



**De Oostendse kaapvaart tijdens de Negenjarige Oorlog (1688-1697)**

**Een overzicht van de werking, het scheepsbestand, de betrokken personen en de opbrengsten.**

## **1. Overzicht**

1. Overzicht	Pag. 2
2. Dankwoord	Pag. 3
3. Inleiding	Pag. 4
4. Verloop Negenjarige Oorlog	Pag. 9
4.1 <i>De Strijd op het Land</i>	Pag. 9
4.2 <i>De Strijd op Zee</i>	Pag. 10
5. Werking van het Oostendse Kaapvaartbedrijf	Pag. 17
5.1 <i>Evolutie van de Vlaamse Admiraliteit</i>	Pag. 20
5.2 <i>Het Personeel van de Admiraliteit tijdens de Negenjarige Oorlog</i>	Pag. 22
6. De Oostendse Kaapvaart vóór 1688	Pag. 24
7. De Patenten	Pag. 27
7.1 <i>De Patentaanvraag</i>	Pag. 27
7.2 <i>De inhoud van de Kaperbrief</i>	Pag. 27
8. De Kapers en hun Schepen	Pag. 30
8.1 <i>Het Oostendse Scheepsbestand</i>	Pag. 30
8.2 <i>De Kaperbemanning</i>	Pag. 37
8.3 <i>Kaperkapiteins</i>	Pag. 40
8.4 <i>De Hiërarchie</i>	Pag. 43
9. De Kaapvaart in de Praktijk	Pag. 46
9.1 <i>De Jacht</i>	Pag. 46
9.2 <i>De Entering</i>	Pag. 52
9.3 <i>Het Opbrengen van de Prijs</i>	Pag. 53
9.4 <i>tactiek</i>	Pag. 55
10. De Reders	Pag. 59
11. De Opbrengsten	Pag. 66
11.1 <i>Reglement van de Prijzen</i>	Pag. 66
11.2 <i>Opbrengsten en Succes van de Kapers</i>	Pag. 66
12. Vergelijking Duinkerke en Zeeland	Pag. 71
13. Na de Negenjarige Oorlog	Pag. 73
14. Conclusie	Pag. 75
15. Bibliografie	Pag. 77

## **2. Dankwoord**

Mijn grote dank gaat uit naar mijn huidige promotor: prof. dr. Michael Limberger voor zijn hulp met de literatuur, en de feedback. Ook dank ik mijn eerste promotor prof. dr. Jan Parmentier voor zijn hulp en inzicht tijdens het eerste semester. Mijn medestudenten, voor de tips en het luisterend oor. Het personeel van het Algemeen Rijksarchief in Brussel, de bibliotheken van Gent, Leuven, Brussel en Oostende voor hun hulp en vriendelijkheid. Mijn familie in het algemeen, maar mijn ouders in het bijzonder voor alle steun. Zonder hen had ik dit niet kunnen klaarspelen. Dank ook aan allen die ik hier vergeet en toch hun bijdrage hebben geleverd.

### **3. Inleiding**

De kaapvaart en piraterij heeft altijd tot de verbeelding gesproken, wie deze onderwerpen aansnijdt zal moeilijk kunnen ontkomen aan de clichés die er deel van uitmaken. Men denkt hierbij aan grote zeilschepen, mannen met houten benen, ooglapjes en doodskopvlaggen die het Caraïbisch gebied onveilig maakten. ‘Recente’ films als ‘Pirates of the Caribbean’ bevestigen nog maar eens dat beeld.

Het onderwerp van de kaapvaart doet bij iedereen wel interesse opwekken, maar de kennis erover is meestal maar pover. Sommigen weten nog iets af van kapers als Jean Bart of Piet Heyn maar daar houdt het dan ook op. De geschiedschrijving over kaapvaart is nochtans overvloedig, waarschijnlijk door de interesse die ze opwekt. Helaas is veel van deze literatuur nogal romantisch of nationalistisch van aard. Latere historici behandelen kaapvaart dan ook maar als iets marginaals, een onderwerp waar oude clichés in bevestigd worden.

Ik moet toegeven dat mijn enthousiasme voor dit onderwerp toch voor een groot stuk is beïnvloed door deze clichés. Na enige studie wordt uiteraard duidelijk dat de realiteit heel anders was, maar daarom niet minder boeiend.

Wat de geschiedenis van Oostende betreft is er op het eerste zicht ook al veel voor handen maar na een betere studie zie je dat de meeste werken over het beleg van Oostende handelen (1601-1604), of globaler Oostende in de 80-jarige Oorlog, of over de Oostendse Compagnie van de 18<sup>de</sup> eeuw. De periode waar ik over wil werken valt er een beetje tussenuit.

Het doel van mijn paper is om een beeld te schetsen van de Oostendse kaapvaart tijdens de Negenjarige Oorlog (1688-1697), die ook wel de Oorlog van de Liga van Augsburg wordt genoemd.

Mijn probleemstelling voor deze paper is eerst een beeld krijgen van de Negenjarige Oorlog, daarna kijken hoe kaapvaart in het algemeen werkte en uiteindelijk hoe de Oostendse kaapvaart in zijn werk ging. Hoeveel schepen waren er? En welke? Wie waren de kapiteins? Welke kapiteins waren succesvol? Wat brachten ze op? Wie waren de reders? Was er een verschil met de Zeeuwse en Duinkerkerse kapers?

Voor mijn werk heb ik verschillende bronnen gebruikt. Om te beginnen het uitstekende werk van Reinoud Magosse<sup>1</sup>. Dit werk geeft de ontwikkeling van de Oostendse

---

<sup>1</sup> Magosse R., *Al die willen te kap'ren varen: de Oostendse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog (1702-1713)*, Oostendse Historische Publicaties, Oostende 1999

kaapvaart weer tijdens de Spaanse Successieoorlog. Het biedt een mooi overzicht van de kaapvaart in al zijn aspecten. Zijn bibliografie was voor mij dan ook bijzonder nuttig. Ook voor het opzoeken in de archieven was zijn werk van groot nut. De algemene lay-out van mijn werk is op het zijne gebaseerd. Het grootste nadeel aan dit werk is dat Magosse ondanks zijn mooie indeling soms vaag blijft over bepaalde aspecten en dat hij de neiging heeft om kwistig met citaten te strooien zonder dat het je wijzer maakt. Magosse heeft ook enkel aandacht voor Oostende. Hij maakt geen vergelijkingen met Zeeland of Duinkerke, desalniettemin blijft het een goed werk

Een 2<sup>de</sup> belangrijk werk is dat van Johan Francke<sup>2</sup>, ook hij heeft een goed overzicht van de kaapvaart. Slechts 1 probleem: het is vooral een beschrijving van de Zeeuwse kaapvaart, al toont hij wel een vergelijking met de opbrengsten van andere landen zoals Frankrijk en de Zuidelijke Nederlanden. Uiteraard zijn er grote gelijkenissen tussen de Zeeuwen en de Zuid Nederlanders maar er zijn ook enkele serieuze verschillen. Zijn werk is vooral belangrijk voor het maritieme aspect van de Negenjarige Oorlog.

Na Magosse is de belangrijkste auteur over de Oostendse kaapvaart waarschijnlijk Walter Debrock. Hij schreef een 10-tal artikels over het onderwerp. Jammer dat hij op een nogal nonchalante manier schrijft. Zijn werk 'de Oostendse kapers'<sup>3</sup> is te verhalend om echt wetenschappelijk te zijn, slechts enkele van zijn artikels halen een wetenschappelijk niveau bv. l'amirauté d'Ostende<sup>4</sup>. Ondanks het feit dat niet alles van hem op een even wetenschappelijke manier is geschreven is kan je niet om zijn werk heen.

Een andere grote naam is Roland Baetens, vooral het artikel 'organisatie en resultaten van de Vlaamse kaapvaart in de 17<sup>de</sup> eeuw'<sup>5</sup> is zeer interessant, helaas is het nogal kort. Hij geeft een kort overzicht van de kaapvaart, alsook enkele cijfergegevens over de opbrengsten en het aantal kapers in verschillende periodes. Zijn werk is een welkome aanvulling maar zijn cijfergegevens zijn nogal vaag en eigenlijk niet gedetailleerd genoeg.

Jacques Bolsée is diegene die de admiraliteitsbundels verdeeld heeft, zijn uitleg over de hervormingen van de admiraliteit tijdens de Negenjarige Oorlog zijn best interessant.<sup>6</sup>

John Lynn's werk gaat over de oorlogen van Lodewijk XIV<sup>7</sup>, hij schreef een heel gedetailleerd verslag over de Franse vloot en over de Negenjarige Oorlog maar bekijkt alles

---

<sup>2</sup> Francke J., *Utiliteyt voor de Gemeene Saake, de Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de negenjarige oorlog, 1688-1697*, Leiden, 2001

<sup>3</sup> Debrock W., *De Oostendse kapers*, De Lachende Visch, 1994

<sup>4</sup> Debrock W., *l'Amirauté d'Ostende*, in: Mededelingen van de Marine Academie van België, jrg. 11, 1959

<sup>5</sup> Baetens R., *organisatie en resultaten van de Vlaamse kaapvaart in de 17<sup>de</sup> eeuw*, in: Mededelingen van de Marine Academie van België, jrg.21, 1969-1971, pag. 89-125

<sup>6</sup> Bolsee J., *Inventaire des conseils et sièges d'amirauté*, Brussel, ARAB, 1932

teveel door het oog van de Fransen. Het Engels standpunt komt nog gedeeltelijk aan bod maar het Nederlandse en Vlaamse nauwelijks. Het is alsof de oorlog zich op zee en in het Rijngebied afspeelt en de Nederlanden nauwelijks een rol spelen. Als we dit vergelijken met Francke die vanuit het Nederlandse standpunt vertrekt, zien we dat zijn visie wel erg beperkt is. Al kan het natuurlijk ook dat Francke Willem III een grotere rol wil toebedelen dan normaal, maar eerlijk gezegd lijkt me dat niet het geval.

Om het Engelse aspect niet helemaal achteruit te stellen heb ik nog het werk van John Childs gelezen<sup>8</sup>, evenals het werk van John Wolf<sup>9</sup>. Het was een welkome aanvulling op het werk van Lynn. Vooral omdat de Nederlanden en vooral Engeland toch een grotere rol spelen in het conflict. Met Lynn voor de Franse kant, Francke voor de Nederlandse kant en Childs/Wolf's werk voor de Engelse (en de Nederlandse) kant hebben ik verschillende standpunten bekeken. Henri Malo is misschien wel de peetvader van de geschiedschrijving over (de Franse) kaapvaart<sup>10</sup>. Ik vond dat als ik een vergelijking wilde maken met Duinkerke ik niet om zijn werk heen kon. Helaas viel het nogal tegen. Zijn werk is erg archaisch geschreven (logisch want het dateert van 1913) en is veel te verhalend om er echt iets mee te doen. Hij bespeelt ook nogal de loftrumpet van Jean Bart. Wat nog handig was uit zijn werk zijn de verhalen van wanneer Franse kapers hun Vlaamse evenknie ontmoetten.

Het werk van Patrick Villiers<sup>11</sup> is veel recenter maar behandelt vooral de 80-jarige Oorlog. Ondanks het chronologische verschil valt er toch veel informatie uit te halen. Zeker als we het werk van Malo en Stradling ernaast leggen.

Stradling<sup>12</sup> heeft hetzelfde probleem als Villiers, het behandelt de Duinkerke (en Vlaamse) kaapvaart van de 80-jarige Oorlog. Aangezien Oostende (voor 1583 en na 1604) samen met Duinkerke vocht, krijgen we op die manier wel een goed beeld van de Vlaamse en Oostendse kaapvaart vóór de Negenjarige Oorlog.

Het werk van Johanna Theresia Hubertina Van Meer<sup>13</sup> gaat over de Zeeuwse Kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog. Het is een goed werk maar het ligt chronologisch en geografisch te ver van mijn onderwerp. Bovendien heeft Magosse zich duidelijk door dit werk

---

<sup>7</sup> Lynn J.A., *The Wars of Louis XIV*, London, 1999.

<sup>8</sup> Childs J., *Warfare in the Seventeenth Century*, Cassell, 2003

<sup>9</sup> Wolf J.B., *Louis XIV*, Panther Books, London, 1970

<sup>10</sup> Malo H., *Les corsaires Dunkerquois et Jean Bart*, Mercvire de France, Paris, 1913-14

<sup>11</sup> Villiers P., *Les corsairs du littoral: Dunkerque, Calais, Boulogne de Phillippe II á Louis XIV (1568-1713), de la guerre de 80 ans à la guerre de succession d'Espagne*. Villeneuve d'Ascq : Presses universitaires du Septentrion, 2000.

<sup>12</sup> Stradling R. A., *Armada of Flanders: Maritime Policy and European War, 1568-1668*, Cambridge, 1995

<sup>13</sup> Verhees-Van Meer J. TH. H., *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog, 1703-1713*. Werken uitgegeven door het Koninklijk Zeeuws genootschap der Wetenschappen, deel 3, Middelburg, 1986

laten inspireren en ik put vooral uit zijn werk. Als ik een vergelijking wil maken met de Zeeuwse kaapvaart kan ik ook beter het werk van Francke gebruiken, dat bovendien recenter is.

Cuffez heeft een werk geschreven over de Oostendse kaper Carel Jonckheere<sup>14</sup>. Het beschrijft de reizen van deze kaper in 1692-1693. Zijn werk is eigenlijk vooral een transcriptie van patenten, journaals, vonnissen die te maken hebben met Carel Jonckheere. Er wordt eigenlijk niet veel mee gedaan, hij trekt weinig conclusies uit wat hij gelezen heeft en gebruikt weinig secundaire literatuur. Toch was zijn werk een enorme hulp bij het lezen van het admiraliteitsarchief, en uit de transcripties zelf kon ik veel informatie halen. Ook stond in zijn werk een omzetting van de oude muntsoorten (helaas wel nog in Belgische frank), waardoor ik een idee kon krijgen over de inkomsten.

Wat de primaire bronnen betreft heb ik geput uit het Algemeen Rijksarchief in Brussel. Het archiefmateriaal van de admiraliteit is geïnventariseerd door Jacques Bolsée (1932) en is te bereiken onder de toegang T 094. Enkel de Vlaamse (Oostendse) admiraliteit werd doorgenomen voor de periode van 1688-1697. Ondanks mijn pogingen kan ik onmogelijk alle archiefbundels doornemen. Vooral omdat het archief vrij omvangrijk is en onmogelijk kan doorgenomen worden in de beschikbare tijd.

Een viertal soorten bronnen werden bekeken: allereerst de **patentboeken**. Dit is een heel belangrijke bron om meer te weten te komen over de administratie van de kaapvaart. Ze bevatten ook wat uitleg over de rederij en het aantal Oostendse kaperschepen. Een tweede heel belangrijke bron zijn de **boordjournaals**. De informatie die hierin staat varieerde sterk van journaal tot journaal. Veel schrijvers geven enkel een plaatsbepaling en een weerbericht. Gebeurtenissen worden kort en bondig neergeschreven. Toch valt er heel wat uit te leren hoe het leven aan boord van een kaperschip was.

De **prijzendossiers en inventaris van de prijzen** zijn de derde groep. Deze reeks is heel omvangrijk en bevat veel informatie. Naast administratieve uitleg ook getuigenissen van slachtoffers van de kaping en informatie over de gekaapte prijzen. Het probleem is dat er 'teveel' informatie in deze bronnen staat. Op zich zou je daar al een volledige paper kunnen over schrijven. Ik heb vooral informatie over de opbrengsten eruit gehaald zoals de kosten en inkomsten van elk schip. Deze opbrengst is wel een raming want gegevens ontbreken ook vaak.

---

<sup>14</sup> Cuffez A., *De Oostendse Kaper Carel Jonckheere*, 1985

De laatste soort bron zijn de **burgerlijke procesdossiers**, deze processen werden gevoerd door de admiraliteit, die de rol van een handelsrechtbank vervulde. Deze conflicten hadden vaak te maken met betwistingen tussen twee kapiteins, loonproblemen van de bemanning en conflicten tussen reders. Deze bronnen heb ik oppervlakkig bekeken wegens het tijdsgebrek.

#### 4. Verloop van de Negenjarige Oorlog

De Negenjarige Oorlog begon in 1688 en eindigde in 1697 met de Vrede van Rijswijk. Hij werd ook de oorlog van de Liga van Augsburg of de Oorlog om het Palts genoemd. Om verwarring te vermijden zal ik voor deze scriptie de term ‘Negenjarige Oorlog’ gebruiken. De oorlog begon omdat de Franse koning Lodewijk XIV gebieden langs de Rijn wilde veroveren. Onder het voorwendsel van een opvolgingskwestie viel hij in september 1688 het Palts binnen. Willem III van de Verenigde Provinciën had zich net de Engelse troon toegeëigend en zo sloten de Republiek en Engeland zich in 1689 bij de Duitse keizer aan tegen Frankrijk. Dit wordt (in Nederland) de Grote Alliantie genoemd.<sup>15</sup>

##### 4.1 De strijd op het land

Over de strijd op land zal ik kort zijn, het is immers niet de bedoeling om de hele Negenjarige Oorlog in detail uit te leggen. Na het uitsterven van de tak Simmern (1685), maakte koning Lodewijk XIV van Frankrijk, in naam van zijn schoonzuster Elisabeth Charlotte von der Pfalz (*Lieselotte van de Palts*) aanspraak op de Palts en trachtte hij, vooral om tegen Habsburg een buffergebied te hebben en de grenzen van Frankrijk tot aan de Rijn uit te breiden, deze aanspraken met de successieoorlog van de Palts kracht bij te zetten.<sup>16</sup> Het was de bedoeling van de Franse vorst om goede natuurlijk verdedigbare grenzen te hebben, zoals de Rijn. De oude Franse droom om de Zuidelijke Nederlanden in te palmen werd ook niet vergeten, want Lodewijk XIV eiste ook delen van de Zuidelijke Nederlanden, Lotharingen, Saar en Alsace op. Ook in Noord-Italië werd er gevochten, dit was een ander gebied waar de Fransen al lang op aasden.<sup>17</sup> Na de vrede van Nijmegen in 1678 was het al duidelijk dat er een nieuwe oorlog zou komen. De vraag was alleen wie bondgenoot van wie zou zijn. De doelstellingen van Willem III waren gericht om de Republiek tot een sterke mogendheid te maken, die Frankrijk zou kunnen intomen. Daarom was hij in 1677 met Mary Stuart in het huwelijk getreden. De dochter van de broer van de Engelse koning. Willem III wilde eigenlijk al vroeger de strijd beginnen maar de steun van de Staten-Generaal ontbrak alsook die van de Hollandse kooplieden. Door de mercantilistische politiek van Lodewijk XIV kreeg hij uiteindelijk wel hun steun. Wat ook

---

<sup>15</sup> Lynn J.A., *The Wars of Louis XIV*, London, 1999. pag. 191-266

<sup>16</sup> Lynn J.A., *The Wars of Louis XIV*, pag. 191-266

<sup>17</sup> Wolf J.B., *Louis XIV*, Panther Books, 1970, pag. 546

bijdroeg tot de anti-Franse stemming was de herroeping van het Edict van Nantes in 1685, waardoor honderden Franse Hugenoten naar de Republiek vluchtten. In Engeland overleed in 1685 ook Karel II, zijn broer Jacobus II voerde een katholieke koers en zocht steun in Frankrijk. Willem III moest snel handelen, op 25 november landde hij in de baai van Torbay, Jacobus II vluchtte. Willem III aanvaardde de 'Bill of Rights' en spoedig vormden de Engelse en Hollandse marine één strijdmacht. Op 23 november 1688 verklaarde Frankrijk de oorlog aan de Republiek. De zorg voor de meeste staten was de status quo handhaven. daarmee bedoelen we de verdeling van Europa zoals bepaald in het verdrag van Munster (1648). Militair werden niet veel territoriale winsten geboekt, ondanks de inzet van grote veldlegers.<sup>18</sup> Een anekdote is misschien nog de slag bij Neerwinden in 1693 waar de Republiek een zware nederlaag leed, en het was de bloedigste slag van de hele 17<sup>de</sup> eeuw<sup>19</sup>. Een andere meer bekende veldslag is de 'Battle of the Boyne' van 1690 waar Willem III zijn rivaal Jacobus II definitief versloeg. Ierland kreeg de steun van Frankrijk maar deze kon niet veel doen aangezien de geallieerden zo machtig waren op zee<sup>20</sup>. Financieel was de oorlog een catastrofe. De Negenjarige Oorlog kostte Engeland alleen al vijf miljoen Pond Sterling per jaar. De inkomsten van dat land was jaarlijks 'maar' 3,6 miljoen. Hoewel de vredesvoorwaarden al in 1694 bekend waren, duurde het nog tot 1697 voor de besprekingen begonnen. In de nacht van 20 op 21 september werd de Vrede van Rijswijk getekend. Frankrijk verloor bijna alle gebieden die ze na 1678 verkregen had, en de Republiek kreeg toelating om troepen te legeren in steden in de Zuidelijke Nederlanden (de zogenaamde Barrière-troepen). Engeland en de Republiek kregen gunstige handelsvoorwaarden. Toch was niet alles verloren voor de Franse koning. Hij wist dat de Spaanse koning Karel II elk moment kon sterven en dat hij via dynastieke banden in het bezit van de Spaanse gebieden kon komen. Dit zou de aanleiding vormen van de Spaanse Successieoorlog (1702-1715).<sup>21</sup>

#### 4.2 De strijd op zee

In 1688 kon de Republiek nog een invasievloot uitrusten. Acht jaar later had ze zelfs geen geld meer om haar matrozen te betalen en had Engeland de grootste vloot ter wereld. Op 21 mei 1689 werd een overeenkomst gesloten tussen de Republiek en Engeland.

