

Van Nieuwpoortse kaperij naar koopvaardij

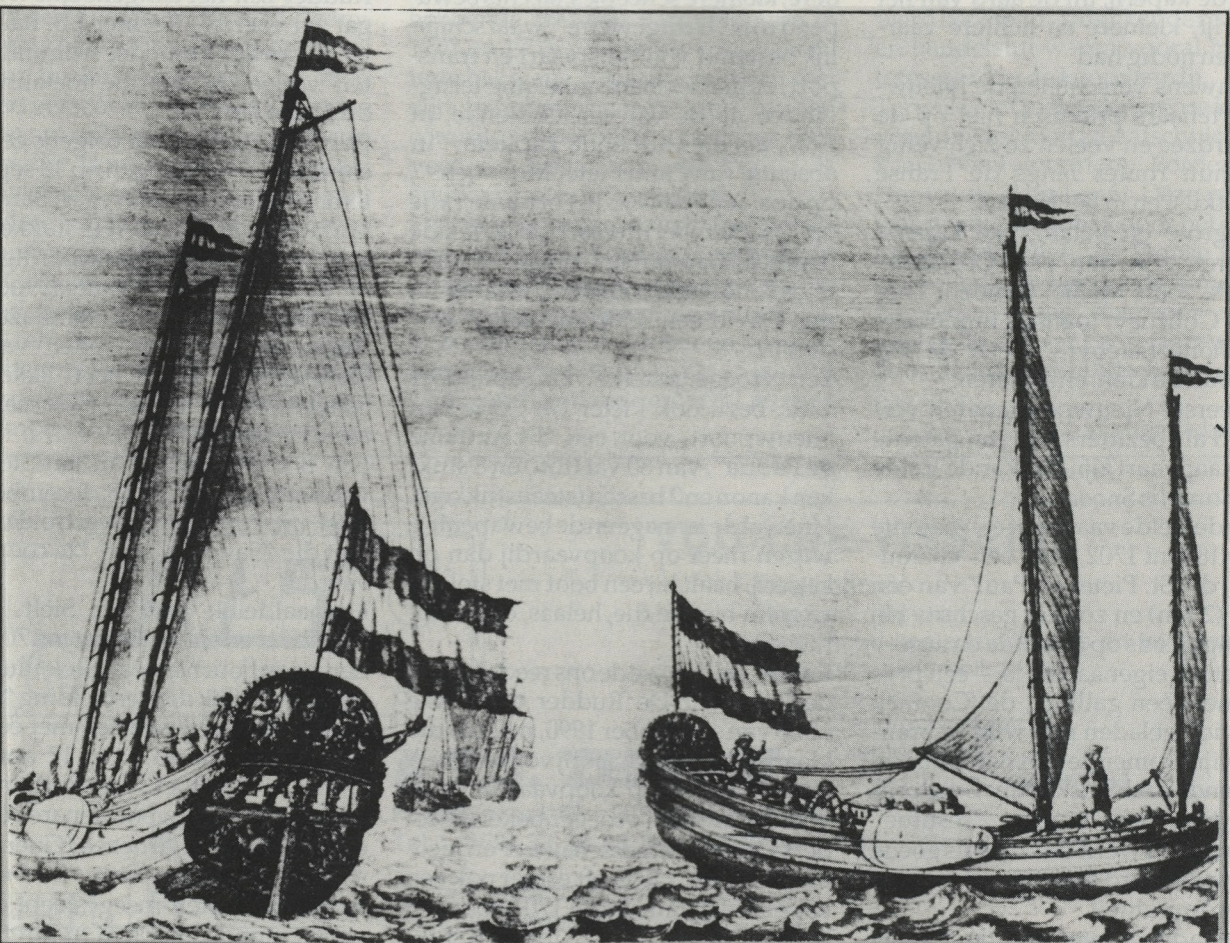
(Successieoorlog 1702-1706)

BIJ HET UITBREKEN van de beruchte Successieoorlog in 1702, zijn Oostende en Nieuwpoort onder Spaans bewind en behoren dus tot het Franco-Spaanse bondgenootschap. De Verenigde Provinciën en Engeland zijn de vijanden, geducht op zee.

Op 6 juli 1706 wordt Oostende ingenomen door de Anglo-Bataven, terwijl Nieuwpoort onder Spaans-Frans bewind blijft en die twee dus vijanden worden.

Intussen ontwikkelt er zich, vnl. in de Noordzee, een drukke kapersoorlog die de Vlamingen tot in het uiterste Noorden van Schotland en de Westkust van Noorwegen zal brengen.

