

# Het Vlaamse kaperschip der 17<sup>de</sup> eeuw : de Snauw

door Walter DEBROCK

---

ROND het midden der 17<sup>e</sup> eeuw is het courante type van het kaperschip te Oostende, de snauw geworden.

De registers der borgtochten van de Vlaamse Admiraliteitszetels van Duinkerke, Brugge en Oostende vermelden ze doorlopend vanaf 1499 (1). Reeds in oktober 1639 spreekt Jongherijcx, in een brief aan Gottignies, over een sloep die « is aen stranghe ghejaecht bij de Franse snaux » (2). Het vaartuig blijft vermeld in het kapersbedrijf tot in 1744 en zal zijn kenmerken ook zolang niet verliezen.

De woordenboeken van die tijd beschrijven dit scheepje als een langwerpige Zeeuws of Vlaams vaartuig, waarmee Zeeuwen en Vlamingen ter kaapvaart varen (3).

Witsen, de bekende Nederlandse scheepsbouwauteur, schijnt het echter niet te kennen in deze functie, want hij vermeldt het alleen als « binnenlantsvaerder », zoals de Vlaamse pleite, met een drietal koppen bemand, alhoewel het zich soms op zee waagt (4).

De snauw is in feite de Vlaamse naam van de Franse « *barque longue* ». Vaak wordt ze vereenzelvigd met een gewone « *chaloupe* ».

---

(1) Rijksarchief, Fonds Amirauté, nr. 564 (voortaan : Am., 564).

(2) Am., 201, fardes 1639, stuk dd° 21.10.1639.

(3) Dictionnaire de Marine van Aubin (1722). In volksuitgave, nl. Dictionnaire portatif of Nederduitsch en Fransch Woorden-boekje, van Pieter Marin, Amsterdam, 1753, zelfde definitie.

(4) N. WITSEN, *Aeloude en Hedendaegsche Scheeps-bouw en Bestier*. Amsterdam, 1671. Deel I, p. 170-171.

De prijzenregisters van de Admiraliteitszetel van Oostende spreken van een snauw of « platboomschipken » (5) of een « chaloupe » (6).

In het register der borgtochten voor de kaperspatenten of commissie-brieven derzelfde Admiraliteit, vinden we reeds in 1654 (7) de « chaloupe Jesus Maria Joseph » evenals de chaloupe « Onze Lieve Vrouwe », ook aangeduid onder de naam van « snauwkens ».

In 1656 vermeldt men aldaar « eene chaloupe ghearmeert ten oorloghe » die verder een « snauw » wordt genoemd (8).

Elders nog wordt hetzelfde vaartuig een « dubbele chaloupe » geheten (9).

In latere jaren wordt gewoon gesproken van « barckelonge ofte snouw » (10) met alle mogelijke varianten in de schrijfwijze (11).

Het type van het vaartuig zelf leidt tot deze diverse benamingen. Het varieert immers tussen 1 en 20 à 25 last (12) en vertegenwoordigt aldus de tonnenmaat van onze hedendaagse kleinste en kleinere kust-visserssloepen met kleinste motordrijfkracht.

In 1692 wordt het schip « De Melckteele » vermeld als een *open* sloep of barquelongue van 3 last en 2 stukken kanon (13).

De snauw is dus een soort sloep, soms open, van 2 tot 40 à 50 ton, voerende doorgaans, naar gelang haar grootte, van 2 tot 8 à 10 stukken kanon, soms vergezeld van een of meer steenstukken of bassen.

Hoe is men tot dergelijk lopend, in bepaalde periodes dominerend, type van kapersvaartuig gekomen ?

Immers, bij het begin van de 17e eeuw, na het Twaalfjarig Bestand, was de algemene regel geweest zware schepen te bouwen van minstens 50 last. In 1627 en 1628 geven de meest befaamde Vlaamse kapiteins ter kaapvaart hun advies te kennen over de gewenste grootte der kapersvaartuigen. De overheid wordt inderdaad steeds lastig gevallen tot het uitgeven van kapersbrieven voor schepen van kleinere tonnenmaat. Ze raadpleegt dan ook de bevoegde personen. Hun advies is eensluidend

---

(5) Am., 582, 1653, nr. 18.

(6) Am., 582, 1651, nrs. 24 en 39 e.a.

(7) Am., 565, borgtocht van 15.11.1654 en van 15.2.1654.

(8) Am., 565, borgtocht van 15.2.1656.

(9) Am., 565, borgtocht van 22 mei 1656.

(10) Am., 590, farde 1676, stuk dd° 9 mei 1676.

(11) Barquelon, barquelongue, barckelon en snau, snauw, snouw.

(12) 1 last is ongeveer 2 ton.

(13) Am., 568, farde 1692, patenten dd° 19 juni 1692 en 29.9.1692.



ten gunste van een minimumtonnenmaat van 50 tot 70 last voor de particulieren of kapers (14).

De Hoge Admiraliteitsraad beveelt dan ook op 28 maart 1628 aan de Admiraliteitszetel te Duinkerke als verplichte tonnenmaat aan de kapers op te leggen 50, 60 of 70 last (15).

Men stipte als argument aan dat het voornamelijk de kleine vaartuigen zijn die verloren gaan.

Het is immers de tijd van de zware Hollandse blokkade voor de Vlaamse kust en het moet zwaar tegen zwaar gaan, zowel wat geschut als bemanning en dus tonnage betreft. Trouwens de Spaans-Vlaamse oorlogsschepen, zowel van de Armada als van de particulieren moeten weldra in eskaders varen, omdat de Hollanders met hun patrouilles anders de vaart onmogelijk maken. Afzonderlijke fregatten werden zelfs in de Engelse havens gejaagd en bleven er geblokkeerd.

