3; farde 1608, stuk 4-5.

(61) A. R., Am. 46, farde 1609, stuk 5.

possible les ennemiz et rebelles, mais comme ilz ne peuvent ny veuillent ce faire sans le scieu et congé de vre Alse Supplient tres humblement qu'Icelle soit servie leur faire despescher ses lettres d'octroy en tel cas pertinentes/Quoy faisant etc...

Bijlage 2. Paspoort voor vrijgelaten gevangene (A.R., Am., 45, farde 1603, stuk 44).

Comme ainsi soit que Willem Isbrantssen Dom̄er marinier d'Amsterdam p̄nt porteur aiant este prisonnier en mer par les batteaux de guerre de Duncquerque a este mis en liberte apres avoir sattisfait a sa rançon avec permission de s'en pouvoir retourner chez soy par la Riviere d'Anvers. Pour ce est-il que nous ordonnons a tous Capnes et Officiers de nre Jurisdiction, si requerons aux aultres de laisser librement passer ledit n. sans luy faire mectre ou donner ny souffrir estre fait mis ou donne aucun arrest destourber au empeschement au contraire, Et durer ce p̄nt passeport pour... Jours. Faict au conseil de l'admiralite tenu à Bruxelles ce 13de May 1603.

Bijlage 3. Tekst van een Commissiebrief ter kaapvaart afgeleverd door de Aartshertogen, op 7 October 1606 (A.R., Am., 122, farde der formulieren).

Albert ende Isabel — Allen den ghenen die dese onse teghenwoirdighe sullen sien oft hooren lesen saluyt. Doen condt dat wy ter Instantie ende oitmoedighe supplicatie van onse lieve ende wel beminde Balthazar van Locquenbourg Bailly van onse stadt van Oostende ende Schepen des landts vande Vrie ende Jan Gamel, hen hebben geconsenteert ende toegelaeten, consenteren ende laeten toe by desen toe te rusten ende equiperen ten orlooghe den eecboodt genaempt den Blau Duyve groot... lasten om het selve voertaen te laeten gebruycken ende employeren by den Capiteyn Marcq Mare oft byt talzulck ander ervaeren stierman als zy comitteren zullen tot invasie afbreuck ende wederstandt van onse vyanden Rebellen ende zeerovers met heuren aenhangheren ende complicen, wel verstaende dat hy noch nyemandt van zynen volcke hem en sal vervoirderen in eenighe manieren te beschadigen ofte crencken eenighe Princen, Potentaten oft heure ondersaeten wesende onse naebeuren, goede vrinden ende geallieerde ende soo wanneer hij eenighen zeevanck ofte gevanghenen op de voirschreven onse vyanden sal vercreghen hebben, sal hy ghouden wesen deselve inne te brenghen ende te leveren in handen vande ghene daertoe ghecomitteert op die zeecosten van Vlaenderen om by die Officieren van onser Admiralitydt aldaer naer wettel. kennisse verdeelingh daer aff ghedaen te woirden, ghelyck naer recht ende justitie sal behooren op conditie expresse dat in het voirschreven eecboodt nyemandt wesen

suppoest oft in dienste van onse zeearmee wie hy zy egheen deel oft paert hebben en sal directelyck oft indirectelyck ende dat de voirschreven impetranten totten beleede ende regeringhe van het voirschreven eecboodt gehouden sullen wesen hem te dienen van hun eyghen Officieren ende botsgesellen ende deselve op te nemen op gelycke voet ende Rolle als teghenwoirdelyck gheobserveert woirdt op onse oorlochschepen behoudelyck oyck dat de voirschreven impetranten midts dese onse bestellinghe verbonden ende gehouden sullen wesen het voirs. eecboodt veerdich te houden met zynen volcke ende toerustinghe om voertaen in onsen dienst te gebruycken t'allen tyden ende wylen als hem sulcx van onsen t'wege ontboeden ende bevolen sal wesen, ende generalyck in t'ghene des voirsz is, hem vueghen ende reguleren naer vuytwysen vande ordonantien statuyten, gebruycken ende costuymen gemaect oft als noch te maecken noepende onser Admiraliteydt executien ende exploicten van oorloghe ter zee ende tot verbandt onderhouden ende verzeekinghe des voirs. binnen slandts stellen goede, aengename suffissante cautie ende borchtocht ter somme van vier duysent guldens voor onse lieven ende wel beminden die van onser Admiraliteydt ende aldaer verclaeren hem compartioniers, dewelcke boven de voirs. borchtochte sullen oyck verbonden blyven als die voirs. impetranten deen voir dandere, ende elck voer al, te verantwoirden voir alle die quaede prinsen ende excessen, die den capiteyn ende volck van het voirs. eecboodt souden moghen doen te waetere, midts welcken wy ontbieden ende bevelen aen alle onse Statholders, Admirael general, Viceadmiraelen, Gouverneurs, Capitainen, Bailluyen, wachten van onse steden, havenen, passaigien ende stranghen ende allen anderen onsen justicieren, officieren ende onderdanen, Bidden ende versoecken die van onse vrinden, gheallieerde ende goet willighe dat zy den voirs. Capitein met het voirsz. eecboodt zyne officieren, soldaeten ende boodtsgezellen geven alle hulpe ende bystandt ende deselve versien van munitie van oorlooghe, eetwaere ende andere nootelyckheden dies versocht zynde tot redel. pryse soo zy in geld saecken souden willen dat wy deden aen hunnen capiteinen ende ondersaeten. Geduerende dese onse bestellinghe ende octroy voer den tydt van een jaer naestcomende ende nyet langher. Gegeven binnen onser stadt Brussel, den 7 October 1606.