De resultaten van de Vlaamse kapers zullen zo merkwaardig zijn dat onze Oostendse kronijkschrijver Bowens de 'Kronijke van Vlaenderen' citeert, om te verklaren dat in 1704 'd'oostendsche, nieuwpoortsche en duijnkerksche kaepers dagelijks nieuwe prijzen maekten en dat het niet te verwonderen zoude wezen, waert dat de daken en deuren van d'Huyzen dezer Steden met Goud of Zilver bezet waeren".



Speeljacht met dogger

INDIEN OOSTENDE en Duinkerke inderdaad heel wat buit binnenrijfden met hun kapers, is dit voor Nieuwpoort niet zo.

Een eerste aanwijzing voor deze stelling ligt reeds in de 'Memorie van de prijzen' over de periode 1702-1706, afgeleverd door de Admiraliteit van Oostende op 6 augustus 1706 aan de nieuwe Bataafse heersers.

Men vermeldt niet alleen de 'Reederij van Nieuport' afzonderlijk, maar citeert enkel een zevental prijzen voor de bekende Nieuwpoortse reders en boekhouders (depositarissen). Men raadplege daarover eventueel mijn studie 'Oostende en de maritieme oorlog tussen 1702 en 1706' in Neptunus van februari 1983, nr 1, pp. 33-43.

Bij nader onderzoek bovendien blijkt dat de gekende reders uit de kaperij van de vorige 'Franse' oorlog zich zijn gaan specialiseren op koopvaardij, gepaard met eventuele kaperij bij gelegenheid, op de lijn Bordeaux, Paimbeuf en Nantes. Dit gebeurde trouwens met zwaardere schepen — lastschepen — terwijl de kaperij, uit de aard van het bedrijf, kleinere en lichtere vaartuigen nodig had.

Trouwens verschijnen de Nieuwpoortenaars praktisch niet op de Noordzee en voelen ze zich veilig op hun routes langs de Franse Westkust en in het Kanaal.

De grote en belangrijke kapersfiguren zijn dan ook Oostendenaars, zoals Michel Canoen, Thomas Gournay, Joannes Lindersen, Anthone Lefebvre, Pieter de Ry, Jan van Emden, en anderen.

De eerste Nieuwpoortenaars vermeld als bezitters van een patente ter kaapvaart zijn Jan Vande Velde en Cornelis Snoeck.

Vande Velde vaart met een patente van 18 juni 1702, voor een 'chaloupe', de 'St. Pieter en Paul' van één last (2 ton) en zonder geschut. Hij brengt reeds op dezelfde datum — wat toch eigenaardig is — een prijs binnen, een gallioot, de 'Coninck David', geladen met wijn en brandewijn, komende van Bordeaux en varende naar Stockholm. Deze prijs zal trouwens moeten "restitué" worden en werd dus niet als goede prijs aanvaard door de rechters van de Admiraliteit.

Enkele dagen later, op 20 juni, kreeg

nog een Nieuwpoortenaar, Cornelis Snoeck eveneens een commissiebrief ter kaapvaart voor een sloep 'St. Jan', van 8 last en zonder geschut, toebehorende fifty-fifty aan de bekende Nieuwpoortse reders Joannes de la Haye en Maillaert de Roo. Van Snoeck horen we niets meer, tenzij in 1704 als 'capiteyn van Niiport', voor de verovering van drie schepen in compagnie van Duinkerkers, met een netto-opbrengst bij de verkoop van 9 522 gulden ten bate van reder de la Haye.

Jan Vande velde zal nog even verschijnen in 1706, met een patente van 15 februari voor een sloep van Dieppe, een 'diepo', maar met twee prijzen, die eveneens niet als goed werden bevonden en "restitué" werden verklaard.

Ik herinner bij deze gelegenheid eraan dat heel wat buitgemaakte schepen werden betwist door hun eigenaars of de kooplui die belangen hadden in de lading. Allerlei voorwendsels werden ingeroepen om de prijs te doen restitueren. Langdurige processen werden daartoe gevoerd.

Hoewel Vande Velde nog vermeld wordt met patenten voor een paar andere, kleinere scheepjes, slechts bewapend met "hantgeweire", waarschijnlijk bestemd voor kustvaart en transport, zullen we hem enkel nog terugvinden na de val van Oostende, in 1707, als dienstdoende kapitein, "in absentie van Capn Pieter Moentjens", op de sloep "de Goede Fortuyn", die op 12 september uitvaart uit Oostende in gezelschap van de Oostendse kapiteins Lindersen en David, waarbij hij met David een schip met kolen oververt.