Toch blijft de vraag van de « particulieren » naar kleinere vaartuigen steeds levendig. In 1634 eist Snellinckx, rechter van de Admiraliteitszetel te Oostende, in een verslag over de toestand te Oostende, kleinere vaartuigen, welke de 30 last niet teboven gaan, « il fault necessaires des petits navires de guerre dans ce havre, sy voisin de Zelande, pour sortir en mer a chaque maree, aussy est de veritable, qu'en un an et demy, l'ennemy n'at sceu avoir un seul navire de guerre de ceulx quy sortent d'icij, estant tous petits. Au contraire, tous les grands navires de Dunquerque, et notamment ceulx de Vande Walle ont este attrapez. » (16).

Dit is een heel andere klokke-ton over een volledig gewijzigde ervaring, alhoewel het niet te betwisten is dat de grote kapersschepen de Hollanders enorme verliezen toebrengen : « tegen de overmacht der grote kapersschepen legden onze kleine convooiers 't thans vaak deerlijk af », zegt J. Elias (17).

---

(14) Am., 128, stuk dd° 12.10.1627, advies van de bekende Oostendse kaperskapitein Symoen Coucke : 60 à 70 last, alhoewel hij zelf een goede en sterke boot van 40 last heeft gevoerd, die echter uitermate goed bezeild was. Op 7.10.1628 volgt het advies van de kapiteins Michiel Jacobsen, Antoon Keerlinck, Jacques Colaert en Matthys Romboult, allen officieren van de Armada te Duinkerke : 50 à 70 last; de vaartuigen van 35 à 40 last, indien sterk, wel gemaakt en goed bezeild, zoals dit van kapitein Coucke, zouden mogen toegelaten worden, doch slechts na degelijk onderzoek van bevoegde zeelui. De kapiteins Jan Pauwels en Jan Winnebroodt beamen dit.

(15) Am., 128, stuk dd° 28.3.1628.

(16) Am., 199, stuk dd° 1.3.1634.

(17) J. ELIAS, *Schetsen uit de Geschiedenis van ons Zeewezen*, I, 1916, p. 83.

De inzichten zullen veranderen met de wijziging van de oorlogsvoering in het Noordzeegebied. Eens de zware Armadaschepen verdwenen uit de noordelijke wateren en de zware blokkades opgeheven, zal men het proberen met lichtere schepen die praktisch als uitsluitend doel zullen hebben het varen ter buit op de slecht verdedigde koopvaardij en visserij, waarbij de vernietiging van de vijandelijke oorlogsvloot weldra totaal veronachtzaamd zal worden. De particuliere reders varen ten oorlog om winst en de kaperij wordt uitsluitend een gewaapende handelsonderneming.

Het schrijven van Snellinckx leert ons nochtans dat, ondanks het officieel verbod, kleinere vaartuigen toch worden uitgereed en uitvaren. Vanaf 1649 zijn ze te Oostende bijna uitsluitend in de vaart !

Het is dan ook niet te verwonderen dat, ondanks het officieel verbod, de Admiraliteitszetel te Duinkerke in 1656 de markies d'Aytona er kan op wijzen dat de kleine schepen de vijand meer schade hebben toegebracht dan de grote. Men bekomt dan ook de officiële toelating tot uitreding van de kleinere vaartuigen die *reeds geruime tijd in de vaart zijn* en als dusdanig vermeld in de officiële stukken <sup>(18)</sup>.

Het kleine, goed bezeeilde vaartuig zal immers het best dienen tot de guerilla-oorlog die vanaf 1648 de kaapvaart zal beginnen kenschetsen, als gevolg van de verdwijning van de bescherming der zware Armadaschepen. Ook Tromp gaf aan de Hollanders advies in die zin voor de bestrijding van de zeerovers, in 1651.

Gedurende de periode 1655-1659, tengevolge van de Anglo-Franse blokkade van onze kust, moeten weer talrijke zware fregatten optreden, doch rond het midden van de 17<sup>e</sup> eeuw heeft de kleine tonnenmaat het gehaald en wordt ze het meest aangewend <sup>(19)</sup>.

---

(18) Am., 156, stuk dd° 4.2.1656.

(19) De toestand is in 1656 de volgende in de kaapvaart tegen de Engelsen :  
Te Oostende : 12 fregatten van 4 tot 26 stukken; 13 snauws van 2 à 3 stukken en 1 doggerboot.  
Te Duinkerke : 10 fregatten van 4 tot 10 stukken; een barque van 45 last, een double chaloupe van 40 last, twee chaloupen van resp. 16 last en 3 stukken en 12 last en 2 stukken , en een snauw van 12 last en 2 stukken.  
Te Oostende is de snauw dus reeds het meest gebruikte vaartuig. De haven heeft er weinig diepgang en leent er zich beter toe trouwens. Zie de tabel in Am., 156, stuk dd° 20 juni 1656.  
Op de Turken en de Portugezen varen vijf zware fregatten en een pinas. Bij de Oostendse fregattenkapiteins vinden we Erasmus de Brouwere, Cornelis Tetaert, Jan Coopman, Josse Contant, Pierre de Ruelle, Leonard Arentsen, Alonso Borgas, Cornelis Verhaeghen, Antoon Boone, Bernard Carel, Clement Reijde, Pieter Thijssen. De bekende Joos Sap vaart met een doggerboot.



d'Aubin, in zijn « Dictionnaire de Marine », geeft als definitie van de snauw (senau) : « C'est une barque longue dont les Flamands se servent pour la course. Elle ne porte que 25 hommes au plus. »