---

<sup>18</sup> Francke J., *Utiliteyt voor de Gemeene Saake, De Zeeuwse Commissievaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog, 1688-1697*, deel I, Middelburg, 2001, pag. 3-6

<sup>19</sup> Lynn J.A., *The Wars of Louis XIV*, London, 1999, pag. 191-266

<sup>20</sup> Kinross J., *The Boyne and Augrim: The War of Two Kings*. The Windrush Press, 1998

<sup>21</sup> Francke J., *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, pag. 4-5

Organisatorisch zou Engeland vijf schepen in de vaart brengen tegenover drie van de Republiek. Engeland had 50 oorlogsschepen en 15 fregatten, de Republiek 30 schepen en negen fregatten. Hieruit werden twee eskaders gevormd, één voor de Middellandse Zee en één voor de Atlantische ruimte. De Fransen hadden de grootste vloot maar gezamenlijk had de Alliantie meer schepen.<sup>22</sup>

Een eerste treffen vond plaats op 10 mei 1689 tussen de Fransen en Engelsen bij Bantry-Bay, maar er werd geen beslissing geforceerd. Op 10 juli 1690 forceerden de Franse vloot onder Tourville een treffen bij Beachy Head. Het was de grootste Franse overwinning van de oorlog. De Engelsen trokken zich terug omdat ze beducht waren voor een invasie van Engeland. Daarna begon een grootschalig scheepsbouwprogramma en een vernieuwde organisatie. Op 1 juli 1692 vond een nieuw treffen plaats bij La Hogue. Het machtsverschil was 99 schepen tegen 44. De vloot onder Russell wist 15 Franse schepen te verbranden in de havens van Cherbourg en La Hogue. Dit was het laatste grote treffen van de marines in de Negenjarige Oorlog.<sup>23</sup>

Zeeslagen tussen vlooteskaders roepen automatisch de klassieke beelden op die men heeft over zeeoorlogen van deze periode. Tegenstanders die elkaar beschieten met hun kanonnen die uit hun flanken steken. Deze stijl van vechten was misschien wel spectaculair, maar in feite niet zo effectief. Tactische manoeuvres zijn nutteloos en alles hing af van getalsoverwicht. Op deze manier konden de Fransen dus niet winnen op lange termijn. Scheepsgevechten waren eigenlijk duels met kanonnen. Men nam ook wel branders of vuurschepen (kleine schepen gevuld met explosieven) mee op campagne maar deze waren niet zo effectief tegen schepen op zee. Wel tegen verankerde schepen omdat die niet konden manoeuvreren. Enteren was vooral de tactiek van de kapers (waarover later meer), maar enorm risicovol. Je moest je schip zo manoeuvreren dat je dicht genoeg kon komen om te enteren. Dit vereiste niet alleen veel zeemanskunst, je liep ook het risico dat je tegenstander je van dichtbij aan flarden kon schieten. Een belangrijke factor bij zeegevechten was de wind, logisch bij de zeilschepen van deze periode. Schepen van de 17<sup>de</sup> eeuw zijn nog lang niet de schepen zoals die van admiraal Nelson tijdens de Napoleontische Oorlogen in de 18<sup>e</sup>-19<sup>e</sup> eeuw. Zo waren de Engelsen in 1690 nog maar net gebruik gaan maken van het stuurwiel, terwijl de Fransen dit pas 30 jaar later zouden adopteren.<sup>24</sup>

---

<sup>22</sup> Francke J., *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, pag. 7-8

<sup>23</sup> Francke J., *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, pag. 8-11

<sup>24</sup> Childs J., *Warfare in the Seventeenth Century*, Cassell, 2003, pag. 187

De plaats waarop men de beschietingen richtte is ook belangrijk en verschilde (vreemd genoeg) van natie tot natie. Het beschieten van de romp van het schip beschadigde de structuur van het schip, schakelde kanonnen uit en doodde bemanningsleden. Met enig geluk kon je een schip laten exploderen als een kogel de kruitkamer raakte. Deze tactiek werd vooral door de Engelsen en Nederlanders beoefend. De andere manier was om de masten neer te halen. Zo werd het schip onbestuurbaar en een makkelijker doelwit voor anderen. Deze methode werd vooral door de Fransen toegepast. De hoeveelheid kanonnen die een vloot aan boord had was enorm. Bij de veldslag van Neerwinden had het Franse leger 71 kanonnen bij, in de zeeslag bij Beachy Head vochten 4600 Franse kanonnen tegen 4153 geallieerde. Zeeslagen van de 17<sup>de</sup> eeuw waren niet echt beslissend. Het was in principe onmogelijk de vijand een slag toe te brengen die hem voor lange tijd uitschakelde. Zelfs een zwaar verlies van schepen was niet catastrofaal. Het beste gebruik van een vloot was om de tegenstander te dwingen zich terug te trekken in zijn havens. Het is dit doel dat de Engelsen en Nederlanders bereikten in 1694-1695. De combinatie van de geallieerde vloot was teveel voor de Fransen, een blik op de tabellen die ik hier heb bijgevoegd zegt genoeg. Tegen het jaar 1700 hadden de geallieerden een 2 tegen 1 getalsoverwicht.<sup>25</sup>

#### Vergelijking Nederlandse en Franse Oorlogsvloot, 1670-1680

Jaar	Nederlandse vloot	Franse vloot
1670	129	120
1675	111	134
1680	93	135

#### Vergelijking geallieerde en Franse Oorlogsvloot, 1690-1700

Jaar	geallieerde vloot	Franse vloot
1690	135	89
1695	189	119
1700	210	108

bron: Lynn J.A., *The Wars of Louis XIV*, London, 1999. pag. 98

Dat Frankrijk toch nog zo'n sterke vloot bezat kwam uitsluitend door Lodewijk XIV en zijn minister Colbert. Maar de Franse vlootsterkte kende een grillig verloop. Aan het begin van de Negenjarige Oorlog kende de Franse vloot zijn piekmoment. Maar gedurende de oorlog ging de sterkte achteruit. Dat had verschillende oorzaken maar de voornaamste was dat

<sup>25</sup> Lynn J.A., *The Wars of Louis XIV*, pag. 80-104

Lodewijk XIV meer aandacht besteedde aan het landleger. Zo kwam het dat als er geldgebrek optrad, de vloot de eerste was die eronder leed. In de slag bij Beachy Head behaalden de Fransen een belangrijke tactische overwinning maar toch verschoof de actie met vlooteskaders geleidelijk naar acties met kaperschepen. Kaapvaart kwam de belangen van de vorst meer na en was beter voor zijn financiën<sup>26</sup>. Het lukte de Fransen wel niet om het machtsoverzicht op zee terug te winnen na 1692. De ‘guerre de course’ was in de plaats gekomen van de ‘guerre d’escadre’. Kapers in Frankrijk kregen officiële marinerangen en dit stimuleerde de kaapvaart. Kapiteins als Jean Bart groeiden uit tot Franse zeehelden, maar de resultaten op strategisch en tactisch vlak waren eigenlijk pover.<sup>27</sup>

Andere oorzaken voor het falen van de Franse vloot (naast geldgebrek en omschakeling naar kaapvaart) was dat de Fransen hun schepen veel te zwaar maakten. Ze gebruikten ander hout dan de Nederlanders en hun schepen hadden een grotere diepgang. Nederlandse schepen waren eerder platbodems en beter geschikt voor de ondiepe Noordzee. De Fransen kopieerden eigenlijk de Engelse schepen maar vergaten dat ze niet dezelfde haveninfrastructuur hadden. De Fransen hadden maar 2 havens die een grote vloot konden herbergen: Brest voor de Atlantische ruimte en Toulon voor de Middellandse Zee. Andere havens waren te ondiep of te klein om te gebruiken. Duinkerke was ook belangrijk maar in feite ook niet diep en groot genoeg voor een hele vloot. (Voor kaperschepen vormde dit geen obstakel) Een probleem dat hieruit volgde was dat de Franse vloot dus ver uit elkaar moest opereren. De Engelsen konden snel hun vloot verenigen of hun havens opzoeken.<sup>28</sup> De Fransen konden dat niet en waren in het nadeel.

Tegen de Franse kaapvaart hadden de geallieerden het moeilijker. Om kapers effectief tegen te houden heb je keuze uit vijf opties: kustbewaking, konvooivaart, blokkades, bombarderen van kaperhavens en kruisvaart. De haven van Duinkerke werd meermaals geblokkeerd maar volledig blokkeren bleek onmogelijk door weer, wind en de getijden. Zo slaagde Jean Bart er verschillende keren in de blokkades te doorbreken. Kaperschepen op weg naar huis werden op die manier wel ‘opgevangen’ zodat ze hun buit weer kwijtspeelden. Bombarderen werd ook geprobeerd, vooral na 1694, maar fortificaties bleken gewoon te sterk en er werd op die manier veel schade toegebracht aan de burgerbevolking. De beste methode

---

<sup>26</sup> Lynn J.A., *The Wars of Louis XIV*, pag. 80-104

<sup>27</sup> Francke J., *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, pag. 8-11

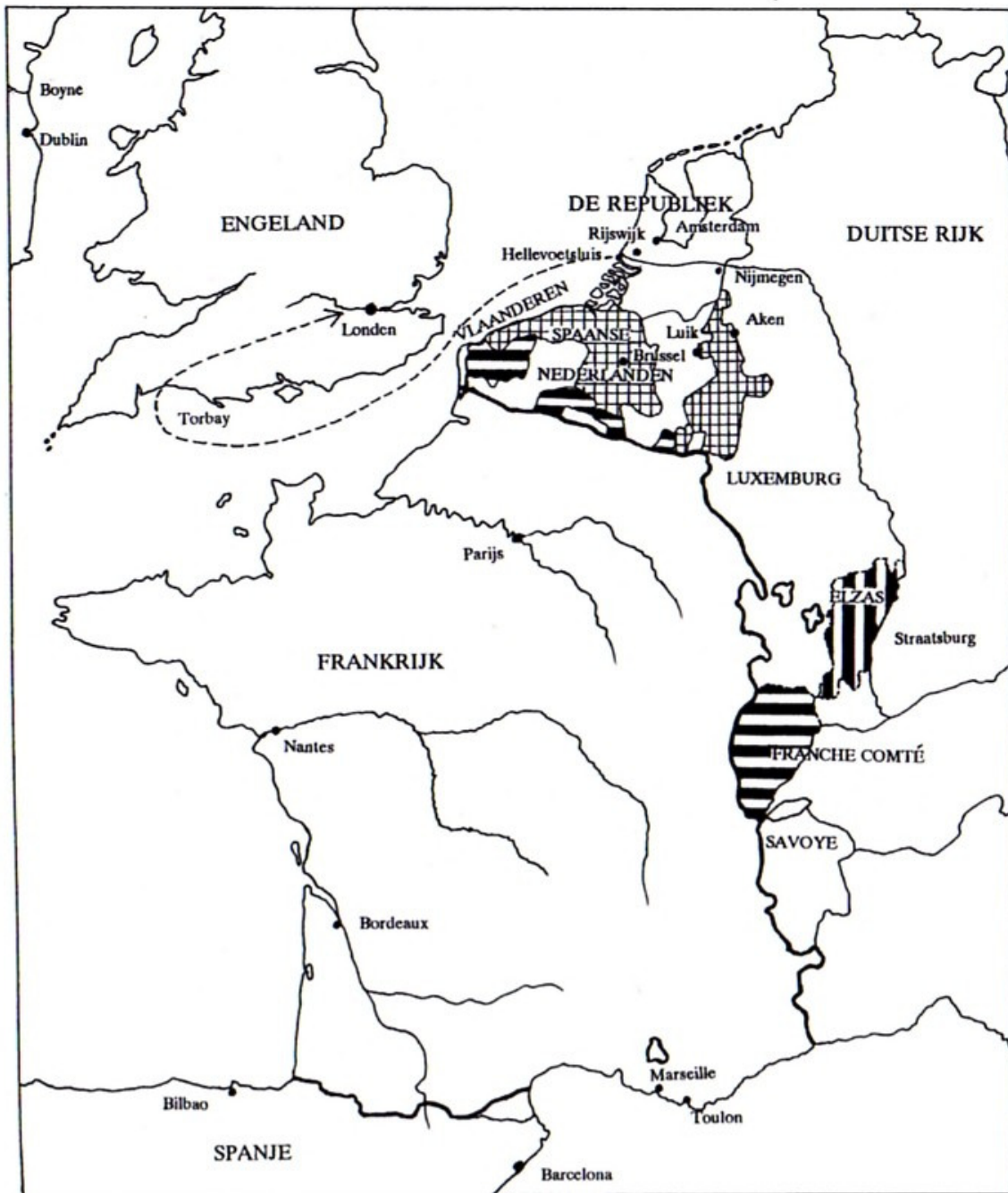
<sup>28</sup> Lynn J.A., *The Wars of Louis XIV*, pag. 83-104






tegen kapers bleek in konvooi te varen. Vooral na 1692 werd dit veel toegepast. Er werden ook speciale eskaders ingezet om te patrouilleren op de Noordzee.<sup>29</sup>

---

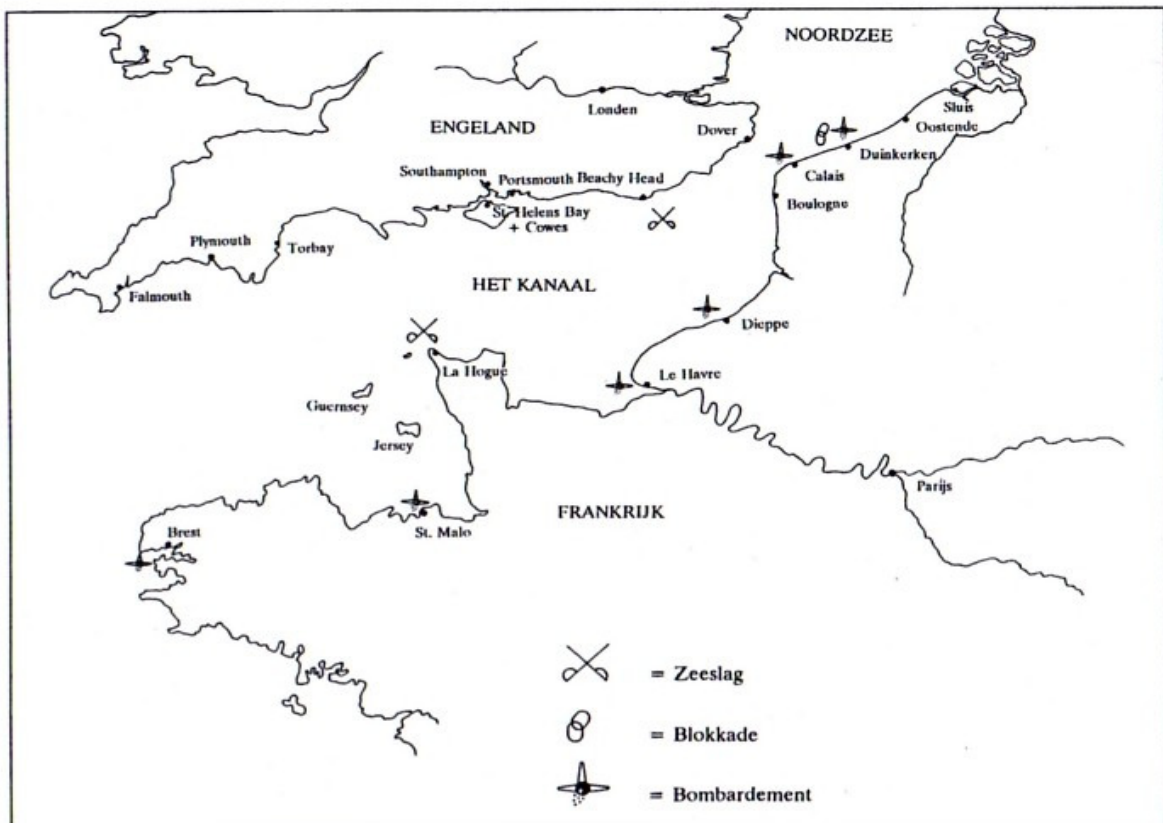
<sup>29</sup> Francke J., *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, pag. 8-11

Kaart 1 Europa tussen 1678 en 1697

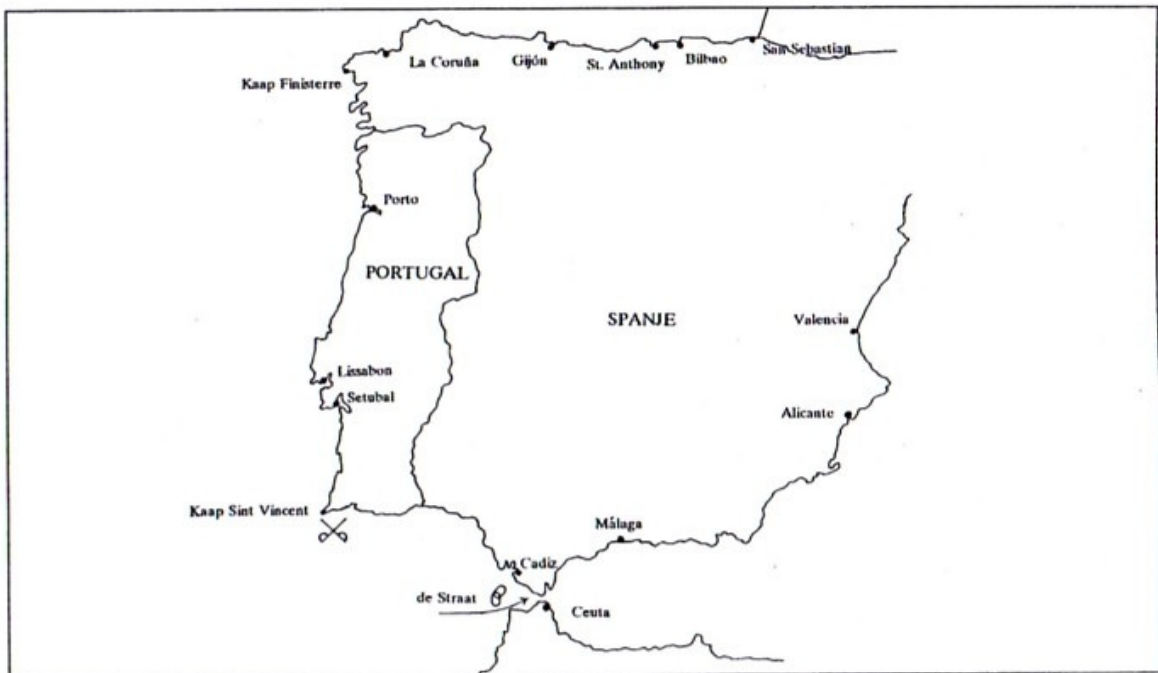


-  Aan Frankrijk bij de vrede van Nijmegen (1678)
-  Aan Frankrijk bij de vrede van Rijswijk (1697)
-  Aan Spanje bij de vrede van Nijmegen (1678)
-  Franse grens in 1648
-  Invasie Willem III in Engeland (1688)

*Kaart 2a Zeeslagen, bombardementen, blokkades en marinehavens tijdens de Negenjarige Oorlog*



*Kaart 2b Zeeslagen, bombardementen, blokkades en marinehavens tijdens de Negenjarige Oorlog*



Bron kaarten: Francke J., *Utiliteyt voor de Gemeene Saake, de Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de negenjarige oorlog, 1688-1697*, Leiden, 2001, pag. 20-21

## **5. De werking van het Oostendse kaapvaartbedrijf**

Het is niet makkelijk onderscheid te maken tussen kapers en piraten. Meestal worden ze als synoniemen beschouwd. Voor de kaper zelf was het uiteraard wel van belang, aangezien piraten werden opgehangen bij gevangenneming. Verschillende historici hebben geprobeerd meer duidelijkheid te scheppen. Ondanks hun inspanningen is er geen duidelijke onderscheid tussen kaapvaart en piraterij.