Een vroege patente, 22 september 1702, bezit ook Pieter De Corte van Nieuwpoort, voor een "St. Anthone de Padua", van 80 vat (ton) en 8 stukken kanon en 2 bassen (steenstukken). Hoewel de tonnage en de bewapening wijzen meer op koopvaardij dan op kaperij, haalt hij een boot met stokvis en zalm binnen die, helaas, ook restitué wordt.

En dan vinden we de ons reeds bekende Passchier De Rudder terug (zie HVB van september 1990, p42-43) die klaarblijkelijk de kaperij volledig verlaten heeft en op koopvaardij vaart voor de ons van vroeger bekende reders Carel de Vleesschauwer en Jacobus de Wael. Hij heeft echter ook een kapersbrief van 26 juni 1703 voor een hoeker "St. Jan" van 70 ton en 6 stuk-

ken geschut en een andere brief van 24 januari 1704, voor een fregat "St. Jan" van 150 ton en 18 stukken. Ook ,dit wijst duidelijk op koopvaardij als werkelijk doel. Hij wordt trouwens herhaaldelijk gesignaleerd rond Quessant en Cameret.

Het lijkt ons de moeite De Rudder even te bekijken in zijn nieuwe functie, omdat we hier een zicht krijgen op de handelwijze van de reders, die voor hem nog steeds de bekende Nieuwpoortse figuren Carel de Vleesschauwer en Jacobus de Waele zijn. Aldus zet Carel de Vleesschauwer, als opperreder in 1703, uiteen hoe De Rudder te Nantes een fregat van 85 last en 16 stukken geschut heeft gekocht en dit naar Oostende wil brengen, waarvoor vijftig matrozen moeten overgezonden worden om het te bemannen. De reder vraagt dan ook voor het schip een commissiebrief voor korte duur (supplement geheten), op naam van Jan Stelt, stuurman van De Rudder, in hoedanigheid van interim-kapitein op de hoeker van "St. Jan", terwijl De Rudder zelf het aangekochte fregat zal voeren. Rechter J.B. Bauwens van de Oostendse Admiraliteit verleende daartoe toelating op 6 oktober 1703.

Deze Jan Stelt zal vervolgens een commissiebrief krijgen op 18 september 1704 voor een fregat "Sancta Maria", van 60 lasten en 15 stukken kanon, "ligghende jegenwoordigh in de riviere van Nantes vòor Paimbeuf, twelck Sr. Balthazar Vignaux (nog een reder van Nieuwpoort) aldaer heeft laeten coopen om ten oorloghe ende coopvaerde te vaeren."

Een boordjournaal van Jan Stelt vermeldt dat hij op 18 december 1704 uit Paimbeuf is vertrokken met die "Sancta Maria" "te coopvaerde".

Herhaaldelijk vertoeft Stelt te Paimbeuf en te Nantes tot in 1705. Een boordjournaal van Stelt illustreert duidelijk die vermelding "te caep en te Coopvaerde" met een typisch voorbeeld. Op 17 april 1705 aan de Hoek van Portland schieten de Nieuwpoortenaars op een kaper van Garnezee (Guernsey) en veroveren hem. De buit wordt door Stelt meegesleept en wordt binnen gebracht in Etretat

op 19 april en Stelt zet zijn reis voort naar Oostende, mits een klein incident omdat de kapitein wegens ziekte moest afgezet worden in een visser van Nieuwpoort.

We hebben hier dus te doen met een aardig staaltje van een "slagje" dat een koopvaarder kon slaan, mits ook de vermelding "te caep" te mogen gebruiken!

De vroegere kapersreders zitten dus te Nieuwpoort volop in de handel zowel van schepen als van handelswaren met, als het meevalt, bi appetite wat winst met de kaperij. Dat van die melding om "te caep en te coopvaerde" duchtig gebruik wordt gemaakt zien we o.a. ook bij Pieter Vroome. Die voer ook zeer vroeg op de koopvaardij, ten bewijze de tonnage van zijn schepen 60, 120, en 170 ton en zware bewapening resp. 8, 18 en 24 stukken geschut - maar beoefende bij gelegenheid ook wat kaperij.

Op 11 oktober 1702 krijgt hij een commissie voor een fregat "St. Anthone de Padua", van 60 ton en 8 stukken en loopt er mee buiten Oostende op weg naar Bordeaux, op 19 april 1703. Maar hij maakt toch eerst nog een akkoord, "compagnie", met Filip De Moor die hij voor de kust ontmoet. En men toert eerst even voor de Hollandse kust om er 20 april een prijs te vangen, die trouwens aanleiding zal geven aan heel wat getwist met andere kapiteins die in de buurt waren en "part" eisen.