A. Jal, in zijn « Glossaire nautique », geeft volgende verklaring over de barque longue : « Espèce de petit navire de guerre, dont Guillet (1683) parle en ces termes : « Un petit bastiment qui n'est point ponté, plus long et plus bas de bord que les barques ordinaires, aigu par son avant, et qui va à voiles et à rames. Il a le gabarit d'une chaloupe, et en beaucoup d'endroits on l'appelle : Double chaloupe <sup>(20)</sup>. Desroches (1687) dit que la Barque longue n'a qu'un pont ». Il faut conclure de ces deux assertions différentes, relatives au pont, que certaines Barques longues n'étaient point pontées, quand d'autres avaient un pont <sup>(21)</sup>. Dans l'œuvre de Gueroult Du Pas (1709) « Les différents bâtiments de la Mer Méditerranée, et ceux de l'Océan » (Bibl. Nations. Estampes vol. I-C.6), on trouve des figures très bien faites des Barques longues de l'une et l'autre mer. L'une sous le n° 18, a un peu l'aspect d'une galiote, mais plus lourde à la poupe, que surmonte une dunette; elle a six canons, trois mâts latins et douze rames de chaque bord sur un apostis. L'autre, sous le n° 19, est plus petite que celle-ci; elle est sans éperon et sans artillerie; elle a deux mâts portant chacun une voile carrée; elle borde dix avirons de chaque bord, sur le plat-bord. »

Afgezien van de Latijnse zeilage, lijkt ons de beschrijving van Jal duidelijk geschilderd. Ze stemt overeen met de diverse types die onder dezelfde namen worden weergegeven in de registers van de Admiraliteitszetels van Vlaanderen : open sloep, dubbele chaloupe.

Een stuk van 4 juli 1704 <sup>(22)</sup> spreekt van « la quervette ou esnau », t.t.z. de korvet of snauw. Ook Jal geeft in zijn « Glossaire » zoals tevens in zijn « Archéologie Navale » te kennen dat de « corvette » is « une espèce de barque longue ». Dit bevestigt nogmaals de door onze Admiraliteit gebruikte terminologie. Wellicht was het woord korvet reeds lang mondgemeen te Oostende op het einde der 17<sup>e</sup> eeuw, vermits we herhaaldelijk herbergnamen ontmoeten « In de korvet » <sup>(23)</sup>.

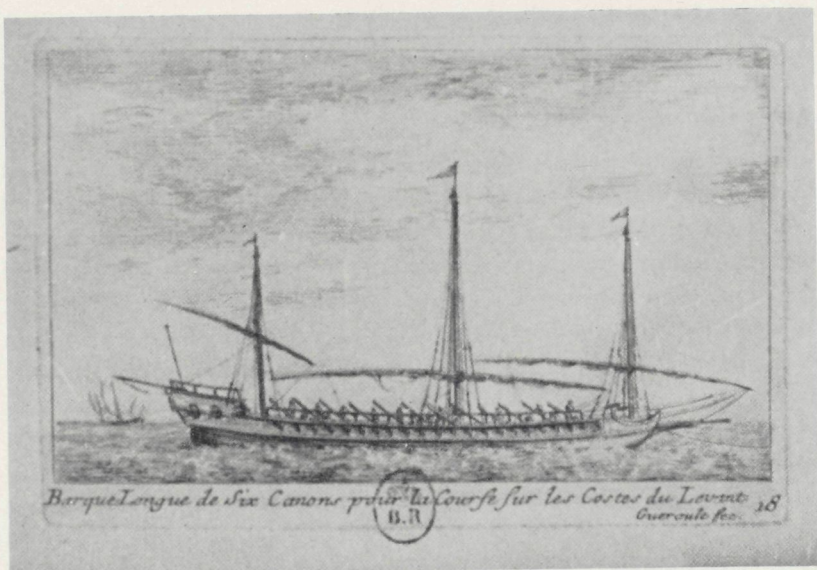
---

(20) Cfr. de benamingen vermeld hierboven.

(21) Cfr. de hoger vermelde « Melckteele », open sloep of barquelongue.

(22) Am., 561.

(23) O.a. Am., 878. Journaal van Jacob Bourne, p. 140, rek. 18.12.1676. Ook in archief Chambre des Comptes, stuk 26154, rek. 1693 : « Betaelt aen Marie Vlieghe uyt de Corvette ».



*Reproductie van een barque longue uit Guercoult du Pas (nr. 18)*

Foto Musée de la Marine, Parijs (met toelating).

Een meer preciese beschrijving van een barque longue of snauw wordt gevonden in een oorspronkelijk Vlaams stuk, berustend op het archief te Brugge (24).

Op 1 mei 1691 wordt bij de Brugse sloopstimmerwerven van Jacob Moentack een bestelling doorgegeven door de Staten van Vlaanderen ten behoeve van de Vlaamse konvooidiensten, die onder hun beheer ressorteren. Het gaat om een barque longue van het doorsnee-type, nl. gewapend met 4 kanonnen en 4 bassen of steenstukken. Het kohier bevat volgende voorwaarden die ons een uitstekend beeld geven van het vaartuig: « Project omme te maecken een barque longue voor de provintie omme open te vaeren ende ghemonteert te worden met vier stukken canon ende vier bassen door Jacob Moentack.

50 voeten in de kiele

4 à 5 voet over steven

17 voeten wydt

6 1/2 voet salvo justo diepe in truym onder de dochte  
sullende naer gissinghe 5 1/2 voeten à 6 diep gaen. »

(24) L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'ancienne Estaple de Bruges*, IV, Brugge, 1906, Nr. 2587, p. 539-541.