Het ontstaan van de zeeroverij hangt samen met het ontstaan van transport over zee. Dus het bestond al in de Oudheid. Toen was het ook al mogelijk om schepen op een legale manier te kapen, maar de kapingen werden uitgevoerd met oorlogsschepen. Het is dus geen 'zuivere' kaapvaart. Het maakte deel uit van de oorlogvoering op zee, het was vanzelfsprekend dat een overwonnen schip geplunderd en buitgemaakt werd.<sup>30</sup> Vanaf de late middeleeuwen kwam daar langzaam verandering in. In die periode vierde zeeroverij hoogtij en maakten piraten de Europese wateren onveilig. De dreiging was zo sterk dat vissers en koopvaarders genoodzaakt waren om zich te organiseren. Onder leiding van een admiraal werden vissers- en koopvaardijsschepen nu begeleid door gewapende konvooschepen. Ondanks die maatregelen bleef zeeroverij een dagelijkse realiteit. In de meeste gevallen was het voor het slachtoffer van een zeeroof vrijwel onmogelijk een schadevergoeding te verkrijgen. Daarom nam men het recht in eigen handen. Er werd beroep gedaan op het represaillesysteem. Dit systeem is fundamenteel voor het ontstaan van de kaapvaart en dateert al van de 12<sup>de</sup> eeuw. Het represaillesysteem hield in dat de slachtoffers van een roof hun beklag gingen doen bij hun vorst. Op hun aanvraag schreef de vorst dan een represaillebrief uit. Met deze brief hadden slachtoffers het recht geleden schade te verhalen op onderdanen van dezelfde natie als hun belager. Om deze manier konden heuse privé-oorlogen ontstaan. Door de centraliseringspolitiek van de vorsten werd het bezit van degelijke represaillebrieven onontbeerlijk, omdat men anders als piraat werd beschouwd. Aanvankelijk was de brief enkel geldig in de territoriale wateren. Om daarbuiten te kapen, had men een 'lettre de marque' nodig. Na enige tijd liepen deze 2 brieven in elkaar over, zodat de plaats van kaping ongelimiteerd werd. Het represaillesysteem evolueerde zodat het dicht begon aan te leunen tegen kaapvaart. Er was een sterke overheidsinmenging. In beide gevallen had men schriftelijke toelating nodig en

---

<sup>30</sup> Debrock W., *De kaapvaart op de Belgische kust*, in: Mededelingen van de Marine Academie van België, jg. 9, 1955, pag. 241

de buit werd ook verdeeld door een bevoegde instantie. Toch waren er grote verschillen. De represaillebrief werd aangevraagd als antwoord op een vijandige actie, om de geleden schade te vergoeden. Het gebruik was dus persoonlijk en hield geen rekening met het feit of het een vijand of vriend van de vorst betrof en of het een periode van oorlog of vrede was (in tegenstelling met de kaapvaart). De represaillebrief hield ook in dat men slechts de geleden schade mocht vergoeden, een kaper mag (zolang het oorlog is) zoveel kaperen als hij wil. Vanaf de late middeleeuwen wilde men een duidelijk onderscheid maken tussen zeeroverij en kaapvaart. Deze scheiding was nodig als men beroep wilde doen op deze oorlogsvloot van particulieren. Er moest een akkoord gevonden worden op internationaal niveau. Op het eind van de 15<sup>de</sup> eeuw werden een reeks bilaterale verdragen afgesloten tussen Frankrijk, de Hanze, Castilië en Engeland. Vanaf dan was de piraat een schurk en de kaper een held. De kaapvaart zou zich in de 15<sup>de</sup> eeuw sterk ontwikkelen en een hoogtepunt bereiken in de 17<sup>de</sup> en 18<sup>de</sup> eeuw.<sup>31</sup>

De toenemende centralisering en hang naar een internationale rechtsorde zouden aanleiding geven tot het ontstaan van een streng gereguleerde kaapvaart. Represaillebrieven werden nog gebruikt maar geleidelijk vervangen in de loop van de 16<sup>de</sup> eeuw door de kaapvaart.<sup>32</sup>

Voor onze gewesten valt het ontstaan van de kaapvaart samen met de uitvaardiging van de ordonnantie van 1488 door Maximiliaan van Oostenrijk. Naast de instelling van het admiraalambt en de omschrijving van zijn bevoegdheden volgde de eerste officiële wetgeving over de kaapvaart in de Nederlanden. De zogenaamde 'lettres de marque' werden dan vervangen door patenten of commissiebrieven.

De belangrijkste verandering op inhoudelijk vlak was het wegvallen van het represaille-element. Dat betekende dat de persoonlijke wraakactie en de toelating tot schadeverhaal moesten wijken. Voortaan mocht enkel nog ter buit gevaren worden in oorlogstijd en alleen nog op de vijand. Op deze manier probeerde men een einde te maken aan de chaotische situatie op zee. De overheid slaagde er dus in de 'zeerovers' voor haar kar te spannen.<sup>33</sup>

In de ordonnantie van 1488 werd de basis gelegd van de kaapvaartreglementering voor de Nederlanden. Nieuwe ordonnanties in 1504, 1540, 1590, 1624, 1694, 1702 en 1705 zouden deze reglementen steeds meer verbeteren, en vooral aanpassen aan wisselende

---

<sup>31</sup> Magosse R., *Al die willen te kap'ren varen: de Oostendse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog (1702-1713)*, Oostendse Historische Publicaties, Oostende 1999, pag. 25-26

<sup>32</sup> Verhees-Van Meer J. TH. H., *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog, 1703-1713*. Werken uitgegeven door het Koninklijk Zeeuws genootschap der Wetenschappen, deel 3, Middelburg, 1986. pag. 6-7

<sup>33</sup> Debrock W., *De kaapvaart op de Belgische kust*, pag. 254-255

omstandigheden.<sup>34</sup> Volgens Debrock stond de reglementering in 1590 al op punt. Latere ordonnanties waren voor hem aan de tijd aangepaste kopieën.<sup>35</sup>

De ordonnantie van 1694 steunde dus ook grotendeels op die van 1590, toch bleven kapiteins, reders en admiraliteitsambtenaren in hun documenten verwijzen naar de ordonnantie van 1624. Waarschijnlijk omdat het legitiemer leek om beroep te doen op een oude ordonnantie die haar nut doorheen de tijd al had bewezen. Een bijkomende reden kan zijn dat die ordonnantie de kapers meer voordelen opleverde. Dat is goed mogelijk aangezien de 80-jarige Oorlog de bloeitijd was van de Vlaamse kaapvaart.

Natuurlijk bleef er ook gewone piraterij bestaan naast de kaapvaart. Ondanks het verschil tussen beide is het niet makkelijk om ze te scheiden. De kaapvaart vereiste een oorlogstoestand en staatscontrole. Piraten hielden hiermee geen rekening. Het waren gewone roversbendes op zee. In geval van gevangenneming kreeg een piraat de strop.

De onduidelijkheid was het grootst in de 16-17<sup>de</sup> eeuw. De nevel die over beide disciplines hing mag niet onderschat worden. In de 16<sup>de</sup> eeuw verdeelden Spanje en Portugal met het verdrag van Tordesillas de wereld onder elkaar. De andere landen moesten met lede ogen toekijken. Ze deden dan ook beroep op piraten die in de Caraïbische regio opereerden. Voor deze piraten was het makkelijk om een Britse, Franse of Hollandse kaperbrief te verkrijgen. Zo kregen ze vrij spel en zelfs steun van een aantal overheden.

Aan de andere kant werden kapers soms ook als gewone piraten behandeld. Dit was onder andere het geval voor de Noord-Afrikaanse of Barbarijse kapers die vanuit Algiers en Tripoli de Christenen lastig vielen op de Middellandse Zee. Ondanks het feit dat ze toestemming kregen van de Sultan werden ze in Europa als piraten beschouwd.<sup>36</sup>

Hetzelfde overkwam de Hollandse watergeuzen in hun opstand tegen Spanje. Spanje erkende de Noordelijke Nederlanden niet als een staat, de kaperbrieven die door de Prins van Oranje werden dan ook niet erkend. Watergeuzen werden vaak ter dood gebracht als gewone piraten.<sup>37</sup> Zulke verwarrende situaties werden vaak bewust gecreëerd. Tijdens de Amerikaanse onafhankelijkheid werden kaperbrieven van de opstandige kolonies niet aanvaard door de Engelsen maar wel door alle andere mogendheden.<sup>38</sup>

De Staten-Generaal van de Verenigde Provinciën beschouwde overigens de Vlaamse kapers ook als piraten, vooral na 1587. De Hollandse kapiteins werden aangemaand

---

<sup>34</sup> Baetens R., *Organisatie en resultaten van de Vlaamse kaapvaart in de 17<sup>de</sup> eeuw*. In: mededelingen van de Marine Academie van België, jg. 21, 1969-70, pag. 91

<sup>35</sup> Debrock W., *De kaapvaart op de Belgische kust*, pag. 254-255

<sup>36</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 27-28

<sup>37</sup> Debrock W., *De kaapvaart op de Belgische kust*, pag. 251

<sup>38</sup> Verhees-Van Meer J. TH. H., *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 13-14

gevangengenomen kapers overboord te gooien (het zogenaamde ‘voetenspoelen’). Met deze maatregel hoopte de Staten-Generaal de bedreiging van de Vlaamse kapers voor hun handel en visserij tegen te gaan. Ze hoopten op een afschrikwekkend effect. Uiteindelijk was het een slechte zet. Het gevolg was dat Hollandse scheepslui zelf het slachtoffer werden van hun tactiek. Onder druk van de bevolking trok de Staten-Generaal hun beslissing weer in. Het is dus duidelijk dat zowel kaapvaart als piraterij instrumenten van de staat waren. De staten hebben handig op deze dubbelzinnigheid ingespeeld. Lastige kapers werden piraten, nuttige kapers werden zeehelden.<sup>39</sup>

### 5.1 Evolutie van de Vlaamse admiraliteit:

De staatstussenkomst maakte het grootste verschil uit tussen kaapvaart en piraterij. Nationale en internationale kaapvaartreglementeringen en ordonnanties waren daar de belangrijkste uitingen van. In de praktijk waren het de admiraliteiten die moesten toezien op de strikte naleving van de reglementen.

Voor het ontstaan van de admiraliteit moeten we teruggaan tot de 14<sup>de</sup> eeuw. Oorlog en piraterij teisterden de Europese wateren. Vloten worden gedwongen in konvooi te varen. De betrokken schippers verkozen een vlootvoogd of admiraal om leiding en bescherming te bieden aan het konvooi. Samen met dit privé-initiatief werd in dezelfde periode een gelijkaardige functie gecreëerd door de graaf van Vlaanderen. Admiraals werden eerst slechts sporadisch aangesteld wanneer het nodig was. Door de centraliserende politiek van Lodewijk van Male zou de admiraal een volwaardige en permanente functie krijgen. Vanaf 1436 was dit een feit. De admiraalfunctie zou verenigd worden in 1 persoon, die uit de hoge adel kwam en bevoegd was voor alle zeegewesten.

In 1488 werden de bevoegdheden van deze admiraal vastgelegd in de ordonnantie uitgevaardigd door Maximiliaan van Oostenrijk. Inzake maritieme situaties kende deze ordonnantie hem zowel juridische als militaire bevoegdheden toe. Door zijn militaire functie stond hij naast kustbewaking ook in voor de kustverlichting en was hij belast met de uitrusting van oorlogs- en konvooischepen. Ook met de werving en betaling van het personeel hield hij zich bezig. Juridisch had de admiraal zowel burgerlijk als strafrechterlijke rechtspraak. Hij was de enige die kaperbrieven en andere zeepaspoorten kon uitschrijven. In 1488 werd door de toenmalige admiraal in Veere (Zeeland) een admiraliteitszetel opgericht. De plaatselijke

---

<sup>39</sup> Van Vliet A. P., *The influence of Dunkirk privateering on the North Sea fishery*. In: *The North Sea and Culture*, pag. 161-162

rechters stonden in voor rechtspraak in eerste aanleg. Hoger beroep kon aangetekend worden bij de admiraal en zijn raad.<sup>40</sup>

In de loop van de 16<sup>de</sup> eeuw zou de admiraalsfunctie door de Habsburgse centraliseringpolitiek sterk worden uitgehold. Vooral na de ordonnantie van 1540, waardoor de admiraal de totaliteit van zijn militaire macht (uitrusten van schepen en kaperbrieven opstellen) verloor aan de vorst. Ook juridisch werd zijn macht aangetast want hoger beroep was nu mogelijk bij de Grote Raad van Mechelen. De oorspronkelijke admiraalsfunctie verviel in een samenraapsel van administratieve bevoegdheden. Nieuwe ordonnanties takelden de functie nog verder af. Bij de oprichting van de admiraliteitsraad in 1596 was de admiraal nog slechts een schijnfunctie. Het centralisatieproces dat in de 15<sup>de</sup> eeuw de admiraalfunctie zo sterk maakte zorgde in de 16<sup>de</sup> eeuw voor de uitholling ervan.<sup>41</sup>

Deze admiraliteitsraden zouden steeds meer invloed afnemen van de admiraal. Naast hun functie als strafrechtbank in maritieme zaken diende ze ook als prijzengerecht en hielden ze toezicht op de in- en uitgaande schepen. In 1560 zou de centrale admiraliteitszetel worden overgebracht naar Gent. In de 80-jarige Oorlog behoorde Oostende tot het kamp van de Geuzen. Oostende kreeg zelfs even haar eigen admiraliteit, maar na 3 jaar werd dat op aandringen van de Zeeuwen weer afgeschaft (ze vreesden concurrentie).<sup>42</sup>

Na het Beleg van Oostende dat eindigde in 1604 behoorde Oostende nu tot het Spaanse kamp. Farnese had al Duinkerke en Antwerpse admiraliteitsraden opgericht, en deze werden in 1596 ondergeschikt aan de centrale admiraliteit die in Brussel werd opgericht. Oostende kreeg net als andere havens (Nieuwpoort, Blankenberge) een commissaris. Door de wapenstilstand in 1609 werd deze hele structuur overbodig en dus opgedoekt. Bij de beëindiging van het 12-jarig Bestand in 1621 zag men de noodzaak in van een nieuwe oorlogsvloot. Er kwam weer een centrale raad in Brussel en in Duinkerke werd een zetel opgericht. Tussen 1646-1652 kwam Duinkerke tijdelijk in Franse handen, zodat de zetel voor korte tijd verhuisde naar Brugge. Vanaf 1652 was Duinkerke weer in Spaanse handen (en verhuisde de zetel weer terug) maar in 1658 werd Duinkerke voorgoed Frans. De zetel werd daarop definitief naar Oostende gebracht. Na de Vrede van Munster (1648) vertrok de Spaanse vloot naar Spanje, zodat de admiraliteitsraad meer een soort prijzenhof werd. De raad in Brussel evolueerde in

---

<sup>40</sup> Debrock W., *l'Amirauté d'Ostende*, In: Mededelingen van de Marine Academie van België, jrg. 11, 1959, pag. 5

Denuce J., *De Admiraliteiten van Vlaanderen en Antwerpen*. In: Mededelingen van de Marine Academie van België, nr. 1, 1936-1937, pag. 49-70

<sup>41</sup> Debrock W., *De kaapvaart op de Belgische kust*, pag. 250-257

<sup>42</sup> Debrock W., *l'Amirauté d'Ostende*, pag. 5-7

1674 dan maar in een soort ‘jointe voor kapingen’. In 1690 werd de opperste admiraliteitsraad echter weer heropgericht naar aanleiding van de Negenjarige Oorlog.<sup>43</sup>

In 1694 begonnen Karel II en zijn landvoogd Maximiliaan Emanuel van Beieren met een grootschalige reorganisatie van het zeewezen. Dit was vooral gericht op sanering van het overbodige marinepersoneel. Want ondanks het vertrek van de Spaanse armada waren de ambten die daaraan waren verbonden verder blijven bestaan. De hoge lonen van deze rijkbetaalde functionarissen drukten zwaar op het budget. De tienden die werden geheven op de gekaapte prijzen volstonden niet langer om het budget op peil te houden. Het admiraliteitscollege ontsnapte ook niet aan deze hervorming. In plaats van 3 rechters, zou de admiraliteit vanaf dan slechts 1 rechter tellen. Van de toenmalige rechters: Joseph Valcke, Charles Baltijn en Jean-Baptiste Bauwens, mocht enkel Valcke zijn functie voortzetten. Hij zou worden bijgestaan door 1 griffier en 2 sergeanten. De opperste admiraliteitsraad in Brussel werd ook afgeschaft zodat de Raad van Vlaanderen voortaan het beroepshof zou zijn.<sup>44</sup>

## 5.2 Het personeel van de admiraliteit tijdens de Negenjarige Oorlog:

**De rechter:** Joseph Valcke die als enige na de hervormingen overbleef overleed nog in datzelfde jaar. Zijn functie werd overgenomen door Jean Baptiste Bauwens. Dit was geen toeval. Voordat hij als 2<sup>de</sup> rechter werd aangesteld was hij actief geweest als depositaris in de kaapvaart. Bij zijn aanstelling in 1694 was hij dus met zowel het rechtersambt als de kaapvaart vertrouwd. Hij kwam ook uit één van de invloedrijkste families van Oostende. Zijn vader Rogier was nog kaapvaartreder geweest in Brest. Kort na aankomst in Oostende in 1653 verwierf hij het poorterschap en was actief in de koopvaardij. Via huwelijken verbond hij zich met de belangrijke families van de stad. Zo kwamen de families de Schonamille, Hoys, van den Heede en de Grijsperre bij hem over de vloer.