De prijs zal op 22 april binnen Oostende geloodst worden, waar Vroome zelfs de verslagen van de Admiraliteit niet afwacht. Vroome blijft nog enkele dagen zwerven tot aan Camper Duyn, houdt er een zeil-

wedstrijdje met Gournay en vertrekt dan maar naar Bordeaux.

Midden oktober is hij opnieuw op weg naar Bordeaux. Zijn laatste vermelding vinden we in 1704 voor een fregat "OLVrouw van Lombardzijde" en in 1706 voor een fregat "Den Hertogh van Beyeren", resp. van 120 en 170 ton.

Een andere Vroome, Jan genaamd, vaart eveneens "te caep en te coopvaert" met een fregat, eveneens genaamd "OLVrouw van Lombardzijde", van 130 ton en 16 stukken en met een patente van 17 oktober 1705. Hij vaart geregeld op Nantes en eindigt een boordjournaal dat zijn aankomst te Oostende vermeldt op 2 februari 1706, met de godvruchtige mededeling "sachtermiddagh ten 4 uren schooten wij voor onse lieve vrou van Lombardien en quaemen voor Niepoort"...

Maar dezelfde Jan Vroome heeft nog gevaren met een "roeychaloupe" van 4 last en maakte zelfs een belangrijke buit die netto 13.109 gulden opbracht, voor 2 schepen met stukgoederen. Een der laatste varende "te caep en te coopvaerde" is Jan Laureins (ook Laurens) die, hoewel reeds gevaren hebbende met een barquelongue in 1702 en 1703, vlug in de koopvaardij terecht kwam. Na een eerste buit met zijn barquelongue, bekomt hij een commissiebrief op 22 september 1705 voor een fregat van 140 ton en 24 stukken geschut "La Jalousie".

Een boordjournaal van dit fregat leert ons dat hij naar Bordeaux vertrekt op 1 oktober 1705, in gezelschap van nog vier andere fregatten. Ze komen aan te Bordeaux op 6 oktober en vertrekken er op 28 november. Op 15 januari 1706, rond Portland verovert Laureins

een hoeker die hij op sleeptouw neemt, om op 18 januari te Oostende aan te landen. De reis was fel gestoord door de mist en, omdat er in kon-vooi gevaren wordt, is men zelfs verplicht op zeker ogenblik "sloug-hen den trommel om bij malcan-deren te blijven".

Wie na Laureins komt heeft geen betekenis meer voor de kaperij, maar vaart uitsluitend 'te koopvaart' zonder nog openige buit uit te zijn.

Aldus kunnen we nog de namen vermelden van Bartel Janssen, Jacob Berrevoet, Jan Van De Kerkhove, Pieter van Stavel, Joannes Stabblé (ook Stabbele).

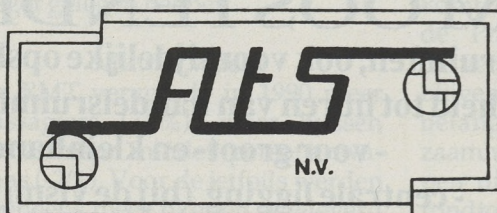
Van Stabblé weten we dat hij met een hoeker van 50 ton en 6 stukken voer in 1705 en 2 prijzen binnenbracht.

Hij zal, na de val van Oostende, hoewel geboren Oostendenaar, Nieuwpoort vervoegen, waar hij in 1708 nog een dogger van zes stukken onder zijn voeten had.

De algemene konklusie voor de kaperij te Nieuwpoort tussen 1702-1706 is dat ze niet systematisch werd beoefend. De gekende reders en handelslui waren vooral geïnteresseerd in de koopvaardij.

Terwijl vele Oostendenaren te kaap varen en de Noordzee afschuimen, vaart Nieuwpoort op Bordeaux, Nantes en Paimbeuf. Deze route was weinig gestoord door het oorlogsgeweld, want de Franse kust zat volledig in bevriende handen: Nieuwpoort lag daarvoor zeer voordelig en haar koopvaart werd door de vijand praktisch niet aangetast.

Walter Debrock



VOOR DE VISSERIJ

Koeltechniek
Frigo en diepvries
Onderhoud koelcompressors en verdampers
Algemene elektronika
Radars
Zend/ontvangers
Dieptemeters
- Huur en onderhoud

A.T.S. ZEEKUST

H. Baelskaai 47 - B-8400 Oostende
Tel.: (059) 32 39 93 Fax: (059) 32 19 82



Bezoek onze toonzaal
Verkoop elektrisch materiaal