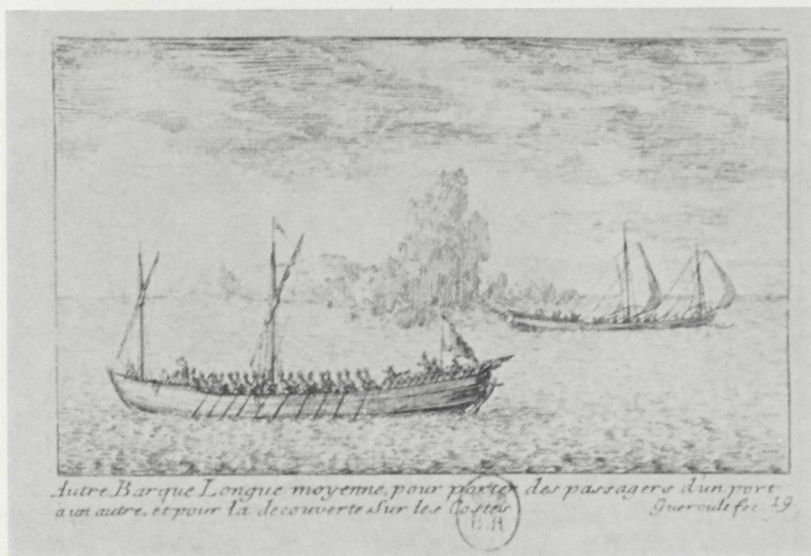
Indien de voeten Brugse voeten zijn van die tijd, geeft dat 11 duim of 0,2744 m.

« In de kiel » moet de « longueur portant sur terre » zijn, terwijl « over steven » zonder twijfel betekent van het uiterste einde van de voorsteven tot het uiterste einde van de achtersteven <sup>(25)</sup>.

In onze meeteenheden bekomen we dan een kiellengte van 13,72 m., voor een lengte « over steven » van 15,092 m.; de grootste breedte 4,6648 m. en de diepte in het ruim, onder de docht of doltf (roeiersbank, 1,7836 m., met een diepgang van ongeveer 1,5092 m.

Het vaartuig lag dus tamelijk laag op het water zoals het een schip met riemen uitgerust, past.

Het grondplan laat ons bijgevolg een schip zien met een verhouding van lengte tot breedte van 1 tot 3 1/4, wat ongeveer overeenstemt met de verhoudingen van onze hedendaagse kustvaartsloepen (vb.: de O.225 heeft 21,30 m. op 5,97 m.).



Reproductie van een barque longue uit Gueroult du Pas (nr. 19)

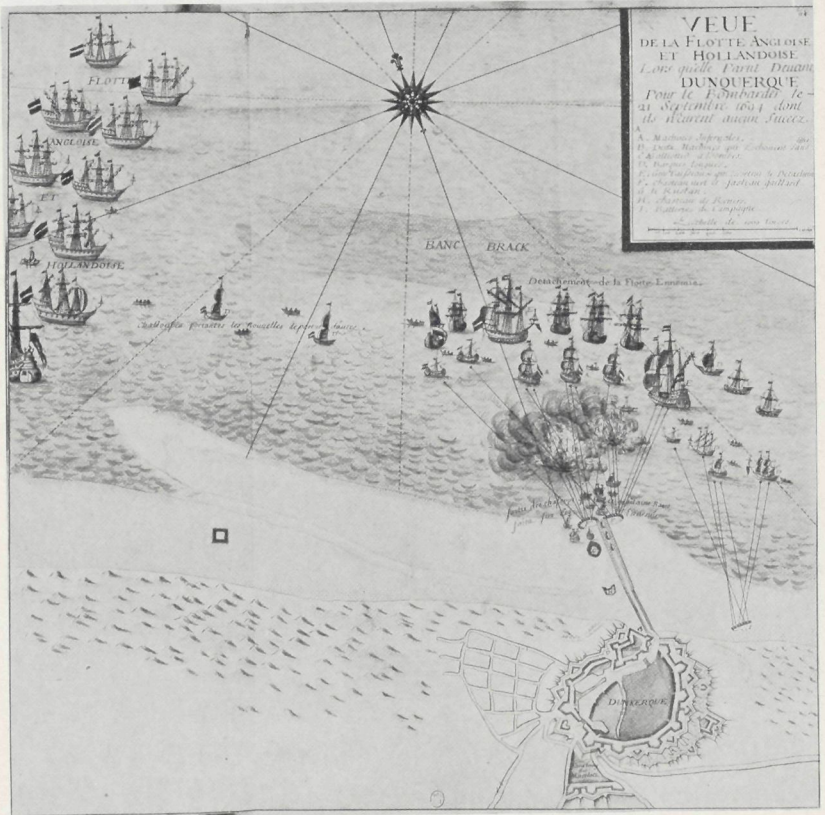
Foto Musée de la Marine, Parijs (met toelating).

(25) Cfr. O. BUYSENS, *Scheepsmeting in Vlaanderen in de XVIIIde eeuw*, in « Mededeelingen van de Academie van Marine van België, Boek I, 1936-37, p. 84 en vlg.

Van achter komt er een « plicht » (plecht) van 15 à 16 voeten evenals van voren, hetzij telkens van 4,3904 m. lengte, terwijl van het schip gezegd wordt « tussen beide plichten zal topen vaeren ».

Het zal hebben 9 roeiersbanken langs elke zijde, hetzij 18 riemen. Op ieder plecht zal men nog 4 riemen kunnen gebruiken, wat een totaal van 26 riemen maakt, waarmee « in occasie ghevoughelick gheroeyt zal connen worden ».