Zijn broer Paul moest niet voor hem onderdoen. Hij was één van de belangrijkste handelaars van de stad en werd tweemaal burgemeester van Oostende. Hij was verbonden met de admiraliteit door zijn functie van deponitoris-generaal van betwiste prijzen (1690-1692), en als ontvanger van de tienden. Jean-Baptiste zou zijn functie blijven uitoefenen tot zijn dood in 1726. De familie Bauwens zou één van de belangrijkste families van Oostende worden.<sup>45</sup>

---

<sup>43</sup> Bolsee J., *Inventaire des conseils et sièges d'admirauté*, Brussel, ARAB, 1932, pag. 169

<sup>44</sup> Bolsee J., *Inventaire des conseils et sièges d'admirauté*, pag. 165-166

<sup>45</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag.31-32

**De griffier:** sinds 1687 werd de taak van griffier uitgevoerd door Estevan de Duenas, een Oostendenaar van Spaanse afkomst, die deze functie zou blijven uitoefenen tot 1714. Voor zijn aanstelling was hij nog actief geweest als ontvanger-generaal van konvoischepen. Ook hij werd 2 maal burgemeester van Oostende. De eerste keer in 1688-1690 en de tweede maal in 1699 tot 1703. Door een huwelijk met Isabella Hoys werd hij verbonden met een belangrijke familie. Zijn dochter zou trouwen met Thomas Ray, de latere directeur van de Oostendse Compagnie. Zijn zoon zou hem opvolgen als griffier in de admiraliteit.<sup>46</sup>

**De sergeanten:** hoewel de hervorming van 1694 voorzag in de aanstelling van 2 sergeanten was er eigenlijk maar één actief: Jacobus de Mey. Naast sergeant en deurwaarder had hij ook de rol van provoost van de admiraliteit.<sup>47</sup>

**Het overige personeel:** naast deze topfunctionarissen spreekt het vanzelf dat er voor de dagelijkse werking van de admiraliteit nog veel ambtenaren en arbeiders nodig waren. Vooral in oorlogstijd. In vredestijd was het aantal ‘vaste werknemers’ beperkt.

Omdat de admiraliteit steeds meer een prijzenrechtbank werd, was de kaapvaart eigenlijk de enige bestaansreden van deze instelling geworden. De tienden die geheven werden op de gekaapte prijzen zorgden voor het budget van de admiraliteit.<sup>48</sup>

Volgens Debrock hield de admiraliteit zich in vredestijd vooral bezig met het afhandelen van zaken uit de voorbije oorlog, volgens de auteur kwam dit door nalatigheid en afwezigheid binnen de admiraliteit. Het merendeel van de jobs kon dus niet full-time beoefend worden. Velen combineerden hun functie bij de admiraliteit dan ook met hun oorspronkelijk beroep (bijvoorbeeld: advocaat, kaperkapitein).<sup>49</sup>

---

<sup>46</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 32-33

<sup>47</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 32-33

<sup>48</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 33

<sup>49</sup> Debrock W., *l'Amirauté d'Ostende*, pag. 32

## **6. De Oostendse kaapvaart voor 1688**

Van de oude geschiedenis van Oostende is maar weinig geweten, dat komt omdat het archief van de stad tijdens Wereldoorlog II in vlammen opging. Wat we wel weten is dat het al van in het begin een visserstadje was. Vanaf de 15<sup>de</sup> eeuw kende de haringvangst een grote bloei. De Oostendse vis vond afzetmarkten in belangrijke binnenlandse centra zoals bijvoorbeeld Bergen of Rijsel. Toen had het stadje nog geen haven en moesten de vissers hun schip op het strand trekken na afloop. Pas door uitbreiding van de visserij kon in de bouw van een haven worden voorzien. Op 27 december 1445 werd het octrooi verleend en op 18 oktober 1446 werd de haven het eerst in gebruik genomen.<sup>50</sup>

Naast piraterijen zou Oostende zich in 1488 een eerste maal als kapersnest manifesteren. Tijdens de machtsovername van Maximiliaan van Oostenrijk koos Oostende de kant van Brugge en vocht tegen de schepen van Duinkerke en Nieuwpoort. Ondanks het feit dat Maximiliaan met zijn ordonnantie in 1488 de basis zou leggen voor de kaapvaart zouden de Vlamingen zich tussen 1490 en 1568 niet meer met de kaapvaart inlaten.<sup>51</sup> Men concentreerde zich weer volop op de haringvangst, en met succes. In het begin van de 16<sup>de</sup> eeuw was Oostende één van de belangrijkste vissershavens. Een keizerlijk plakkaat van 1512 bepaalde dat vis enkel verkocht mocht worden in de vismijnen van Oostende, Grevelingen, Duinkerke, Sluis en Nieuwpoort.

Vanaf 1568 zou daar verandering in komen, de opstand tegen Spanje begon en met de vrede werd ook de visserij verstoord. Oostende hoorde bij de Watergeuzen (net als Nieuwpoort en Duinkerke) en met kaperbrieven van de Prins van Oranje kaapten zij kleine schepen van de bezetter. Oostende kon zich onderscheiden tijdens de oorlog, en kreeg in 1586 zelfs zijn eigen admiraliteitszetel. Voordien waren ze afhankelijk van de admiraliteit van Zeeland. In 1583 viel Duinkerke opnieuw in Spaanse handen. Farnese zag direct het strategisch belang van deze stad en blies de kaapvaart nieuw leven in. De Duinkerke kapers vochten nu tegen hun vroegere vrienden en brachten de Nederlandse koopvaardij ernstig verlies toe.<sup>52</sup> De slag bij Nieuwpoort (1600), die bij onze Noorderburen zo bekend is (vroeger althans) was een poging de Duinkerke kapers een halt toe te roepen.<sup>53</sup> De verdere opgang van Oostende als kapersnest

---

<sup>50</sup> Baetens R., *het uitzicht en de infrastructuur van een kleine Noordzeehaven tijdens het Ancien Régime: het voorbeeld van Oostende*. In: Mededelingen van de Marine Academie van België, deel 23, 1973-74-75, pag. 47

<sup>51</sup> Debrock W., *de kaapvaart op de Belgische kust. Oorsprong en geschiedenis tot het 12-jarig Bestand (1609)*. In: Mededelingen van de Marine Academie van België, deel 9, 1955, pag. 246-250

<sup>52</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 33-34

<sup>53</sup> de slag was weliswaar een grote morele overwinning voor de Nederlanders maar strategisch een mislukking, want het doel om Duinkerke te veroveren werd niet bereikt.

hangt samen met de acties van de Duinkerke kapers. Door de val van Duinkerke steeg de strategische waarde van Oostende. De stad werd daarop versterkt en de Hollanders en Engelsen bouwden de stad uit tot een geduchte oorlogshaven. De kaapvaart uit Oostende werd ook gestimuleerd omdat de Duinkerke kapers de visserij onmogelijk maakten. Talrijke vissers moesten voor een andere bron van inkomsten zorgen. De kaapvaart was de beste oplossing. De visserij zou pas in de 18<sup>de</sup> eeuw weer echt tot bloei komen.<sup>54</sup>

20 jaar maakten de Oostendenaars plundertochten zowel op land als op zee. De Spanjaarden probeerden wel om de stad in te nemen maar niks hielp. Het grootste deel van de Zuidelijke Nederlanden was nochtans al terug in Spaanse handen. Pas in 1601 zouden de Spanjaarden de stad volwaardig belegeren, maar dan nog kostte het hen 3 jaar om de stad in te nemen.<sup>55</sup>

Het beleg betekende het begin van een nieuw tijdperk. De stad was zwaar beschadigd, veel Oostendenaars waren omgekomen en de haven was verzand en dus onbruikbaar geworden. Het had weinig gescheeld of de stad werd volledig verlaten na 1604. de visserij had de genadeslag gekregen, veel vissersfamilies weken uit naar Zeeland.<sup>56</sup> De politiek van Albrecht en Isabella zou de stad herbevolken. Rond 1615-1620 had de stad opnieuw een degelijk peil qua bevolking. De kaapvaart die langzaam weer op gang kwam, diende de maritieme traditie van Oostende verder te zetten. Oostende groeide, samen met Duinkerke, uit tot een geducht kapersnest en zodoende ging de kaapvaart een ongekennde bloei tegemoet. Volgens Magosse voeren jaarlijks 15-20 Vlaamse kapers uit.<sup>57</sup>

In 1607 werd de opgang van de Vlaamse kaapvaart onderbroken door het 12-jarig Bestand. De havens hernamen hun functie als vissershavens maar na 1621 werden de vijandigheden hernomen en kwam de kaapvaart dubbel zo krachtig terug. Volgens Magosse werden tussen 1621 en 1647 per jaar meer dan 100 kaperschepen in de vaart gebracht. Tussen 1626 en 1637 brachten de Vlaamse kapers (gesteund door de 'Armada des Flandes') 336 schepen tot zinken en werden er 1499 verkocht.<sup>58</sup> Volgens Baetens bedroeg de omzet van de Vlaamse kaapvaart tijdens de periode 1627-1648 30 miljoen gulden.<sup>59</sup> De 80-jarige Oorlog is dan ook het hoogtepunt van de Vlaamse kaapvaart. De kaapvaart was er geëvolueerd tot een volwaardige bedrijfstak die veel mensen tewerkstelde.

---

<sup>54</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 34

<sup>55</sup> Thomas W., *De val van het nieuwe Troje-het Beleg van Oostende 1601-1604* (Davidsfonds/ Leuven), 2004

<sup>56</sup> Baetens R., *het uitzicht en de infrastructuur van een kleine Noordzeehaven tijdens het Ancien Régime*. Pag. 47-49

<sup>57</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 35

<sup>58</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 35

<sup>59</sup> Baetens R., *organisatie en resultaten van de Vlaamse kaapvaart in de 17<sup>de</sup> eeuw*, in: Mededelingen van de Marine Academie van België, jrg.21, 1969-1971, pag. 99-110

Het verlies van Duinkerke na 1658 zorgde dat enkel Oostende en Nieuwpoort nog ter buit voeren voor Spaans-Nederlandse rekening. Na de vrede van Munster keerde de Spaanse oorlogsvloot terug naar Spanje. Particuliere kapers kregen van dan af geen steun meer van zwaarbewapende oorlogsschepen. Door het verlies van Duinkerke aan de Fransen zou de Vlaamse kaapvaart nooit meer de glorie bereiken die ze tijdens de 80-jarige oorlog had gekend. De omzet tussen 1649 en 1712 bedroeg slechts 14 miljoen gulden meer. Duinkerke was altijd al de belangrijkste thuishaven van de Vlaamse kaapvaart geweest. Na het 12-jarig Bestand bestond de Duinkerke kapersvloot uit een 60-tal eenheden, terwijl die van Oostende maar uit een 10-tal zeilen bestond. Ook in Franse handen bleef Duinkerke de belangrijkste stad inzake kaapvaart, en groeide zelfs nog aan. Eigenlijk is het niet goed om te spreken van achteruitgang van de Vlaamse kaapvaart, de 3 steden waren enkel geen eenheid meer. Om echt te vergelijken met het verleden moet je de resultaten van de 3 steden bij elkaar leggen.<sup>60</sup> Samenvattend zou je kunnen stellen dat Duinkerke, Oostende en Nieuwpoort eigenlijk 3 vissershavens waren die zich noodgedwongen toelieden op de kaapvaart door de oorlogssituatie. Omdat de 17<sup>de</sup> eeuw een periode vol conflicten was groeide kaapvaart uit tot een volwaardige bedrijfstak.<sup>61</sup> Tijdens de Negenjarige Oorlog konden de Oostendenaars dus terugvallen op een 'oude' traditie.

---

<sup>60</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 35-36

<sup>61</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 36

## 7. De patenten

Zoals gezegd onderscheidde kaapvaart zich van piraterij door een oorlogstoestand en staatscontrole. In de praktijk bestond daarvoor een akte die men commissiebrief, kaperbrief of patent noemt. Dit was het legitimatiebewijs van de kaper. Wie hier niet over beschikte werd als piraat beschouwd.

Barbarijse kapers hadden evenwel geen kaperbrieven, hoewel ze toch onder staatscontrole handelden, ze werden door alle Europese landen als piraten beschouwd.<sup>62</sup>

### 7.1 De patentaanvraag

Officieel werden de kaperbrieven, in naam van de vorst uitgegeven door de commandant-generaal van de Zuidelijke Nederlanden. Volgens de geraadpleegde patenten is dat tijdens de Negenjarige oorlog Don Anthonio de Agosto markies van Cathanago.<sup>63</sup> Ter verkrijging en registratie van het patent richtte de depositaris, in naam van de andere reders, een rekest tot de admiraliteitsrechter. In dit rekest diende de nodige gegevens vermeld te zijn zodat de admiraliteit kon overgaan tot het registreren van het patent. Naast de namen van de kapitein en de opperreder werd ook de naam en een beschrijving van het schip vermeld. De rechten die men moest betalen om een kaperbrief te verkrijgen werden bepaald door het aantal kanonnen aan boord.<sup>64</sup> Voor een schip met geen tot 2 kanonnen betaalde men 15 gulden, 3 kanonnen 18 gulden, 4 kanonnen 24 gulden, 5 kanonnen 36 gulden, voor meer dan 5 werd 60 gulden betaald. Daarbij komt de administratiekost (kopie, zegel, registratie,...) wat de admiraliteit nog 20 gulden opleverde.<sup>65</sup> Na de registratie werd het originele patent geklasseerd en identieke kopieën meegegeven met de kaperkapitein. Deze brieven bewezen de legitimiteit van de kaper.<sup>66</sup>

### 7.2 De inhoud van de kaperbrief

Op een kaperbrief werd eerst de reden van uitgifte vermeld. Het represaille-element is nog steeds aanwezig maar heeft nu betrekking op de natie, niet meer op een persoonlijke

---

<sup>62</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 41

<sup>63</sup> Admiraliteit Bundel 559 Patentboeken

<sup>64</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 42

<sup>65</sup> Adm. Bundel 570-571

<sup>66</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 42

actie. De kaperbrief gaf ook toestemming om aan handel te doen, hoewel dit niet expliciet op de brief vermeld werd. Kapers werden ook gebruikt voor de konvooivaart.<sup>67</sup> De kaper Michiel Mansvelt was een kaper die overstapte naar konvooivaart maar in die functie toch nog heel wat buit binnenbracht.<sup>68</sup> De aanstelling van de kapitein door de opperreder, hun namen, de omschrijving van het kaperschip was het volgende wat vermeld werd. Daarna volgde een algemene omschrijving van de regelingen waar de kapitein zich aan diende te houden. De kapitein moest voldoende ervaring hebben, vakkundigheid en ‘gezond verstand’. Hij moest ook een competente bemanning aannemen. Er stonden ook algemene regels in verband met de kaapvaart in het patent: er mocht geakaapt worden op piraten, schepen zonder papieren en de vijand. Er mocht niet geakaapt worden op onderdanen van de vorst en bondgenoten. Het gebied waar de kaper in mocht opereren stond ook vermeld, naast de open zee, mocht men ook kaperen in vijandige havens, rivieren en de territoriale wateren van de vijand. Als garantie voor de naleving van deze regels moest de kapitein een eed afleggen en een borgsom betalen. De handtekening van de griffier stond in voor de echtheid. Op dat moment werd de kaperbrief legitiem en was de kaper klaar om ter buit te gaan varen zonder als zeerover te worden beschouwd. De kaperbrief was ook een paspoort waarmee de kaper hulp van bondgenoten kon krijgen.

Normaal was de kaperbrief voor onbepaalde duur geldig, maar patenten bleven toch nooit lang duren. De akte bleef geldig zolang opperreder, kapitein en schip hetzelfde bleven en dit was nooit voor lange duur het geval. Schepen konden vergaan, geakaapt of verkocht worden. Kapiteins konden ziek worden of verwond.<sup>69</sup> De kaper Michiel Canoen moest de gekwetste Thomas Gourmay bijvoorbeeld aflossen op zijn schip (fregat ‘Den Enghelbewaarder’) en verkreeg daarom een nieuw patent.<sup>70</sup>

Men had ook tijdelijk ‘ongedekte’ patenten: als er iets gebeurde met de kapitein, en iemand anders tijdelijk het bevel overnam bijvoorbeeld of als men dringend van schip moest veranderen. De kapitein Martinus Maes had een sloep met de naam ‘Hope’ die na een storm zwaar beschadigd was. Zijn oplossing was om in Calais een nieuwe sloep aan te kopen en die de naam ‘Hope’ te geven. Zo kon hij zijn reis verder zetten onder het oude patent.<sup>71</sup> Uiteraard hergebruikte men ook patenten, vooral als het einde van een oorlog dichterbij kwam. In Zeeland werd zo iets al lang toegepast. Toen er een conflict was tussen de Staten-Generaal en

---

<sup>67</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 42

<sup>68</sup> Adm. Bundel 591 Inventaris Prijzen

<sup>69</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 44-45

<sup>70</sup> Adm. Bundel 559-560 Patentboeken

Adm. Bundel 655 Scheepsjournaals

<sup>71</sup> Adm. Bundel 561

de Staten van Zeeland over het niet-naleven van de reglementen door Zeeuwse kapers, werd het uitschrijven van patenten aan die kapers opgeschort. Om te voorkomen dat de kapers zonder patent zouden vallen werden oude patenten opnieuw gebruikt.<sup>72</sup>

Om een kaperbrief te verkrijgen moest iemand ook borg staan voor het gedrag van de kapitein. Zo'n borgakte werd ondertekend door de opperreder, de griffier en de borg. De borg moest ervoor zorgen dat de kapitein zijn veroverde prijzen zou aanmelden bij de admiraliteit zodat de koninklijke tiende werd betaald.

Wat het bedrag van de borgsom betreft: volgens de ordonnantie van 1624 moesten voor schepen van minder dan 50 lasten 4000 gulden worden betaald, en voor meer dan 50 lasten 6000 gulden. Het valt op dat dit grote bedragen zijn, soms zelfs de helft van de totale uitredingskosten van het kaperschip. Zodoende kon enkel een toplaag van rijke personen zich borg stellen voor een kaperschip. 'Arme' vissers waren dus niet in staat hun schip uit te rusten voor kaapvaart tenzij deze rijkelui een handje toestaken. De borg bezat dan ook meestal delen van het kaperschip waar hij borg voor stond. Soms was hij de opperreder of depositaris van de boot. We weten niet zeker of deze bedragen daadwerkelijk werden uitbetaald, misschien was een handtekening van een kapitaalkrchtig persoon voldoende.<sup>73</sup> In het buitenland lagen de borggelden nog hoger. In Zeeland betaalde men 20-30000 gulden, een Franse borg was 15000 ponden.<sup>74</sup>

Behalve de borgstelling was er ook nog de eed van de kapitein. Hij moest beloven de reglementen van de admiraliteit na te leven. Daarna kreeg hij een uitgaanspaspoort waarmee bevriende en neutrale havens konden worden aangedaan. De kapitein was door zijn eed, behalve voor zijn eigen gedrag, ook verantwoordelijk voor de daden van zijn bemanning. Zijn gedrag was dus belangrijk voor de reders als voor de admiraliteit. Er werd dus zwaar getild aan de eedaflegging: men moest zeker zijn van de kapitein. De bemanningslijst moest ook nog aan de admiraliteitsrechtbank worden gedeponereerd. Dit was voor de verdeling van de buit achteraf.<sup>75</sup> De kaper was klaar om zijn kruistocht te beginnen.<sup>76</sup>

---

<sup>72</sup> Verhees-Van Meer J. TH. H., *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog, 1703-1713*. Werken uitgegeven door het Koninklijk Zeeuws genootschap der Wetenschappen, deel 3, Middelburg, 1986. pag. 28

<sup>73</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 46

<sup>74</sup> Verhees-Van Meer J. TH. H., *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 21

<sup>75</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 47

<sup>76</sup> de reis van kapers werd kruistocht genoemd. In: Verhees-Van Meer J. TH. H., *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 45

## 8. De kapers en hun schepen

### 8.1 Het Oostendse scheepsbestand

Op basis van de patentboeken kan men het Oostendse scheepsbestand ongeveer berekenen. Ik zeg ongeveer omdat er vele problemen komen kijken. Het aantal patenten is niet gelijk aan het aantal kaperschepen in de vaart. Zoals hierboven werd opgemerkt, moest men vaak nieuwe patenten aanvragen. Dezelfde schepen komen dus vaak terug. Andere schepen waar een patent voor werd aangevraagd zijn nooit in de vaart gekomen. Voorzichtigheid is dus geboden bij het raadplegen van deze bronnen. Voor de Negenjarige oorlog werden zo'n 162 patenten<sup>77</sup> uitgeschreven maar volgens Baetens bedroeg het scheepsbestand van Oostende in die tijd op basis van de registers van de opgebrachte schepen zo'n 125 schepen.<sup>78</sup> Hij verklaarde dit verschil doordat de Oostendse admiraliteit patenten voor 1 reis kon uitschrijven.

Jaartal	Aantal schepen volgens de patenten	Aantal schepen volgens de registers van opgebrachte schepen <sup>79</sup>
1689	15	12
1690	35	24
1691	17	20
1692	30	20
1693	22	21
1694	10	9
1695	5	
1696	13	10
1697	15	9
	162	125

Uit de selectie bestudeerde patenten (en de scheepsjournalen) bleek dat snauw het dominante schip geworden was voor kapers. Dit komt overeen met de stellingen die Magosse<sup>80</sup>, Baetens<sup>81</sup> en Debrock<sup>82</sup> poneren. Magosse schreef over de Spaanse Successieoorlog die enkele jaren nadien plaatsvond en volgens zijn gegevens zijn in het begin van de oorlog het aantal fregatten en snauwen ongeveer gelijk. Maar hij verdeelde zijn de snauw en de 'longue

<sup>77</sup> Admiraliteit Bundel 559-560

<sup>78</sup> Baetens R., *Organisatie en resultaten van de Vlaamse kaapvaart in de 17<sup>de</sup> eeuw*. In: mededelingen van de Marine Academie van België, jg. 21, 1969-70, pag. 99

<sup>79</sup> Baetens R., *Organisatie en resultaten van de Vlaamse kaapvaart*, pag. 99

<sup>80</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 73

<sup>81</sup> Baetens R., *Organisatie en resultaten van de Vlaamse kaapvaart*, pag. 101

<sup>82</sup> Debrock W., *Het Vlaamse kaperschip der 17<sup>de</sup> eeuw: de Snauw*. In: Mededelingen van de Marine Academie van België, jg. 1958-59, nr. 11, pag. 33

barque' in 2 aparte categorieën hoewel de meeste andere auteurs de snauw en de longue barque als synoniem beschouwen. In mijn tabel heb ik de longue barque ook bij de snauw gerekend want in de scheepsjournalen noemen de kapiteins hun schip bijna altijd snauw. Toch valt er voor de verdeling van Magosse ook iets te zeggen. Een longue barque was volgens zijn gegevens een kleinere versie van de snauw. Dat er bij Magosse ook meer fregatten voorkwamen had ook te maken met de tegenstander. In het begin van de Spaanse Successieoorlog vocht Oostende aan Franse kant tegen de zwaargewapende Hollandse en Engelse fregatten.<sup>83</sup> In de Negenjarige oorlog waren de Fransen juist de tegenstander, zodat de Oostendenaars het tegen kleine ongewapende scheepjes moesten opnemen. De Fransen vochten ook met (kleine) kaperschepen. (hun oorlogsschepen werden niet lang gebruikt) Het was dan ook logisch voor de Oostendse kapers om het snauwschip te gebruiken.

Gebruikte schepen:

fregat	13
snauw	32
diepo	3
sloep	9
Totaal:	57

Bron: Adm. Bundel: 559-560 patentboeken

Dat is niet altijd zo geweest. Na het 12-jarig Bestand was de regel om zware schepen te gebruiken van minstens 50 last. Kapiteins van 1627-1628 hadden de admiraliteit aangeraden dat 50 last vereist was voor een kaperschip. De voorkeur was (net zoals tijdens de Negenjarige oorlog) te wijten aan de toenmalige situatie. Particuliere kapers werden ingezet om de oorlogsvloot te steunen. Door de Hollandse dreiging kon men niet met kleine lichtbepapende schepen uitvaren. Het uitreden van zulke zware fregatten was niet voor iedereen, kleine reders drongen aan om kleinere schepen in de vaart te brengen. Kleine schepen konden makkelijker blokkades omzeilen en waren eigenlijk efficiënter dan de grote fregatten die aan de kade moesten blijven liggen. De uitreding van zware fregatten kwam vooral goed uit voor de overheid. Zwaar bewapende kaperschepen konden de oorlogsvloot versterken wanneer dat nodig was. Maar hoewel de Vlaamse kapers hun tegenstanders angst inboezenden, waren reders van die dure oorlogsschepen doodsbenauwd wanneer hun schip ten strijde trok. Particulieren wilden dus kleinere, goedkopere schepen met geringe militaire slagkracht. Men concentreerde zich ook op slecht verdedigde koopvaardij en vissersschepen, zodat het militaire aspect op de achtergrond raakte. Vooral na het vertrek van de 'Armada des

---

<sup>83</sup> Debrock W., *Het Vlaamse kaperschip der 17<sup>de</sup> eeuw: de Snauw*, pag. 33

Flandes' in 1648 naar Spanje. Nu de oorlogsvloot verdwenen was, werd de kust minder streng bewaakt en geblokkeerd. Particuliere kapers konden zich vanaf nu nog beter op het commerciële aspect toeleggen. Vanaf 1656 was het opnieuw toegelaten om met kleine schepen te kapen. Dit was de officiële bevestiging van wat in de praktijk al lang gebeurde. De vrede van Munster in 1648 was dus een keerpunt. De Vlaamse marine stelde niet veel meer voor en dus moesten kapers een andere tactiek gebruiken. De confrontatie met de vijand werd uit de weg gegaan en men paste een guerillaoorlog toe.<sup>84</sup> Het schip dat zich het beste voor zoiets leende was het snauwschip. Vanaf 1649 trof men snauwen aan in de registers van de admiraliteit. Ze werden waarschijnlijk al eerder gebruikt. Dit schip was een combinatie van een galei en een bark en had 2 masten. De tuigage was zo dat men een breed zeiloppervlak verkreeg voor een klein schip. De snauw had een geringe diepgang en was stabiel in het water. De snauw was ook voorzien van roerriemen. Het was dus een combinatie van stabiliteit en snelheid met wendbaarheid en geringe diepgang. Voor kapers actief in een guerilla in de Noordzee een goede combinatie.

Een omschrijving van een doorsnee snauwschip uit 1692 op bestelling van de Staten van Vlaanderen, gebouwd door de scheepswerven van Jacob Moentack: het was een 'open' schip met een kiellengte van 13,72 meter, een deklengte van 15,09 meter een maximale breedte van 4,6 meter en een diepgang van 1,5 tot 1,7 meter. Voor- en achteraan was een plecht voorzien van maximaal 4,4 meter. In de voorste plecht was een kombuis gebouwd, erboven sliep de bemanning. In de achtersteven bevond zich een kajuit, een 'broodtcoye' en een wapenkist. Op de plecht waren 4 roerriemen aanwezig (2 aan elke kant) en aan dek 18 (negen voor elke kant).<sup>85</sup>

De sloep werd ook vaak gebruikt door kapers, hoewel het logisch is dat de actieradius van deze klein was en ze werden vooral gebruikt voor eendagsraids. Eigenlijk waren het gewoon vissersschepen die een patent aanvroegen, net zoals koopvaarders dit soms deden, zodat ze konden optreden als er zich een kans op buit voordeed. De meeste sloepen hadden een gewicht van twee tot vier last. Grotere sloepen hadden een zeil en kleinere roerriemen dan de snauw. De tonnage van een snauwschip was tussen de acht en 28 last.

Het merendeel van de fregatten die een patent hadden waren vaak koopvaarders, de glorie tijd van deze schepen (in de Vlaamse kaapvaart dan toch) was al lang voorbij. De naam van dit schip was ontleend aan een scheepstype dat actief was in de Middellandse Zee. De eerste fregatten in de Noordzee werden ingezet door Frederico Spinola, om de Hollanders te

---

<sup>84</sup> Debrock W., *Het Vlaamse kaperschip der 17<sup>de</sup> eeuw: de Snauw*, pag. 18--20

<sup>85</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 78

bestrijden in de ondiepe kustwateren. Het fregat verdween na het 12-jarig Bestand maar werd vanaf 1626 opnieuw gebruikt door de Duinkerkers. Dit was niet het oorspronkelijke fregat maar een kruising tussen het oude model en een jacht. Dit nieuw fregat was een driemaster met een slanke vorm, waardoor het een hoge snelheid en beweeglijkheid had. Een belangrijke wijziging was het verdwijnen van de hoge bovenbouw. Het schip had nu een vlak dek, een lage bak en een kort halfdek. Het lagergelegen dek verbeterde de gevechtswaarde van het schip. De kanonnen konden beter bediend worden en ze mochten ook zwaarder (met een hoger kaliber) zijn. Het nadeel was dat een fregat een gering laadvermogen had, men kon onvoldoende proviand meenemen. De koopvaardijfregatten bleven een hoog dek gebruiken, zodat het laadvermogen hoger was.<sup>86</sup> Het kon evenwel niet concurreren met het fluytschip van de Hollanders.

Uit de scheepsjournaals blijkt een zevental fregatten vrijwel continu in de kaapvaart gebruikt te zijn. De 'St. Anthonius' van Karel Bestenbustel, 'Den Hertogh van Beyerens' die onder bevel stond van onder meer Jan Vincke en Michiel Canoen, 'De Vergulde Draeck' van Michiel Canoen, de 'Enghelbewaerder' van Thomas Gournay. De 'St. Anthone van Padua' van Francois Carpentier, de 'St. Kateline' van Karel Bestenbustel en de 'St. Francois' van Joannes Lindersen<sup>87</sup>.

De tonnage van deze schepen lag rond de 20-22 last. De zware snauwen konden makkelijk vergeleken worden met deze lichte fregatten. Leuke anekdote is dat er een snauwschip actief was tijdens Negenjarige Oorlog met de naam 'De Hertoginne van Beyerens' onder Carel Jonckere en het fregat 'Den Hertogh van Beyerens' onder Jan Vincke<sup>88</sup>. Misschien was deze eerste een kleiner schip dan het fregat.

Andere scheepstypes die gebruikt werden zijn de diepo, de bark en de halve galei. Dit zijn alle kleine scheepjes met een tonnage rond de 15 last. Ze tonen aan dat de Oostendse kapers van hun goede ligging gebruik maakten en als de gelegenheid zich voordeed een schip kaapten. Deze schepen waren geen typische kapersschepen en waren niet sterk bewapend en ook niet snel. Ze maakten gebruik van de verrassing door zich voor te doen als vissers tot ze dicht genoeg waren.<sup>89</sup>

---

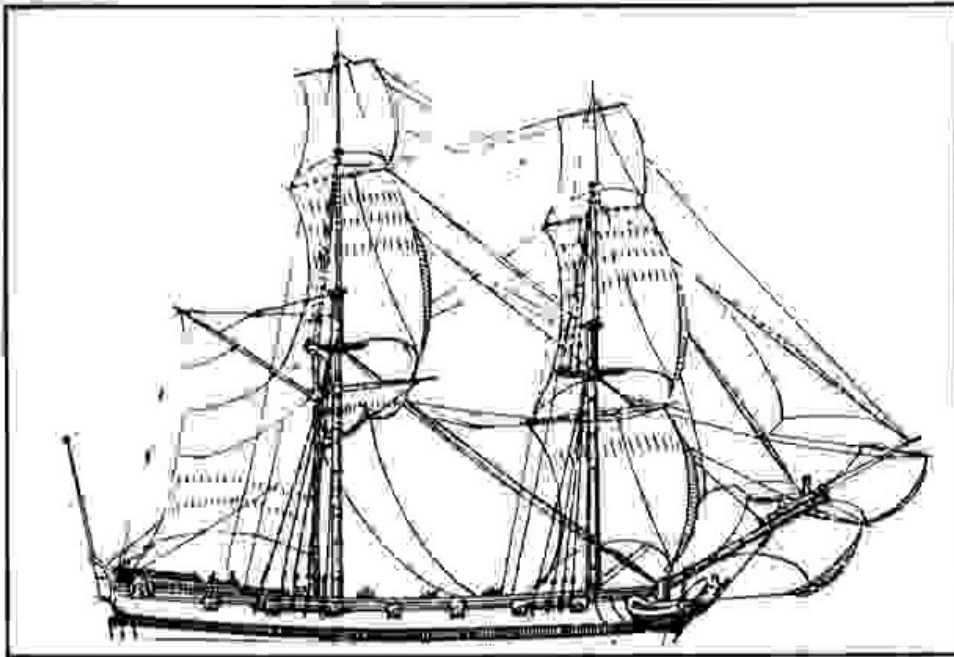
<sup>86</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 78-79

<sup>87</sup> Adm. Bundel 655-656 boordjournaals

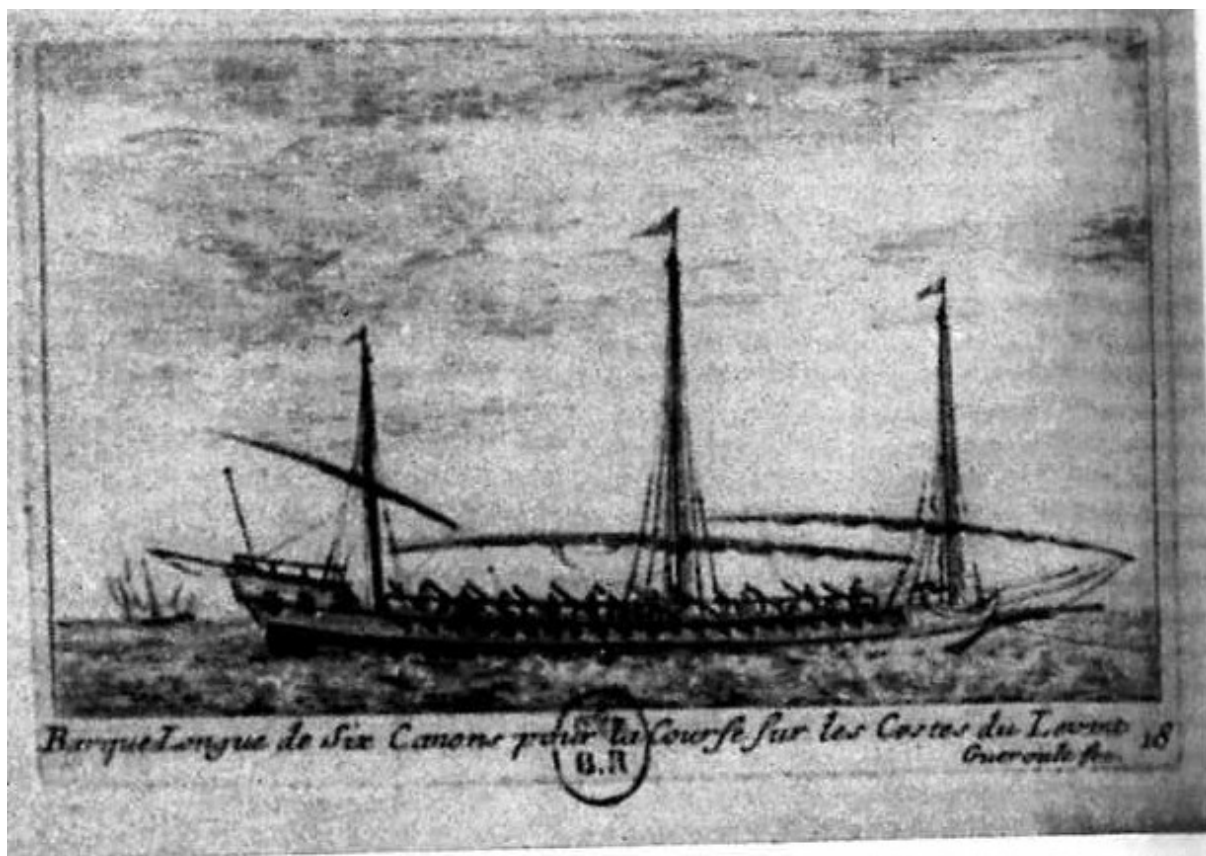
<sup>88</sup> Adm. Bundel 655-656 boordjournaals

<sup>89</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 79

Een snauw (17de eeuw). Naar een tekening uit 'Gens de mer à Dunkerque aux XVIIe et XVIIIe siècles' van A. Cabantous en J. Missiaen (1977).



Snauw, bron: Debrock W., *De Oostendse kapers*, De Lachende Visch, 1994, pag. 47

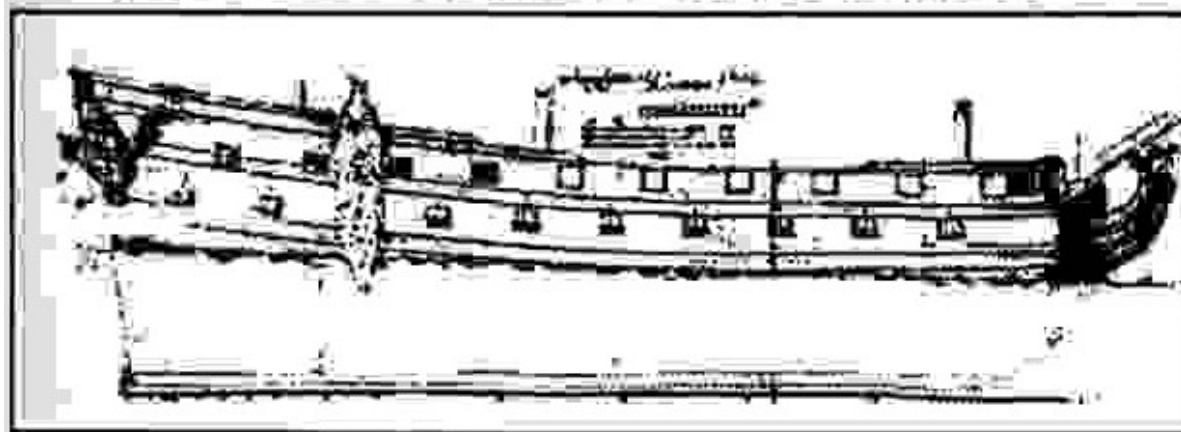


*Reproductie van een barque longue uit Gueroult du Pas (nr. 18)*

Foto Musée de la Marine, Parijs (met toelating)

Bark, bron: Debrock W., *Het Vlaamse kaperschip der 17<sup>de</sup> eeuw: de Snauw*. In: Mededelingen van de Marine Academie van België, jg. 1958-59, nr. 11, pag. 22

**Romp van 'Amphytrite', een schip met veertig kanonnen, gebouwd in 1700 te Duinkerke. (Naar een ets uit het bouwdoossier).**



Fregat, bron: Debrock W., *De Oostendse kapers*, De Lachende Visch, 1994, pag. 105

Zeeuwse kapers gebruikten fregatten vooral voor de kaapvaart op de lange afstand. Voor kaapvaart in de Noordzee en de kustwateren werd ook de snauw gebruikt<sup>90</sup>. Vooral toen de Franse tactiek veranderde van open oorlog naar kaapvaart. De Fransen maakten ook gebruik van snauwen, dus de beste manier om deze te bestrijden was met gelijke wapens. De bewapening verschilde niet veel met de Vlaamse fregatten of snauwen, al waren er soms meer kanonnen aan boord (12 op een snauw)<sup>91</sup>.