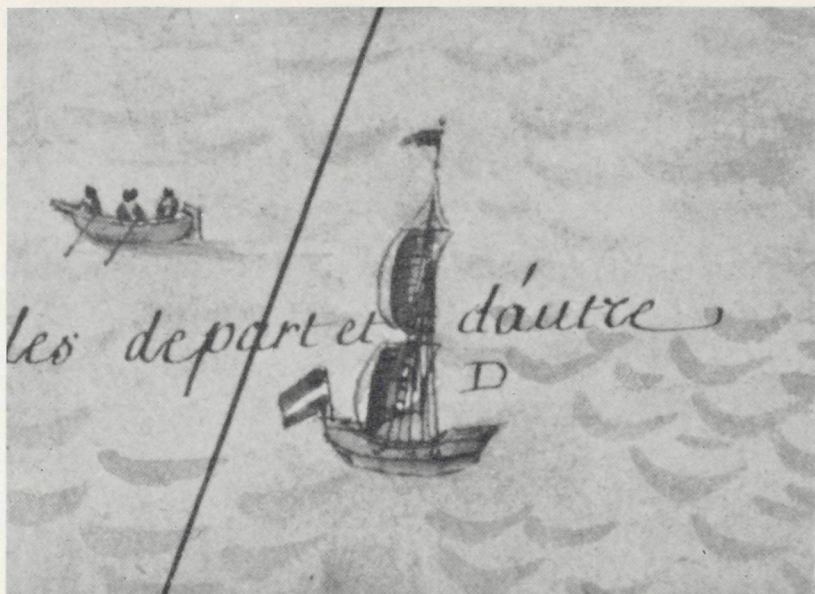
In de achterstevan zal een « broodtoeye » worden gemaakt met een « cayhutte » en een wapenkist, van buiten aangebracht tegen de plecht. In de voorste plecht moet een kombuis worden ingebouwd met een ruimte voor de kabels, waarboven het volk moet slapen.



*Reproductie van een zicht op de Anglo-Bataafse vloot  
De schepjes met de letter D aangeduid zijn barques longues.*

Foto Bibliothèque nationale, Parijs (met toelating).





*Détail uit het zicht op de Anglo-Bataafse vloot vóór Duinkerke, 1694 :  
een barque longue*

Foto *Bibliothèque nationale*, Parijs (met toelating).

De zeilage wordt nader bepaald als volgt : « Moet vaeren met een langhe hoore sonder voor marzeyl, maer met een cleyn bougspriet ».

Een « langhe hoore » of « langoore », ook nog « langhe oore », is een schoverzeil, zoals blijkt uit andere rekeningen van de konvooidienst <sup>(26)</sup>. Het schoverzeil is het groot zeil. Het « voor marzeyl » of voormarszeil is het tweede zeil op de voorste mast <sup>(27)</sup>. De roeipoorten moeten gemaakt worden met schuiven, zoals vroeger gedaan is geworden op de barque longue van kapitein Niclais de Rudder, ook gebouwd door Moentack.

Het kohier vermeldt ook, naast andere details, dat tussen beide plechten een eiken waterboord gelegd moet worden, van 2 voet, hetzij 0,5488 breed. Daar ieder waterboord zijn « schers stock » moet dragen, kan men er het gevolg uit trekken dat het open gedeelte van deze snau waarschijnlijk kon afgedekt worden <sup>(28)</sup>. De balken en planken dienen

(26) L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *ibid.*, p. 506, nr. 507 : « De langhoore ofte schoverzeil ».

(27) N. WITSEN, *Aeloude en Hedendaeghsche Scheews-bouw en Bestier*, p. 64.

(28) Schers stock : de scheerstok (Fr. : galiote).

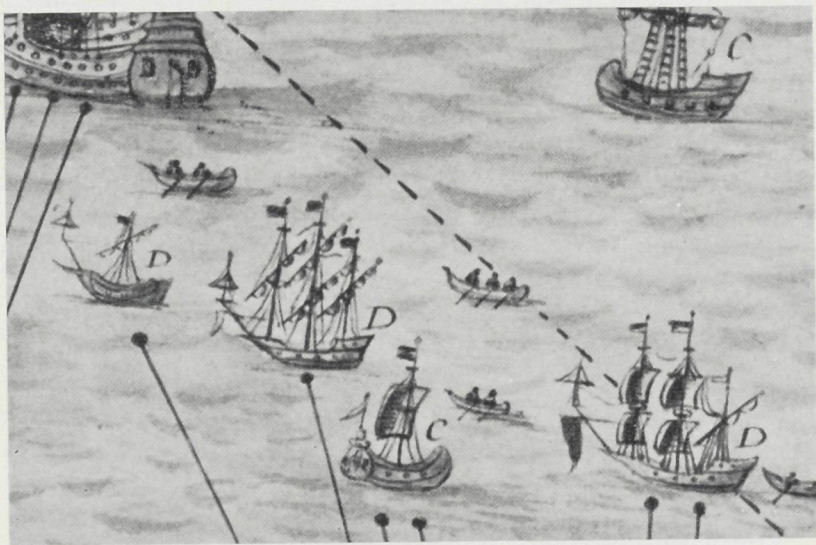
in grenen hout te zijn. De balkweger en de twee « mastbalcken » moeten van eikenhout gemaakt zijn.

Ruw berekend zal de tonnenmaat van deze barque longue rond de 20 last of 40 ton hebben bedragen <sup>(29)</sup>.

De zeilage levert heel wat diversiteit op. Immers, daar de tonne-  
maat der snauws zeer variabel is, zal ook de bezeiling in verhouding  
variëren.

Jean Merrien spreekt van « barques longues, ayant souvent trois  
mâts, quatre voiles (foc, misaine, grand-voile ou taille-vent, tape-cul),  
parfois surmontées de flèches, également au tiers » <sup>(30)</sup>.

Jean de la Varende situeert ze als volgt : « Cette sorte de galère  
de haute mer, qui à deux ou trois mâts, bordait ses avirons pour réaliser  
des liaisons nécessaires malgré le vent » <sup>(31)</sup>.



*Barques longues uit het zicht op de Anglo-Bataafse vloot  
vóór Dunkerke, 1694.*

Foto Bibliothèque nationale, Parijs (met toelating).

(29) Volgens de geciteerde afmetingen ruw berekend :  $14 \times 5 \times 1,8$  is 136;  
 $136 \text{ m}^3 : 2,821$  is 44 ton of 22 last.

(30) Jean MERRIEN, *Histoire des Corsaires*, Amiot-Dumont, Paris, 1954, p. 90.