De bewapening van de schepen bestond uit kanonnen en bassen (steenstukken). Deze bewapening was typisch voor zowel de koopvaardij als de kaapvaart. Er was uiteraard een relatie tussen de grootte van het schip en het aantal kanonnen. Volgens Magosse hadden de kapers één kanon per 3,7 last. Koopvaarders één op 4,3. Mijn onderzoek toont aan dat een snauw gemiddeld zes kanonnen aan boord had, als de last rond de 18-20 ton hing is dit gemiddelde wel wat lager. Toch waren snauwen met vier tot acht kanonnen goed bewapend. Koopvaarders mocht men evenwel niet onderschatten, al is de vraag of het geschut bij die schepen echt gebruikt werd. Meestal was de bewapening maar preventief. Door zich als zwaarbewapende kaper voor te doen, konden ze de echte kapers afschrikken.

Het gebruikte geschut bestond dus uit kanonnen en bassen. Bassen of steenstukken waren ideaal voor een kaper, ze konden in alle richtingen schieten, wat handig was in gevechten op korte afstand. Nadeel van deze bassen was dat men enkel lichte ijzeren of stenen projectielen kon afvuren. Steenstukken werden niet meegerekend met het aantal kanonnen bij het berekenen van de kaperbrief, zodat ze niet altijd in de bronnen te vinden zijn. De kanonnen bestonden uit ijzer of brons, gietijzeren kanonnen werden pas in de 18<sup>de</sup> eeuw gebruikt. De bediening van het kanon was niet gemakkelijk. Er was het risico van ontploffing en de behandeling was zeer omslachtig. Er waren 59 reglementaire stappen nodig om een kanon schietklaar te krijgen. De bediening gebeurde door vijf tot veertien man zodat een kanon acht schoten per uur kon lossen. Dat was gezien de omslachtigheid nog vrij snel. De projectielen waren vooral loden bollen en in mindere mate granaten. De ontplofbare obus vond pas ingang na 1692 en nog lang daarna werden 'gewone' projectielen van ijzer of steen gebruikt. Het kaliber werd aangegeven met het gewicht van de kogel die het kanon afschoot. Het kaliber op kaperschepen was laag.<sup>92</sup> Op kaperschepen stonden één-twee-drie en vier-ponders. De 'St. Francois' van Joannes Lindersen bijvoorbeeld (een fregat) had vier 4-ponders en twee 3-

---

<sup>90</sup> Francke J., *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, pag. 121

<sup>91</sup> Francke J., *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, pag. 121

<sup>92</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 83

ponders.<sup>93</sup> Als we dat vergelijken met de 12- en 24-ponders die oorlogsschepen aan boord hadden stelde het geschut van een kaper maar weinig voor. Een gevecht aangaan met een oorlogsschip was dus 'not done'.<sup>94</sup>

In de kaapvaart was enteren een belangrijk gegeven. Men moest dus voldoende handwapens aan boord hebben. ook buskruit en munitie werd ingeslagen. In rekeningen van het snauwschip 'Den Vliegende Arend' onder bevel van Thomas Bequ staat dat er acht enterbijlen, 15 sabels en zes geweren werden aangekocht.<sup>95</sup>

## 8.2 De kaperbemanning

Wanneer een kaperschip werd uitgerust moest de boekhouder van de rederij in de eerste plaats een kapitein in dienst nemen. Aangezien deze belast was met de ravitaillering van het schip en de aanwerving van de bemanning was het beter zijn indienstneming niet te lang uit te stellen. Vooral het aanwerven kon enige tijd in beslag nemen., omdat de kapitein zijn bemanning zelf moest gaan zoeken. Meestal meldden zich spoedig een aantal officieren die de kapitein kenden van een vorige reis. Matrozen en onderofficieren dienden gezocht te worden. In Amsterdam kon voor de rekrutering een beroep gedaan worden op 'slaapbazen', ook wel zielenverkopers genoemd. Deze slaapbazen stelden 'gratis' logement ter beschikking voor buitenlanders en matrozen van buiten de havenplaats. In ruil voor de kost en inwoon had de slaapbaas recht op een deel van het toekomstig inkomen van de zeeman. De slaapbaas was tevens een soort arbeidsbemiddelaar. Op die manier konden kapiteins snel tientallen matrozen rekruteren<sup>96</sup>. Of zulke slaapbazen ook in Oostende actief waren is niet zeker. Niet alle matrozen kwamen echter uit Oostende zelf. Volgens Magosse gebeurde de aanwerving van het scheepsvolk in de herberg 'tussen pot en pint'<sup>97</sup>. Dat de herberg in Oostende de rekruteringsplaats bij uitstek was, hoeft geen verbazing. Het was niet alleen de ontmoetingsplaats voor menig zeeman, veel kroegen werden ook uitgebaat door, of voor rekening van, reders en kapiteins. Antoine de Clercq en Joannes van Gindertale waren zowel reders als uitbaters van een kroeg ('den Hulck').<sup>98</sup> Matrozen die werk zochten, wisten dus naar welke plaats ze zich moesten begeven om te 'solliciteren'. In een kleine havenstad als

---

<sup>93</sup> Adm. Bundel 840 burgerlijk procesdossier

<sup>94</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 84

<sup>95</sup> Adm. Bundel 832 burgerlijk procesdossier.

<sup>96</sup> Verhees-Van Meer J. TH. H., *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog, 1703-1713*. Werken uitgegeven door het Koninklijk Zeeuws genootschap der Wetenschappen, deel 3, Middelburg, 1986. pag. 65

<sup>97</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 95 op citaat

<sup>98</sup> Coopman J., *Oostendse huisnamen (1676-1702)*. In: *Ostendiana*, nr. 2, Oostende, 1975, pag. 59-67

Oostende was dit systeem, samen met het nieuws dat mond tot mond ging, efficiënt genoeg om geïnteresseerden te lokken. De rekrutering gebeurde minder anoniem dan in andere havensteden. In Amsterdam en Zeeland werd voor de werving met de trom rondgegaan<sup>99</sup>. Ook in Vlaanderen werd op die manier te werk gegaan om de konvooschepen van de Staten van Vlaanderen bemand te krijgen. In rekeningen werden onder meer uitgaven gevonden over ‘het roepen met de trommel’. Het was ook de gewoonte dat de aanwerving gepaard ging met het trakteren van drank aan de nieuwe matrozen. Dat deze methode ook toegepast werd om kaperschepen te bemannen is weinig waarschijnlijk.<sup>100</sup> In Zeeland mocht oproepen voor kapers met de trommel zelfs niet zolang de marinevloot niet voldoende bemand was.<sup>101</sup> Hoelang de rekrutering duurde, hing af van de omstandigheden. Meestal was de vraag naar zeelui groter dan het aanbod. In alle takken van de zeevaart kende men dit probleem maar in de kaapvaart was dit minder voelbaar omdat er hoge lonen werden uitbetaald en men kans had op rijke buitgelden. (Kleine) Kapers hadden ook een minder grote bemanning nodig in vergelijking met de konvooschepen die meer dan 300 koppen aan boord hadden. Ook in toonaangevende maritieme landen als Engeland, Verenigde Provinciën en Frankrijk was er een tekort aan zeelui, vooral de marine was daar het slachtoffer van. De overheden probeerden het probleem op te lossen door wervingen in andere zeemanstakken af te remmen. Zo kwamen er onder andere embargo’s op kapers, een verbod om de gages in de ‘privé-sector’ te verhogen boven een bepaald bedrag en het verplicht afstaan van 1/5<sup>de</sup> van de bemanning. In de Zuidelijke Nederlanden werden zulke maatregelen niet getroffen. Wel mochten niet-geallieerde buitenlanders geen Oostendse zeelui in dienst nemen. Uit het werk van Verhees-Van Meer blijkt dat er meermaals wervingen plaatsvonden door Zeeuwse kapers in Oostende,<sup>102</sup> en volgens Magosse werden tijdens de Spaanse Successieoorlog regelmatig Oostendse kapers aangeworven door Franse (Duinkerkse) schepen<sup>103</sup>. De geografische herkomst van zeevarenden valt niet te reconstrueren via de bronnen van het rijksarchief maar het is algemeen bekend dat er geen enkel milieu zo open is als de zeevaart. Van de hele 17<sup>de</sup> eeuw was de zeeman waarschijnlijk het meest internationaal. Havens zijn altijd al smeltkroezen geweest van culturen en Oostende is geen uitzondering op die regel. We beschikken niet over veel namen van bemanningsleden maar de paar namen die voorkomen doen vrij ‘Vlaams’ aan. Namen als Jacobsen of Pietersen wijzen wel op een

---

<sup>99</sup> Francke J., *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, pag. 92

<sup>100</sup> Verhees-Van Meer J. TH. H., *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*. Pag. 48-49

<sup>101</sup> Francke J., *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, pag. 92

<sup>102</sup> Verhees-Van Meer J. TH. H., *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*. Pag. 51

<sup>103</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 97

Nederlandse/Scandinavische komaf. We hebben ook enkele Franse namen als Pollet of Fosse en enkele Engelsen zoals Adams of Hamilton. Namen als Rodrigo of Morales tonen dat de Spanjaarden nog aanwezig zijn in de Zuidelijke Nederlanden.<sup>104</sup> We kunnen wel niet op basis van deze namen de herkomst van de zeelui achterhalen. De Nederlanden waren een smeltkroes van nationaliteiten, alleen al vanwege de opeenvolging van verschillende bezetters. Namen werden ook in ‘Vlaams’ omgezet. We kunnen wel stellen dat het merendeel uit de Zuidelijke Nederlanden kwam. Ook volgens het werk van Lemaitre, die over de 17<sup>de</sup> eeuw enkele tellingen deed, was de helft van de bemanning uit Oostende zelf. De rest kwam uit Duinkerke of de rest van de Zuidelijke Nederlanden.<sup>105</sup> Van de kaperkapiteins kon gezegd worden dat ze vrijwel allemaal in Oostende of Nieuwpoort geboren waren. Uitzondering op die regel was Joannes Lindersen ‘van Emden’, zijn bijnaam doet vermoeden dat hij afkomstig is uit Emden (in Duitsland). De kapitein Willem Bestenbustel was oorspronkelijk van Vlissingen maar verbleef al zo lang in Oostende dat hij het poorterschap verworven had.<sup>106</sup> Dat de Duinkerkenaars een groot deel van de Oostendse kaperbemanningen uitmaakten leed geen twijfel, zelfs al was er officieel oorlog. Veel Oostendenaars scheepten ook regelmatig (voor en na de oorlog) in op Duinkerke schepen. Er was een grote mobiliteit tussen de twee havens. Men keek enkel waar de meeste winst te halen was, als dat op een Duinkerkeenaar dan wel een Oostendenaar was speelde weinig mee. Voor de Franse en Spaanse overheid was dit een irritant spelletje.<sup>107</sup> Vlamingen waren er ook niet vies van om op Zeeuwse schepen aan te monsteren. Volgens de gegevens van Francke bestond zo’n 8% van de bemanning van de Zeeuwse admiraliteit uit Vlamingen.<sup>108</sup>

Wat de tucht aan boord betreft bestaan er grote verschillen. Volgens Francke was er op de Zeeuwse kaperschepen een ijzeren tucht. Wie niet aanwezig was bij de gebedsvieringen ’s ochtends en ’s avonds werd na 3 overtredingen in de boeien geslagen. Tegen vloeken en blasfemie werd keihard opgetreden. Onder meer door het ‘laarzen’ (met een ingeteerd touw op de blote rug slaan). Het was een teken van respect voor de calvinistische leer maar ook een bevreesdheid van de Staten-Generaal voor de overgang van zeelieden naar het piratenbestaan. Piraten en zeerovers vormden namelijk vaak een tegencultuur en de Engelse en Nederlandse zeelui waren religieus onverschilliger dan anderen. Deze keiharde tucht staat in contrast met de Oostendse en Duinkerke kapers. Zo is er het incident van Thomas Gournay op zijn schip

---

<sup>104</sup> namen afkomstig uit Adm. Bundel 832-852 burgerlijke procesdossiers

<sup>105</sup> Lemaitre O., *Quelques roles d’équipage de navires ostendais armés en guerre, en course ou au commerce vers les Indes Orientales ou la Chine*. In : The Belgian Shiplover, 1959, pag. 153-158

<sup>106</sup> Adm. Bundel 655-656 Boordjournaals en Debrock W., *De Oostendse kapers*. Pag. 1-159

<sup>107</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 100

<sup>108</sup> Francke J., *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, pag. 95

de ‘Enghelbewaerder’. Hij verdeelde rantsoengeld onder de officieren maar de bemanning eist ook haar deel. Hij liegt dat hij daarvoor toelating nodig heeft van de admiraliteit, het is geen ‘costume’ (gewoonte). De bemanning antwoordde doodleuk dat ze er dan maar een ‘costume’ van zullen maken en het geld halen waar het zit. Als Gournay de bemanning wil paaien met een vaatje wijn per acht man, slaan ze het stuk met een koevoet. Pas wanneer kapitein Joannes Carels aan boord komt voor een praatje, gaat hij, na het vaststellen van de rellen, zijn eigen bemanning halen om de rust te herstellen.<sup>109</sup> Wat verder met de bemanning gebeurd is onduidelijk maar Thomas Gournay krijgt enkele dagen na zijn terugkeer het patent voor een snauw, de ‘Merghen Sterre’. Zijn vorige schip was een fregat, dus misschien was het een degradatie voor zijn slechte aanpak? Zijn opperreder blijft in ieder geval Jacob(us) de Wulf.<sup>110</sup> Misschien komt zijn ‘falen’ voort uit zijn nog jeugdige leeftijd en onervarenheid als kapitein. Gournay was nog maar net kapitein geworden op een eigen schip, voordien diende hij als officier op het kaperschip van Thomas Bequ (of Becu).<sup>111</sup>

### 8.3 Kaperkapiteins

In eerste instantie dacht ik dat het makkelijk zou zijn om een overzicht van de actieve kaperkapiteins te geven, maar er komen toch heel wat problemen bij kijken. Zo had je ook koopvaarders die een patentbrief hadden om te kapen (voor wanneer ze een makkelijke prooi tegenkwamen). Voorbeelden hiervan zijn Michiel Canoen en Willem Bestenbustel. Kapers wisselden ook vaak van schip, zo hadden de schepen ‘den Enghelbewaerder’ of de ‘Vergulde(n) Draeck’ verschillende kapiteins. Thomas Gournay was de oorspronkelijke kapitein van ‘den Enghelbewaerder’ maar hij raakte gekwetst aan de hand, zodat Michiel Canoen moest overnemen. Uit de scheepsjournalen en patenten blijkt dat de ‘Vergulde Draeck’ verschillende kapiteins heeft gehad waaronder Jan Vincke en (alweer) Michiel Canoen.<sup>112</sup> Schepen kregen blijkbaar ook veel dezelfde naam, want Magosse vermeldt tijdens de Spaanse Successieoorlog een sloep met de naam ‘St. Jan’ terwijl in de Negenjarige oorlog een snauw met dezelfde naam opduikt onder bevel van kapitein Francois de Smidt.<sup>113</sup> Misschien een eerbetoon aan dit schip? Of gaat het misschien om hetzelfde schip, want de

---

<sup>109</sup> Adm. Bundel 655 Boordjournaals, Adm. Bundel 837-840 burgerlijke procesdossiers

<sup>110</sup> Adm. Bundel 655 Boordjournaals, Adm. Bundel 833 burgerlijke procesdossiers, Adm. Bundel 559 Patentboeken

<sup>111</sup> Adm. Bundel 655 Boordjournaals

<sup>112</sup> Adm. Bundel 655-656 Boordjournaals, Adm. Bundel 559-560 patentboeken

<sup>113</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 104  
Adm Bundel 656 boordjournaals

snauw van de Smidt was niet echt groot. Een ander voorbeeld is de ‘St. Antonio de Padua’ van Joannes Lindersen. Dit schip was blijkbaar nog steeds actief toen de Spaanse Successieoorlog begon, best mogelijk want uit de scheepsjournaals blijkt dat het pas in 1697 actief was. Maar de scheepsjournalen vermelden een diepo, terwijl het bij Magosse om een snauw gaat.<sup>114</sup>

Ondanks de problemen volgt hieronder een overzicht van de meest voorkomende en best gekende kaperkapiteins<sup>115</sup>:

<b>Kapitein:</b>	<b>Gecommandeerde Schepen:</b>	<b>Actief in:</b>
Willem Bestenbustel	fregat: St. Anthone van Padua	1689
	fregat: De Coninginne van Spanien(Spaigne)	1689-94
	fregat: St. Kateline	1696-97
Paulus Bestenbustel (zoon van)	snauw: Stella Matutina alias Merghen Sterre	1690
	snauw: De Sunne	1691-92
	fregat: De Coninginne van Spaigne	1693, 94
	fregat: O.L. Vrouw van Scherpenheuvel	1693-95
Thomas Bequ	snauw: Den Vliengenden Arent	1692-93
	snauw: St. Jan alias Schuddebeurse	1693
Thomas Bequ (de Jonge)	snauw: De Heylighe drieveldigheyt	1693
	snauw: St Juan	1693
Michiel Canoen	fregat: De Vlieghende Draeck	1690-91
	fregat: Den Enghelbewaerder	1693
Francois Carpentier	diepo: St. Barbara	1689-90
	fregat: St. Anthone de Padua	1689
	snauw: St. Thomas	1692
	snauw: St. Salvador, Thomas en Catharina	1693
Pieter De Ry	sloep: St. Pieter	1696
	bark: Het Scheyden der Appostelen	1697
	bark: De Eendraght	1697
Francois De Smi(d)t	snauw: San Jago de Victoria	1690
	snauw : St. Jan	1693

<sup>114</sup> Adm. Bundel 656 Boordjournaals, Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 180

<sup>115</sup> Adm. Bundel 655-656 Boordjournaals, Adm. Bundel 559-560 patentboeken

Pieter De Vinck	snauw: Jesus Maria Anna	1696
Pieter De Wymmen	snauw: St. Pieter	1693
Prospert Fabiany	snauw: De Morgen	1693
Herman Fyck	snauw: De Waeckende Craene	1690
Thomas Gournay	fregat: Den Enghelbewaerder	1691-92, 94
	snauw:Stella Matutina alias Merghen Sterre	1692
	fregat: De Eendracht	1694
	sloep: De Grooten St. Paulus	1695
	bark: Sta Maria	1697
Maerten Janssen(s)	snauw: St. Jan alias Schuddebeurse	1694
Carel Jonckheere	snauw: Hertoginne van Beyeren	1692-93
Anthone Lefebvre	bark: La Revenge	1697
Joannes Lindersen (Van Hemden)	diepo: St. Antonio de Padua	1697
Michiel Mansvelt	snauw: De Drye Coninghen	1691
	snauw: St. Catharina	1693
	fregat: St Franciscus	1695-96
	bark: De Prince Electrael	1696
Carel Pieters	bark: Den Hertoge van Saksen	1690
	snauw: Den Posteljon	1693
Joannes Sarels	fregat: St. Anthonius	1692-93
Guilliam Steenkiste	fregat: De Coninginne van Spaigne	1693
Jacobus Tant	snauw: Den Posteljon	1693
Joannes Vander Linden	schuit: Hertoge van Beyeren	1692
Filips van Maastricht, de Oude	fregat: St. Francois	1689
Filips van Maastricht, de Jonge	snauw: De Simme	1689
	fregat: Carolus Secundus	1691
Michiel Verborre	snauw: Michiel van Oostende	1693
	snauw: St. Michiel	1693
Joannes (Jan) Vermesch (Vermees)	snauw: St. Sebastiaen	1693
Jan Vincke	fregat: De Vergulde Draeck	1692
	fregat: Den Hertogh van Beyeren	1693
Carlos Wijbo	snauw: Onze Lieve Vrouw vande Pottery	1693

Van deze lijst zouden we er nog enkele kunnen schrappen: Willem en Paulus Bestenbustel, de oude Filips van Maastricht en Michiel Mansvelt waren eigenlijk in de eerste plaats konvooiers die schepen kaapten als het hen uitkwam. Michiel Canoen was een koopvaarder die eigenlijk onder hetzelfde principe werkte.<sup>116</sup> Toch zijn het ook kapers die vaak een hele mooie buit binnenbrachten. Waarschijnlijk omdat hun schip groter en zwaarder bewapend was dan van de ‘gewone’ kapers. Zo konden ze meer risico’s nemen.