(31) Jean de la VARENDE, *La Navigation sentimentale*, Flammarion, Paris,  
1952, p. 279.





*Model van kleine kaper van het begin der 18<sup>e</sup> eeuw.*

Foto *Musée de la Marine*, Parijs (met toelating).

Uit « Estampes » van Ozanne (1723-1811).

In het archieffonds der Admiraliteit bevinden zich een reeks inventarissen van verkochte snauws uit de jaren 1674-1677, welke ons toelaten de juistheid dezer gegevens te controleren.

De « Sinte Steven » <sup>(32)</sup> is een snauw van 10 riemen, 8 nieuwe en 2 oude, dus ruim wat kleiner dan het model van 1691. Niet voorzien van artillerie bevat het een groot zeil met mast, een grote en een kleine « focke ».

---

(32) Am., 590, farde 1674, stuk dd<sup>o</sup> 8.5.1674.

Op de « Botertonne » <sup>(33)</sup>, een snauw van 10 last en 3 stukken kanon, vinden we ongelukkiglijk geen opgave van zeilage.

Op de « Jesus Maria Anna » <sup>(34)</sup>, van 12 last en 3 stukken, met 24 riemen, bevinden zich een schoverzeil, een « focke », een marszeil, een « blende », een groot « lieseil » en een stagzeil. De blende of blinde is het zeil vooronder aan de boegspriet. Dit blijkt dus een schip met twee masten te zijn met het schoverzeil of groot zeil aan de grote mast, de « focke » aan de voormast, een marszeil boven aan de voorste mast indien het een voormarszeil is en boven aan de grote mast indien het een groot marszeil is, een groot lijzeil dat terzijde aan de andere zeilen wordt vastgemaakt en een stagzeil, tussen de masten.

Een « Jesus Maria Anna » van 1676 geeft ons volgende opsomming van zeilen : een schoverzeil, een focke, een voormarszeil, een grote en een kleine « breaer », een blinde, een groot « stack » (stag) zeil, een groot « lye » (lij) zeil. Het heeft daarbij 22 riement met een tonnenmaat van ongeveer 10 last en 4 stukken kanon <sup>(35)</sup>.

Hier verschijnt een zeilbenaming die voor ons een puzzle is gebleven : de breaer, soms gespeld : breaert, breyaert, breyaer. Dit schijnt een specifieke Vlaamse zeilnaam te zijn, die we nergens elders hebben ontmoet. Witsen, noch de Nederlandse specialisten kennen het woord.

Een in dank aanvaarde suggestie van de Nederlandse specialist, de heer Voorbeytel Cannenburgh, brengt het woord in verband met het Engelse « yard », zijnde de ra aan de grote mast van een langscheeps getuigd vaartuig. Samengevoegd met het op zijn Oostends uitgesproken « breed », zou dit een « bree-yardzeil » kunnen geven.

Anderzijds vonden we vermeld in de rekeningen van de Vlaamse konvooidienst « groote breaers reen » <sup>(36)</sup>, welke zich bevonden in de magazijnen van Sas-Slykens, bij Oostende. Waar een ree is, is een ra, dus komen de « breaers » vast aan ra's ? Zijn het een soort marszeilen ? Doch hier valt de mogelijkheid bijna weg, daar we de « breaers » vaak terugvinden in het gezelschap van afzonderlijk vermelde voormarszeilen. Zo o. a. ook op de inventaris van de snauw « De jonge Cornelia », in 1677 « leggende achter de kercq » te Oostende, met ijzeren ballast en volgende zeilen : een langhe oore, een grote breaer, een kleine breaer,

---

(33) Am., 590, farde 1675, stuk dd° 31.10.1675.

(34) Am., 590, farde 1675, stuk dd° 16.11.1675.

(35) Am., 590, farde 1676, stuk dd° 9.5.1676.

(36) L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *op. cit.*, nr. 2587, p. 521, magazijn van Sas-Slykens : « groote breaers reen, 1 pièce ».



een focke, een voor marszeil, twee staghzeilen, een lijzeil, een blinde (37).

Is het een soort briefok, zoals dhr. R. De Bock het suggereert ? Moeilijk te beantwoorden !

We vinden dus steeds dezelfde zeilage, met af en toe een stuk minder of een stuk meer (blinde, voormarszeil, breaers).

De « H. Dryevuldicheijt », van 20 last en 8 stukken kanon, bezit in 1676 dezelfde zeilen met daarbij een « knuver » en een focke bonnette (38). Ze bezit 22 riemen.

Uit deze verschillende inventarissen kan men in elk geval opmaken dat waar lijzeilen en stagzeilen aanwezig zijn, ook wel razeilen in gebruik waren.

De rekening van een levering van zeilen voor de snauw van kapitein Guillaume van Beyeren, op 20 mei 1689 (39), geeft ons een benul van de afmetingen van zekere zeilen. Een nieuwe langhoore met een focke en een grote en kleine breaer vragen samen 349 ellen lijnwaad. Er is een groot stagzeil van 21 ellen, verder twee « leiseyllen en een blynde ». Eigenaardig dat, evenals in enkele andere inventarissen, de langhoore, de focke en de breaers in een adem worden genoemd. In dezelfde rekening spreekt men nog van een « kruisfocke ». Zouden al deze zeilen behoren tot voor- en grote mast ?

De bewapening van de snauws varieert volgens de tonnenmaat der vaartuigen. Ziehier enkele gegevens :

<i>Schip</i>	<i>Tonnen- maat</i>	<i>Jaartal</i>	<i>Ka- nonnen</i>	<i>Bas- sen</i>	<i>Mus- ketten</i>	<i>Pisto- len</i>	<i>Bij- len</i>	<i>Pij- ken</i>
Ste Steven	14 last	1674	—	—	2	13	10	6
St. Patricq	12 »	1675	4	1	23	10	7	?
Jesus Maria Anna	10 »	1675	3	—	24	8	7	24
Botertonne	10 »	1675	3	1	20	17	10	?
H. Dryevuldicheyt	20 »	1677	8	2	24	12	12	12

(van 4 pond)

Ieder schip had daarbij een hoeveelheid granaten aan boord. De schepen waren zwaar bemand, ja zelfs overbemand.

De « St. Anna » van kapitein Jan Olliviers, 18 last en 4 stukken, is in 1674 bemand met 19 officieren, 4 kwartiermeesters, 17 matrozen,

(37) Am., 590, farde 1677.

(38) Am., 590, farde 1677, stuk 11.11.1677.

(39) Am., 671, prise 49, blad 77.

7 « volontaires » of mannen die dienst doen als soldaten, en 4 jongens, hetzij in totaal 51 koppen !

Onder de officieren dient men te verstaan de kapitein, de luitenant, de schipper, 2 onderstuurmannen, 2 bootsmannen, de schrijver, een chirurgijn, een cave (hoofd der volontairs), een konstabel (artillerie-officier), een timmerman, een schieman, een kok, een bootzmanmaat, de bottelier, de schiemanmaat, de « coxen » en de konstabelsmaat. Onder de jongens bevindt zich een « kajuitwachter » (40).

Deze overbemannings is de regel. We vinden ze op alle tijdstippen van de kaapvaart terug.

De barquelongue van kapitein Roeland Sijbers, 25 vat en 5 stukken kanon en 2 bassen, voert in 1689 56 « eters » (41).

De « Ceurvorst van Saxen », barquelongue, of snauw van Carel Pieters, van 10 last en 1 stuk kanon en 1 bas, voert 26 « eters » (42), in 1689.

De « San Jago de Victoria », 15 last en 6 stukken kanon, kapitein Frans de Smit, heeft een monsterrol waarop 69 man voorkomen, w. o. 11 jongens. Weliswaar staan er 16 man aangetekend als « absent », maar dat geeft toch nog steeds 53 man voor 30 ton ! (43)

In 1691 vinden we de snauw « Carolus Secundus » vermeld, kapitein François Crinssen. Het schip voert 5 stukken kanon en 4 bassen, draagt 15 last en is bemand met 43 à 44 koppen (44).

Deze zeer zware bemanning spruit voort uit een noodzakelijkheid van de kaapvaart.

In de eerste plaats zijn er steeds enkele « volontairs » aan boord, d.w.z. geen eigenlijke zeelui, doch krijgslieden die onder bevel staan van een « cave ». Zij hanteren de wapens wanneer de bootsgezellen aan hun beroepsbezigheid verbonden zijn, bv. wanneer moet geroeid worden of anders gemaneuvreed.

Vervolgens moet men denken aan de prijzen die men neemt. Een veroverde prijs moet bemand worden en naar de haven gestuurd. Dit vergt steeds een kleine ploeg onder bevel van de luitenant of een kwartiermeester, vergezeld in de regel van een jongen (wat de soms talrijke

---

(40) Am., 571, farde 746/1674, stuk dd° 14.2.1674.

(41) Am., 672, farde prise 51, stuk dd° 3.7.1789.

(42) Am., 672, farde prise 50, p. 1 en vlg. dd° 14.7.1689.

(43) Stadsarchief van Nieuwpoort, nr. 4850, stuk dd° 11.10.1690.

(44) Am., 881, stuk dd° 27.7.1691.



jongens aan boord verklaart). Het nemen van enkele prijzen volstaat om de oorspronkelijke bemanning tot een normaal cijfer te doen zinken. Soms moet men terug naar de haven om volk bij te halen of het volk van de prijzen te komen terughalen. De kracht van de kapers ligt daarbij, wanneer het op vechten aankomt, in het enteren, wat veel volk vereist <sup>(45)</sup>.

Uit de geciteerde inventarisopgaven kunnen we opmaken dat ongeveer de helft der bemanning gewapend was met musketten, terwijl daarbij een derde van pistolen was voorzien. De bijlen (houwers) en pijken vullen het lichte geschut aan.

De opgang van de snauw of barque longue lijkt ons nauw verbonden te zijn met de oorlogen tegen Frankrijk. Ze is praktisch voor het kruisen in het Kanaal en onder de Franse kust, waarbij men zich tot onder de Bretoense kust riskeert. Om verder te varen gebruikt men ze slechts uitzonderlijk, al vinden we wel eens een Oostendse snauw op de Baskische kust, waar ze haar prijzen opstuurt naar St. Sebastiaan. Doch voor dergelijke ondernemingen, zoals gedurende de kaapvaart op de Portugezen, gebruikt men zwaardere fregatten, van meer dan 30 last.

Voor de periode onmiddellijk na de val van Duinkerke, in 1646, beschikken we slechts over zeer onvolledige gegevens, welke vermeld worden in de prijzenlijsten van de Admiraliteit te Oostende. Niet altijd immers worden de schepen en de aard van de vaartuigen vermeld bij de inschrijving van de buitgemaakte prijzen. Nochtans geven de gedeeltelijke aanwijzingen de zekerheid dat tussen 1649 en 1653 bijna uitsluitend kleinere vaartuigen werden aangewend in de Oostendse kaperij. Zeer uitzonderlijk wordt een fregat vermeld. De regel is de snauw of, soms, de « chaloupe », die waarschijnlijk vaak hetzelfde aanduidt.

De verklaring van deze overweldigende meerderheid voor de snauw ligt hier niet alleen in het feit van de jacht op de Fransen in het Kanaal en langs de Franse Noordkust, maar in de onmogelijkheid aan de talrijke uit Duinkerke naar Oostende uitgeweken kaperkapiteins zware schepen te bezorgen. De scheepsbouwwerven te Oostende en te Brugge waren zonder twijfel in de onmogelijkheid op korte tijd voldoening te geven en men moest zich tevreden stellen met de kleinere en gemakkelijker te vervaardigen schepen, alsmede met gemakkelijk te bewapenen lichte handels- of vissersschepen.