Iets wat ook opvalt is dat na 1695 er nog maar weinig ‘zware’ kaperschepen als fregatten en snauwen voorkomen. De enkele fregatten zijn meestal van de voornoemde konvooiers en tellen dus eigenlijk niet mee. Enkel sloepen, barken en diepo’s worden nog gebruikt. Hoe komt dit? Misschien omdat de (zee)oorlog in een impasse is geraakt, en de strijd eigenlijk al gestreden is? Zijn er teveel vijandige kapers of oorlogsschepen aanwezig op zee? Krijgen ze teveel concurrentie van de konvooschepen? Volgens Debrock komt het omdat de Franse overheid een verbod heeft uitgevaardigd aan de Franse schepen om nog in het Kanaal te varen.<sup>117</sup> Naar alle waarschijnlijkheid zal het wel een combinatie van al deze factoren geweest zijn.

#### 8.4 De hiërarchie

De hiërarchie speelde op kaperschepen een belangrijke rol, net als bij de marine. De officieren maakten ongeveer een derde van de bemanning uit. Dit kwam omdat officieren op kaperschepen functies dienden te vervullen die ze niet dienden te doen op andere schepen. Het officierenkorps bestond uit de kapitein, de luitenant, de schipper en één of twee stuurliu. Ook de bootsman en de schrijver behoorden hiertoe. In de marine werden enkel de kapitein en de luitenant bij de officieren gerekend. Schipper, stuurliu en schrijver waren hoge onderofficieren.<sup>118</sup> De **kapitein** was verantwoordelijk voor alles aan boord van het schip. Hij werd al vroeg betrokken omdat hij de bemanning moest rekruteren. Op zee was hij de vertegenwoordiger van de reders, dat werd bewezen door zijn eedaflegging, voor zowel de overheid als de bemanning. Aan boord had de kapitein het volle gezag over de rest van de bemanningsleden. Deze moesten hem eren en gehoorzamen. De kapitein was ook een rechter aan boord, hij kon weerspannige zeelui straffen<sup>119</sup>. Zoals ons hierboven beschreven voorbeeld van Thomas Gournay aantoonde, lukte dit niet altijd. Wat hij wel kon is de schuldigen

---

<sup>116</sup> Debrock, *De Oostendse Kapers*, De Lachende Visch, 1994, pag. 7-155

<sup>117</sup> Debrock, *De Oostendse Kapers*, De Lachende Visch, 1994, pag. 123

<sup>118</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 101

<sup>119</sup> Debrock W., *De Scheepstucht in vroeger jaren*, In: Nautilus, jrg. 71, 1980, pag. 239-240

uitleveren aan de admiraliteit, wat hij waarschijnlijk heeft gedaan. **Anderen officieren** waren om te beginnen de luitenant, die de rechterhand van de kapitein was. Zijn aanstelling was dus van groot belang. Het blijkt, zoals uit het geval van Gournay, dat luitenants snel konden doorstoten naar het kapiteinsambt. Naast de luitenant had je de schipper. Hij stond in voor de bediening van de zeilen en het beheer van de scheepsbenodigdheden. De stuurlui hielden zich bezig met de navigatie, zij moesten de koers van de kapitein volgen. De schiemann had dezelfde taak als de schipper maar was ondergeschikt aan deze. Wie ook een belangrijke functie had was de **schrijver**. Hij hield zich bezig met de administratieve zaken. Hij maakte de betaalrol op en diende afdankingen, desertie of overlijden nauwkeurig aan te tekenen. Hij stond ook in voor de aankoop en het beheer van mondvoorraad tijdens de kruistocht. De schrijver hield ook het boordjournaal bij, met alle ontmoetingen met andere schepen. Tijdens de Negenjarige Oorlog was dit praktisch het alleenrecht van de schrijver. Volgens Bruyn zouden pas na 1735 de kapitein en luitenant zich met het boordjournaal bezighouden.<sup>120</sup> In Holland en Zeeland werd de schrijver aangesteld door de admiraliteit. Daar bekleedde hij een controlefunctie aangezien hij de boordjournalen en prijsinventarissen beheerde.<sup>121</sup> Op grote kaperschepen voer soms ook een **chirurgijn** mee, al moet men zich niet teveel voorstellen van deze functie. Het waren oorspronkelijk baardscheerders, geen geneesheren. Gewonden werden best aan wal gebracht voor verzorging.<sup>122</sup> Ook bootslieden, konstabels, caven, timmerlieden, zeilmakers, koks en trompetters hadden een welomschreven taak en waren in hun vakgebied de specialisten. De **bootman** stond in voor het onderhoud en de bediening van de staande en lopende want en de ankers. Hij hield ook toezicht over de manschappen. De kaper Michiel Mansvelt was eerst actief als bootman op het schip 'den Vliegende Arent' van kapitein Joos Pieters voor hij zijn eigen schip kreeg<sup>123</sup>. De **konstabel** was verantwoordelijk voor de bediening van het geschut. De **cave** voerde als aanvalsleider het bevel over de soldaten ('voluntairen' genaamd). De aanwezigheid van de **zeilmaker** en **timmerman** toonde aan dat schepen regelmatig averij opliepen en goed onderhouden dienden te worden. De kok hield toezicht over de mondvoorraad, bereidde de warme maaltijden en deelde de rantsoenen uit. De trompetter gaf het dagelijks werk aan: aflossing van de wacht, reveille, etenstijd en kon ook seinen naar andere schepen (bijvoorbeeld in de mist).

---

<sup>120</sup> Bruyn J.R., de admiraliteit van Amsterdam in de rustige jaren (1713-1751). Amsterdam, 1970. pag. 137  
Adm. Bundel 832-852 Burgerlijke procesdossiers

<sup>121</sup> Francke J., *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, pag. 92-97

<sup>122</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 102

<sup>123</sup> Adm. Bundel 670 Prijsdossier

De **officiersmaten en kwartiermeesters** dienden als een soort onderofficieren. Zij waren geen specialisten maar wel de meerdere van de matrozen. Zij waren de tussenschakel tussen matrozen en officieren. Hun aantal hing af van het aantal bemanningsleden.<sup>124</sup> De snauw ‘St. Jan’ van kapitein Francois de Smidt had slechts twee kwartiermeesters en een enkele officiersmaat aan boord. De bemanning was ook niet zo groot, slechts 30 man. ‘De Vergulde Draeck’ van Michiel Canoen, dat een fregat was, had een bemanning van 65 koppen en telde zes kwartiermeesters en vier officiersmaten.<sup>125</sup> De officiersmaten waren de directe medewerkers van de officieren. Hieronder vallen de koksmaat, de bootmansmaat, de cavesmaat en de schipper- en stuurmansmaten. De kwartiermeesters hadden directe controle onder de matrozen en waren ondergeschikt aan de bootman. Kwartiermeesters hadden vaak de leiding over de prijsbemanning.<sup>126</sup> **Matrozen, volontairs en jongens** maakten de overgrote meerderheid van de bemanning uit. Matrozen werden bij alle soorten werkzaamheden ingezet: bedienen van het roer, innemen en reven van de zeilen, roeien enzovoort. Op kaperschepen werden matrozen ook ingezet voor de strijd. De volontairs waren een soort soldaten onder bevel van de cave. Zij bedienden het geschut en enterden de schepen. Volgens Debrock stonden deze soldaten in laag aanzien omdat ze geen zeelui waren en door de andere bemanningsleden lui en lomp overkwamen. Zelfs in het gevecht zouden ze de mindere geweest zijn van de matrozen die zich beter in hun vel voelden op zee.<sup>127</sup> Ondanks het verschil stonden veel volontairs als matrozen ingeschreven. Beide groepen uit elkaar houden is dus niet zo gemakkelijk. Volgens Debrock was het aantal volontairs beperkt aangezien men matrozen beter kon gebruiken voor alle kaperactiviteiten. Zeker op kleine schepen moet hun aantal beperkt geweest zijn. Op onze kleine snauw ‘St. Jan’ van kapitein de Smidt stond slechts één van de 30 bemanningsleden ingeschreven als volontair.<sup>128</sup> Je zou kunnen stellen dat de volontairs een lapmiddel waren. Als er nog vacante plaatsen waren op een schip nadat alle nodige matrozen verworven waren, werden nog volontairs meegenomen<sup>129</sup>. De **scheepsjongens** werden duidelijk van de rest onderscheiden. Op de ‘St. Jan’ vonden we vijf jongens terug (van de 30 koppen in totaal)<sup>130</sup>.

---

<sup>124</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 103

<sup>125</sup> Adm. Bundel 655 Boordjournaals, Adm. Bundel 835 Burgelijke procesdossiers, Adm. Bundel 612 akten en vonnissen

<sup>126</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 103

<sup>127</sup> Debrock, *De Oostendse Kapers*, De Lachende Visch, 1994, pag. 7-155

<sup>128</sup> Adm. Bundel 612 akten en vonnissen

<sup>129</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 104

<sup>130</sup> Adm. Bundel 612 akten en vonnissen

## **9. De kaapvaart in de praktijk**

De 17<sup>de</sup> eeuw was een tijdperk die nog gedomineerd werd door de gesproken taal. Verhalen vertellen was een manier om de tijd te verdrijven en het was dan ook niet moeilijk dat sommige kapers een mythisch allure kregen naarmate verhalen meer werden verteld. Deze verheerlijking werd soms door historici overgenomen om vaderlandse gevoelens op te wekken. Of Jean Bart nu een Franse of een Vlaamse kaper was, zelf maakte hem dat geen zier uit. Zoals alle andere kapers wilde hij gewoon zijn job doen. Oostendse kapiteins die een heldenstatus kregen waren Jan Jacobsen en Jacob Besage. De eerste werd beroemd omdat hij ondanks een overmacht een Hollands admiraalschip de lucht injoeg en zelf omkwam. Besage werd bekend omdat hij de befaamde Piet Heyn, die de Zilvervloot had geqaapt, doodde. Hijzelf kwam overigens ook om het leven<sup>131</sup>. Zijn graf ligt in de Petrus en Pauluskerk in Oostende, een duidelijk teken van respect. (de veel bekendere schilder James Ensor ligt bij een duinenkerkje aan de rand van de stad, om het contrast even aan te duiden)

De ‘heldendaden’ tijdens de Negenjarige Oorlog van de Oostendse kapers stelden niet veel voor. De grote strijd werd geleverd door de Hollandse, Engelse en Franse oorlogsbodems. Enkel de Duinkerke kapers met voorop de onvermijdelijke Jean Bart wisten een serieuze indruk na te laten. De Vlaamse kapers werden sinds het verdrag van Munster in 1648 niet meer gesteund door de ‘Armada des Flandes’<sup>132</sup>. Militaire steun kon niet van de Oostendse kapers worden verwacht, ook al omdat hun bewapening te zwak was. Het financiële aspect had bovendien de bovenhand gekregen op het militaire. Zeevarenden en reders deden aan kaapvaart voor de winst die er mee te maken was. Dat kaapvaart meer inhield dan het kapen van een schip wil ik hier even duidelijk maken.

### **9.1 De jacht**

In vreedstijd was het al een hele uitdaging om de zee op te gaan. In oorlogstijd was het bijna waanzinnig. In de 17<sup>de</sup> eeuw behoorde de Noordzee en het Kanaal tot de meest bevaren zeeën ter wereld. Elke stip die aan de horizon opdoemde kon een potentieel gevaar (of prooi) zijn. Elk schip dat naderbij kwam moest nauwlettend in de gaten worden gehouden, het was nooit zeker of het een vriend of vijand was. Als men onraad rook, vluchtte men. Dit zorgde voor spanning vanaf het moment van uitvaren tot het moment dat men weer binnenvoer.

---

<sup>131</sup> Debrock, *De Oostendse Kapers*, pag. 12

<sup>132</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 128

Kapers versterkten dit onveiligheidsgevoel nog meer<sup>133</sup>. Vanaf het moment dat een kaper zijn haven verliet begon hij jacht te maken op schepen in zijn gezichtsveld. Wanneer men een zeil aan de horizon zag, zette men de achtervolging in om het schip te controleren en zo mogelijk te kapen. Kaperschepen waren in regel licht en weinig geladen. Zwaarbeladen transportschepen konden dan ook makkelijk worden ingelopen. Dit was evenwel niet zo makkelijk als het lijkt. Achtervolgingen konden uren duren. Om aan een kaper te ontsnappen had men vooral veel geluk nodig. Je kon een bevriende haven binnenvaren of bescherming van oorlogsbodems of bevriende kapers opzoeken. De weersomstandigheden aan de Noordzee zijn ook bijzonder grillig. Een plots opstekende storm of een mistbank kon een schip de kans geven te ontsnappen. Een harde wind was soms al voldoende om de zeilen te kunnen bijzetten en te ontsnappen. Het weer was echter niet altijd in het nadeel van de kaper. Als er weinig of geen wind was, werd de kaper in het voordeel gesteld. Snauwen en sloepen hadden roeiriemen aan boord waardoor ze schepen snel konden inhalen.

Als men een vijandig schip dicht genoeg benaderde kon men uitmaken om welk schip het nu precies ging. In het geval van een visser of koopvaarder kon men rustig naderen. Als het een oorlogsschip of vijandige kaper betrof, keerde men liever om. De ‘prooi’ hield natuurlijk ook het kaperschip in het oog. Zodra men kon uitmaken dat het een oorlogsbodem of een kaper was, vluchtte men. Een ervaren zeeman kon snel uitmaken om welk scheepstype het ging. Fluyten waren meestal koopvaarders, hoekers waren vissers, snauwen en fregatten waren kaperschepen. Vooral de snauw betrouwde men niet.

Zodra het achtervolgde schip op de vlucht sloeg begon de jacht. De snelheid en manoeuvreerbaarheid zouden de winnaar bepalen. Aangezien de snauw een snel schip was, was de kaper duidelijk in het voordeel in vergelijking met de logge fluyten en hoekers. De prooien gaven zich ook niet zomaar gewonnen. Een populaire manier om aan kapers te ontsnappen was om ballast overboord te werpen. Dit kon een sloep zijn, een deel van de lading of overbodig materiaal<sup>134</sup>.

Uit al dit alles bleek al dat snelheid en verrassing de grootste troeven van de kaper waren, maar dit was geen garantie voor succes. Sloepen hadden meestal maar 1 zeil en de snauw was niet altijd sneller dan zijn tegenstanders. De geraadpleegde scheepsjournalen staan vol van anekdotes over kapers die jacht maakten op een schip maar hun buit misliepen omdat de prooien te snel of te slim af was. Kapitein Thomas Bequ maakte in december 1692 jacht op een hoeker met zijn snauw ‘den Vliegende Arend’ maar deze zocht bescherming bij een fregat

---

<sup>133</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 129

<sup>134</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 130-31

dat hem op zijn beurt opjoeg. Gelukkig ging dit fregat achter een andere snauw aan die ook in de buurt was<sup>135</sup>. De naam van het schip verwijst trouwens naar snelheid. De meeste andere scheepsnamen zijn van heiligen (St. Jan, St. Antonio de Padua, de Heylighe Drieveldigheid,...) Sloepen en andere kleine schepen gebruikten liever het verrassingselement. Op het eerste zicht leken ze een visser of een vriend. Wanneer het schip naderde konden ze het verrassen. Michiel Mansvelt begint zijn kapiteinscarrière op een diep ‘St Anne’ en is redelijk succesvol want hij kaapt een sloep, een snauw en een bark.<sup>136</sup> Wanneer twee schepen elkaar naderden konden de tegenstanders aan elkanders vlaggen zien of het vriend of vijand was. Maar vaak werd onder valse vlag gevaren. In vroegere tijden was het streng verboden een andere vlag te voeren dan diegene waarvan men commissie had verkregen. In de 17<sup>de</sup> eeuw (en ook later nog) gebruikten kapers verschillende vlaggen. Men had een hele collectie aan vlaggen zodat men de nationaliteit kon aanpassen naargelang het schip. Het naderen van de tegenstander werd daardoor makkelijker.<sup>137</sup> Dezelfde Michiel Mansvelt is in 1693 actief op de snauw ‘St. Catharina’. Op 20 mei kwam hij in de buurt van een snauw, hij laat de Franse vlag (een valse vlag dus) wapperen maar de vijandige snauw trapt er niet in. Na een gevecht van 12 uur kan hij het schip toch overmeesteren.<sup>138</sup> Dit trucje met de vlaggen duurde niet lang, al snel had men door dat ze niet meer op de vlag moesten betrouwen om de nationaliteit te bepalen. Daarom ook dat men vluchtte zodra men zag dat het schip een snauw of een oorlogsbodem was, men nam het zekere voor het onzekere. Een kaper was wel verplicht om zijn ware kleuren te tonen vlak voor de kaping of het gevecht om misverstanden van bondgenoten te vermijden. Het niet-naleven van dit gebod werd gezien als verraad aan vorst en land en als piraterij beschouwd. Zoals vroeger al gezegd, is de grens tussen kaper en piraat soms flinterdun en kapers gehoorzaamden niet altijd dit gebod waardoor twee bevriende kapers elkaar per ongeluk konden bestoken. De kaper Michiel Verborre met zijn snauw ‘Michiel van Oostende’ kwam eind april 1693 een schip tegen en achtervolgde het, tot hij zag dat het een collega was op weg naar huis. De vlaggen speelden in deze achtervolging geen enkele rol<sup>139</sup>. Carel Pieters maakte met zijn schip Den Hertoghe van Saxen’ op 13december 1689 jacht op konvooiër/kaper Filips van Maastricht, pas na enkele uren kan hij zijn collega identificeren<sup>140</sup>. De ‘prooien’ van de kaper kon ook een vlaggenspel

---

<sup>135</sup> Adm. Bundel 656 Boordjournaals

<sup>136</sup> Adm. Bundel 655 Boordjournaals

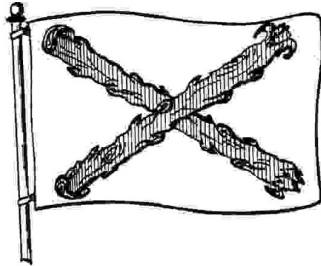
<sup>137</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 132

<sup>138</sup> Adm. Bundel 656 Boordjournaals

<sup>139</sup> Adm. Bundel 656 boordjournaals

<sup>140</sup> Adm. Bundel 655 boordjournaals

opzetten om deze te verwarren maar dit pakte meestal in het voordeel van de kaper uit omdat die zo kon naderen zonder zijn ware kleuren te tonen.<sup>141</sup>



Bourgondische vlag: twee gekruiste knoestige rode stokken op een wit veld. Vlag van de Oostendse kapers.