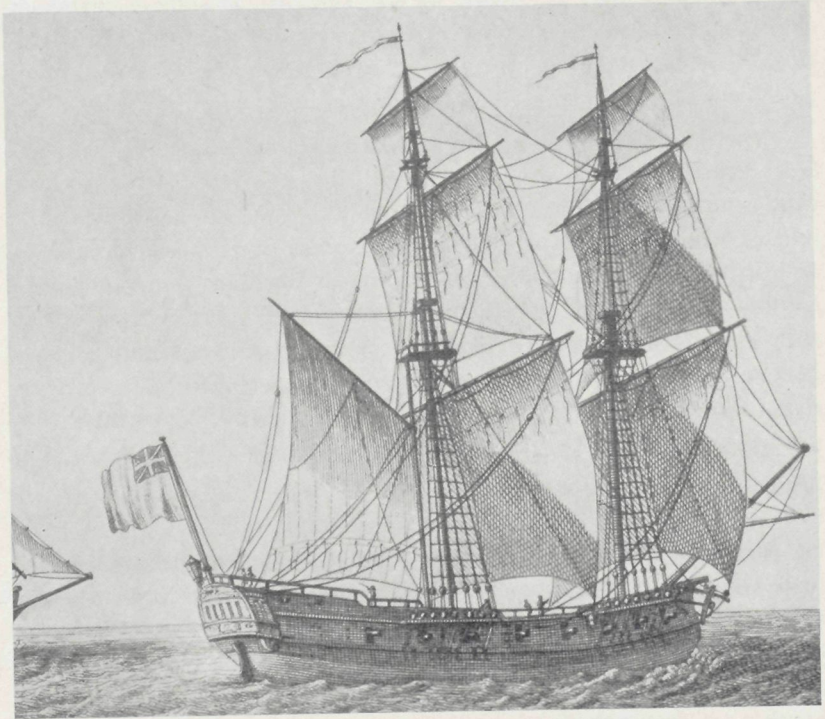
---

(45) N. WITSEN, *op. cit.*, Deel II, p. 432 verkondigt dit trouwens als een officiële theorie.

Zelfs beroemde kapiteins, met langdurige ervaring van zware schepen, varen in die periode met snauws en gewapende sloepen, aldus Erasmus de Brauwer, Joos Sap, Inghel Crop, Maillaert de Smit.

De meest befaamde kapiteins, welke naam maakten in kaperij of konvooidienst, begonnen als eenvoudige aanvoerders van een snauw. Slechts na hun eerste wapenfeiten krijgen de Van Maestricts, de Mansvelts, de De Moors, de Rudder of Jacob Roelinx, een fregat onder de voeten <sup>(46)</sup>.

In de onderstaande tabel geven we het aantal en de aard der vaartuigen op die, in de verschillende oorlogen ter zee, ter kaapvaart uit Oostende en Nieuwpoort uitgevaren zijn. De overgrote meerderheid der schepen van kleine tonnage varen uit voor één reis (3 à 6 tot 8 weken). De schepen van grote tonnage (vanaf 20 à 30 last) kunnen patenten bezitten goed voor één jaar en meer.



*Snauw uit de 18de-19de eeuw*

Foto Musée de la Marine, Parijs (met toelating).

---

(46) De gegevens liggen verspreid over de prijzenlijsten van 1649-1657, Am. 582.



De gegevens werden verzameld in de registers der patenten en de registers der borgtochten der admiraliteit van Oostende. Onder de diversen staan enkel schepen van kleine tonnage vermeld (doggers, buizen, hoekers, enz.).

<i>Oorlogsperiodes</i>	<i>Aantal snauws</i>	<i>Aantal chaloupen</i>	<i>Aantal « diepo's »</i>	<i>Aantal fregatten</i>	<i>Aantal diversen</i>
1666-1668	36	7	1	22	4
1672-1678	155	65	89	48	18
1684	6	4	6	1	2
1689-1697	130	53	12	31	13
1702-1706	28	19	4	69	8
1706-1714	39	23	1	12	8
1744	3	2			1

De « chaloupen » (gewone sloepen, Groenlandse chaloupen, schuyten, Blankenbergse schuyten) evenals de diepo of dieppoïs (een kleine soort sloep naar model uit Dieppe) zijn alle eveneens van kleine tonnenmaat. De fregatten kunnen vanaf 20 last als dusdanig opgetekend staan, maar bedragen gewoonlijk van 30 tot 70 last.

Deze tabel geeft een duidelijk beeld van de opgang van de snauw en ook van de andere schepen met kleine tonnenmaat gedurende de oorlogen tegen Frankrijk. Inderdaad, dan staan de kustvaart en de kruistochten in het Kanaal aan de orde van de dag. Zodra de strijd op zee tegen de zware en goed uitgeruste Engelse en Hollandse oorlogsbodems gaat (1702-1706) gebruikt men een stijgend aantal zwaardere schepen, fregatten, die dan ook langere kruistochten maken op grote afstand en tussen Schotland en Denemarken jacht maken.

Tegen de Fransen gaat het trouwens veel gemakkelijker. Hun zware oorlogsvloot komt zelden met man en macht in het Kanaal en langs de Noordzeekusten.

De « barques longues » van 1744 bedragen 25, 36 en 70 vat, hetzij ongeveer dezelfde tonnenmaat van vroeger.

Rond het midden der 18e eeuw wordt de naam snauw reeds gegeven aan een gans ander type van vaartuig, uitgerust met een bezaansmast, van het soort brick. En dit is een andere geschiedenis.