Bron: Cuffez A., *De Oostendse Kaper Carel Jonckheere*, 1985

Wanneer een kaper het achtervolgde schip dicht genoeg benaderd had, kon hij het schip praaïen. De kaper kon een kanonschot lossen om zijn bedoelingen duidelijk te maken, zodat het aangemaande schip zijn koers kon aanpassen. Tijdens het praaïen toonden beide schepen hun natievlag zodat ze wisten met wie ze te maken hadden. Bevriende en neutrale schepen lieten zich waarschijnlijk makkelijk benaderen. Vijandige schepen lieten zich pas onder dreiging van het geschut of wanneer vluchten niet meer mogelijk was praaïen.<sup>142</sup> Als men bevriende schepen ontmoette, bestond het praaïen meestal uit salueren en heen- en weergeroep. Salueren gebeurde door het afvuren van kanonschoten met los kruit. Er konden drie tot éénnentwintig schoten worden gelost. Als men een schip van een andere nationaliteit groette, vuurde men een gelijk aantal schoten af. Bij schepen van dezelfde nationaliteit diende de officier met de laagste rang de hogere te groeten. Bij het praaïen werd waarschijnlijk veel informatie uitgewisseld. In een tijd zonder moderne communicatiemiddelen waren ontmoetingen met andere schepen de enige manier om zich te informeren. Vooral in oorlogstijd was dit heel belangrijk. Bij het elkaar toeroepen werd vooral de nationaliteit en de naam van de kapitein uitgewisseld.<sup>143</sup> Dit vinden we terug in de boordjournaals. Er werden soms ook boodschappen uitgewisseld, kapitein Francois de Smi(d)t waarschuwde kapitein Thomas Gournay voor 3 fregatten en een snauw voor de kust bij Duinkerke<sup>144</sup>. Als men een langer onderhoud wenste kon men met de sloep of jolle bij elkaar aan boord gaan. Zo konden

---

<sup>141</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 132

<sup>142</sup> Debrock W., *Francois Carpentier, Oostendse kaper*, In: *Ostendiana*, nr. 3, pag. 156

<sup>143</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 133

<sup>144</sup> Adm. Bundel 656 Boordjournaals mei 1693

ze elkaar waarschuwen voor vijanden in de buurt of waar geallieerde kapers waren waarmee men wilde samenwerken. Zo wilden Thomas Gournay, Jan Vincke, Michiel Verborre en Jan Vermeersch op 22 april 1693 ‘compagnie’ vormen. Dat wil zeggen: samen varen en de veroverde buit delen. Na hun eerste buit (een zoutschip uit Nantes) werden er twee aangeduid (Gournay en Verborre) om de buit naar Oostende te begeleiden terwijl de rest verder voer.<sup>145</sup> Informatie werd dus snel en efficiënt verspreid. Zo kon ook de overheid op de hoogte gebracht worden van gebeurtenissen op zee. Deze structureerde de informatie en speelde ze zo weer beter door<sup>146</sup>. Kapers die in compagnie voeren kwamen regelmatig bij elkaar aan boord om afspraken te maken, maar ook gevangenen konden worden overgezet op gepraaide bevriende schepen en uitzonderlijk werden ook schepen gepraaid om voedsel aan te kopen. Ook neutrale of zelfs vijandige schepen konden worden gepraaid. Michiel Canoen had zijn sloep van de ‘Vergulde Draeck’ (fregat) overboord gegooid om zijn schip te verlichten en te ontkomen aan een vijand. Normaal kocht men bij de volgende tussenstop een nieuwe sloep maar Canoen was ongeduldig. Hij praaide een Deens schip en na controle kocht hij hun jolle voor vier pattacons<sup>147</sup>.

Wanneer een kaper een neutraal schip tegenkwam kon hij zich beroepen op het visitatierecht. Dit gaf de kaper het recht om controle uit te oefenen op neutrale schepen. Aangezien de vlag niet altijd de lading dekt was zo’n controle zeker niet overbodig. Smokkelaars gebruikten de neutrale vlag om hun handel in oorlogstijd verder te zetten. Het visitatierecht was een manier om dit te counteren. In theorie kon elke kaper die een commissiebrief had zich beroepen op het visitatierecht om de lading en nationaliteit van een schip te controleren. Naar aanleiding van een maritiem verdrag tussen Spanje en de Verenigde Provinciën (1650) werd het visitatierecht aan banden gelegd. De controle moest beperkt blijven tot de boordpapieren. Er mochten maar drie mensen deelnemen aan de visitatie en het kaperschip diende zich buiten schotsafstand te houden. Met de rechten van de neutralen werd niet altijd rekening gehouden, maar in veel gevallen ging de schipper van het gepraaide schip zelf aan boord van de kaper met de nodige papieren.

Wanneer uit de controle van de papieren bleek dat schip en lading in orde waren mocht het gecontroleerde schip zijn weg vervolgen. In het ander geval werden de boordpapieren aangeslagen, nam men de bemanning en schipper gevangen en ging men aan boord van het gepraaide schip om het te kapen. Dit gebeurde zelden met veel geweld aangezien de meeste

---

<sup>145</sup> Adm Bundel 656 Boordjournaals

<sup>146</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 134

<sup>147</sup> Adm Bundel 655 Boordjournaals

koopvaarders en vissers onvoldoende bewapend waren om weerstand te bieden. Het schip en (een deel van) de lading werd naar Oostende gebracht. Eigenaars konden hun recht gaan verdedigen voor de admiraliteit wanneer ze vonden dat hun schip onterecht gekeapt was.<sup>148</sup> Volgens Verhees-Van Meer was er weinig nodig om de gecontroleerde scheepspapieren als ongeldig te bestempelen. Kleine onnauwkeurigheden werden al snel aangegrepen om het neutrale schip aan te slaan. Deze houding van de Zeeuwse kapers had vooral te maken met de Zeeuwse admiraliteit. Om de kaapvaartactiviteiten te ondersteunen en te stimuleren werden in regel zijnde neutralen ook gevonnist. Zeeuwse kapers waren dus eerder zeerovers, beschermd door de admiraliteit.<sup>149</sup> Oostendse kapers hadden zo'n bescherming niet, en moesten dus voorzichtiger te werk gaan. De rechten van de neutralen werden sterker nageleefd. Het onterecht opbrengen van neutrale schepen kon met succes worden aangevochten. Om dure processen te vermijden kregen Oostendse kapiteins waarschijnlijk brieven mee van hun reders om te voorkomen dat reglementaire neutralen werden gekeapt.

Wanneer een gepraaid schip een vijand bleek te zijn die slecht was bewapend, was het simpel. Een waarschuwingschot volstond om het gepraaide schip te doen stoppen. Met de sloep werd een deel van de kaperbemanning overgezet. Daarna werd de bemanning gevangen genomen, en de schipper, een deel van de bemanning en de boordpapieren aan boord van de kaper gebracht. Op dat moment was de kaping achter de rug en het schip genomen. Het is bijna teleurstellend om te lezen dat 99% van de kapingen er zo uitzag (vaarwel heroïsch aspect). Dat de meeste kapingen zonder tegenstand plaatsvonden had twee oorzaken. Allereerst was de prooi van de kapers nooit sterk bewapend of bemand, zodat ze niet veel weerstand konden bieden. Het tweede staat ermee in verband: kapers waren zelf ook niet tot de tanden gewapend en zochten zeer selectief een prooi uit, wat meestal een zwakke tegenstander betekende. Uit financiële overwegingen was het ook beter om een klein scheepje te kaperen, dan om een gelijkwaardige (of beter bewapende) tegenstander uit te dagen. Een kustvaarder kaperen hield weinig risico in en met wat geluk was er een rijke lading aan boord. Een oorlogsschip aanvallen betekende dat er doden konden vallen en dat de kaper zelf gekeapt of vernietigd kon worden. Kapers en oorlogsschepen hadden ook bijna nooit een grote buit aan boord, dus er was geen reden om het risico te nemen.<sup>150</sup> Thomas Bequ met het schip 'den Vliegende Arent' had bijvoorbeeld op 4 april 1693 net twee koopvaardij schepen gekeapt. Op weg naar huis botste hij op vier Franse oorlogsschepen 'van Jean Bart' op weg

---

<sup>148</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 135

<sup>149</sup> Verhees-Van Meer J. TH. H., *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*. Pag. 79

<sup>150</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 136

naar Brest. Om te ontkomen zonder zijn buit achter te laten stak hij de koopvaardij schepen in brand.<sup>151</sup> Meestal gingen Oostendse kapers al op de loop als ze zagen dat het schip hen vijandig gezind was en op hen af kwam. De boordjournalen staan vol van dit soort opmerkingen. Door hun snelheid en manoeuvreerbaarheid tussen de zandbanken konden kapers wel gemakkelijk aan hun tegenstander ontsnappen. Vooral in deze zandbanken, die de Oostendse kapers op hun duimpje kenden, waren de kapers op hun best. In volle zee hadden ze het moeilijker omdat hun wendbaarheid minder meetelde. De roeiriemen werden gebruikt in windstiltes of om nog meer kracht te verkrijgen bij een ontsnapping.

Wanneer twee vijandig aan elkaar gewaagde schepen elkaar ontmoetten, kwam het meestal niet tot een treffen. Beide partijen zagen er het voordeel niet van in, en er was een grote 'solidariteit' tussen Duinkerke en Oostendse kapers. Als meerdere kapers één vijandige kaper tegenkwamen was het natuurlijk een andere zaak.<sup>152</sup>

## 9.2 De enterling

als het treffen duidelijk was maakte de bemanning zich klaar om te enteren. Vooraf werd een gevecht geleverd van kanonnen en musketten. Omdat kanonnen enkel recht vooruit kunnen schieten en richten met musketten op land al een moeilijke zaak was, was snelheid en wendbaarheid van groot belang. Bassen konden wel in verschillende richtingen schieten maar waren pas doeltreffend op korte afstand. Zwaardere bewapende schepen hadden het beste voordeel met een zij- aan zijconfrontatie om hun vuurkracht optimaal te benutten. Zwakkere schepen dienden dit juist te vermijden. Dit manoeuvreren van beide partijen was doorslaggevend voor de uitkomst van het gevecht. Men kon de tegenstander de wind uit de zeilen nemen of omgekeerd ze razendsnel laten passeren. Wanneer de tegenstander zich weer hersteld had, was de vogel misschien al gevlogen. Wat absoluut vermeden diende te worden was dat de tegenstander de mast omver schoot. Zo werd het schip stuurloos en kwetsbaar.<sup>153</sup> Volgens Lynn waren vooral de Fransen fan van deze tactiek.<sup>154</sup> De sterkte van kaperschepen was echter de enterling, omdat kaperschepen snel en dichtbevolkt waren. Gewapende schepen lieten zich niet gemakkelijk benaderen. Naast het voortdurende wisselen van positie werd de kaper ook beschoten. Tijdens het naderen werd geprobeerd zoveel mogelijk schade aan te richten. Als de beide schepen elkaar dicht genoeg waren genaderd,

---

<sup>151</sup> Adm. Bundel 656 boordjournaals

<sup>152</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 138

<sup>153</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 139

<sup>154</sup> Lynn J.A., *The Wars of Louis XIV*, pag. 80-104

stopte de beschieting en was het ‘alle hens aan dek’ om zich klaar te maken voor de strijd. Vooraleer men kon enteren moesten de schepen naar elkaar worden toegetrokken. De touwen zorgden ervoor dat de schepen zij aan zij bleven liggen. Dan kon het eigenlijke enteren beginnen. Dat dit zeer gevaarlijk was, staat buiten kijf. De tegenstander stond klaar met messen en andere wapens, je kon in het water terecht komen door de aanvaring van de schepen of je sprong kon mislukken. Als het gevecht in volle gang was, ging het er bloedig aan toe, maar de populaire zin uit Hollywoodfilms ‘overwinnen of sterven’ erop plakken zou wat overdreven zijn<sup>155</sup>. Vroeger was dat misschien wel het geval geweest zoals het voorbeeld van Jan Jacobsen aantoonde. Kaperkapitein Filips van Maastricht de Jonge vocht zijn laatste gevecht op 11 november 1691 (weliswaar met een Engels koopvaardijchip), bij de enterende van zijn schip door een Frans oorlogsschip. Er waren 17 matrozen verdwenen, 14 gesneuveld en 18 gekwetst.<sup>156</sup> De (tijdelijke) luitenant Francois Carpentier was actief op de snauw ‘St. Thomas’ op 26 juli 1689 die een gevecht aanging dat 2 uur (4 glazen)<sup>157</sup> duurde tegen een Franse snauw. Hij moest de strijd opgeven omdat de kapitein (Roel Sybers) zijn linkerarm verloor in het gevecht.<sup>158</sup> In de bronnen komen weinig zware confrontaties voor, kapers gingen deze liever uit de weg en één dode of gewonde was al voldoende om de strijd te beëindigen.

### 9.3 Het opbrengen van de prijs

Zoals al eerder is gezegd, als een schip zich zonder tegenstand overgaf, werden kapitein, een deel van de bemanning en de boordpapieren aan boord van de kaper gebracht. De boordpapieren en getuigenis van de hoge officieren van de prijs bewezen dat de prijs op een legale manier was gekaapt. Het ruim van het gekaapte schip werd afgesloten om diefstal te voorkomen. Als slechts een deel van de lading het waard was om gekaapt te worden werd deze aan boord van de kaper gebracht. Als dit onmogelijk was (de lading was te groot of de zee te ruw) werden het gekaapte schip en de lading naar Oostende gebracht. In Oostende zelf werden de goederen, die in aanmerking kwamen om aangeslagen te worden, uitgeladen. Het schip en de lading die nog over was werd teruggegeven. Het schip kon dan zijn reis vervolgen. Bij kostbare ladingen werd sowieso een deel overgeladen op de kaper om te

---

<sup>155</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 140

<sup>156</sup> Debrock, *De Oostendse Kapers*, pag. 67

<sup>157</sup> In alle scheepsjournaals werd de tijd in glazen gemeten, volgens Debrock staat één glas gelijk aan een half uur. Debrock, *De Oostendse Kapers*, pag. 115

<sup>158</sup> Adm. Bundel 656 boordjournaals

vermijden dat, als hij zijn prooi zou kwijtspelen, niet alles verloren was. Een prijsbemanning werd aan boord van het schip geplaatst. Deze bestond uit een deel van de kaperbemanning onder leiding van de luitenant of een kwartiermeester. Het belangrijkste was het bewaken van de gevangenen en de lading. Als de prijsbemanning groot genoeg was kon ze het prijschip besturen. Hoe groot de prijsbemanning was ging af van de grootte van het gekeerde schip. Lid zijn van de prijsbemanning hield risico's in. Als de gevangengenomen bemanning talrijk genoeg was kon ze haar schip heroveren.<sup>159</sup> Paulus Bestenbustel veroverde op 5 mei 1693 met zijn fregat 'De Conninginne van Spanien' een Pruisisch schip (de 'St. Jan') uit Stettin, geladen met tarwe en wol op weg naar Frankrijk, maar het schip werd heroverd door de bemanning en slaagde erin te ontsnappen.<sup>160</sup>

Het was uiteraard de bedoeling de prijs zo snel mogelijk in veiligheid te brengen. Afhankelijk van het weer of vijandige dreiging konvooierde de kaper zijn prijs of liet hij hem door zijn prijsbemanning zelf in veiligheid brengen. Als Oostende of een bevriende haven dichtbij was, kon men makkelijk de kruistocht even onderbreken om de prijs in veiligheid te brengen. Als de buit rijk was werd de prooi sowieso begeleid. De kans dat een niet-gekonvooierde prijs terug in handen van de vijand viel was erg groot, ook al omdat de prijsbemanning nooit erg talrijk was. De prijs kon ook verloren gaan door af te drijven, door schipbreuk of in een storm.<sup>161</sup> Paulus Bestenbustel veroverde met hetzelfde schip op dezelfde dag nog een buis ('St. Joris') geladen met tarwe en schapehuiden. Helaas werd het schip kort daarop (9 mei) heroverd door de Fransen.<sup>162</sup> Het zit Bestenbustel blijkbaar niet mee in mei 1693.

Als de buit werd heroverd kwam de prijsbemanning in handen van de tegenstander.

Waarschijnlijk zaten veel landgenoten op die manier in Franse gevangenschappen.<sup>163</sup> Francois Carpentier van de snauw 'St. Thomas' heroverde op 26 september 1690 een Hollandse fluyt van een Duinkerker en zette zijn kwartiermeester Pieter de Vynck en een deel van de bemanning aan boord maar het schip werd nogmaals hernomen door Franse fregatten. Pieter de Vynck werd waarschijnlijk gevangengenomen<sup>164</sup>. Terugkeren naar Oostende kon voor een kapitein wel een minder plezierig effect hebben. Diezelfde Francois Carpentier kon ervan meespreken. Na op 17 augustus 1690 een Zweed gevisiteerd te hebben, bracht hij het schip naar Oostende, omdat uit de boordpapieren bleek dat hij naar Frankrijk onderweg was. De reder Joannes Hamilton kwam aan boord en de Zweed werd uiteindelijk als een prijs

---

<sup>159</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 141-42

<sup>160</sup> Adm. Bundel 656 boordjournaals

<sup>161</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 143

<sup>162</sup> Adm. Bundel 656 boordjournaals

<sup>163</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 144

<sup>164</sup> Adm. Bundel 655 boordjournaals

beschouwd. Allemaal heel normaal maar de bemanning had de stal geroken. De mannen weigerden om verder te ‘cruyssen’ en wilden de haven binnenvaren. De bootsman legde de eis voor aan de kapitein die niet akkoord ging. Carpentier moest dan maar op de rede blijven liggen. Het verhaal is nog niet ten einde want Carpentier vroeg om nog 8 dagen te kruisen, wat op een algemene weigering botste. De reder Hamilton kwam weer even aan boord om een bevelschrift van de admiraliteit voor te lezen. Het antwoord van de bemanning was: ‘wij vaeghen ons gadt daeraen’. Uiteindelijk moest Carpentier de haven binnenvaren op 19 augustus.<sup>165</sup>

#### 9.4 Tactiek

We hebben nu al tot vervelens toe herhaald dat Oostendse kapers het van hun snelheid moesten hebben, makkelijke prooien opzochten en sterke tegenstanders vermeden. Op basis van de boordjournaals kunnen we twee tactieken onderscheiden. Allereerst de konvooi-infiltratie. Om zich te beschermen tegen kapers was het veiliger om in konvooi te varen. Vooral de Engelsen en Nederlanders pasten dit toe om hun uitgebreide handels- en visserijvloot te beschermen tegen de Franse kapers. Vloten werden beschermd door oorlogsbodems en konvooschepen die bescherming moesten bieden. Kapers als Jean Bart konden wel in groep en met zwaarbewapende schepen slecht verdedigde konvoaien aanvallen. Wanneer konvooiers konden worden uitgeschakeld, was er een hele vloot voor het oprapen. Tientallen schepen konden tegelijk worden gekaapt. Zulke operaties waren niks voor de Oostendse kapers. Zelfs in groep konden ze geen Franse oorlogsbodems aan. Dat betekende niet dat ze konvoaien met rust lieten. Integendeel, door hun grootte en het feit dat ze door het Kanaal ‘moesten’ passeren oefenden ze grote aantrekkingskracht uit op de kapers.<sup>166</sup> Thomas Gournay probeerde met zijn schip ‘den Engelbewaerder’ op 16 april 1694 een bark uit een vijandig konvooi te veroveren. Een hoeker uit het konvooi sloeg echter alarm door schoten af te vuren. Een konvooier uit de vloot kwam op hem af en hij was verplicht te vluchten naar de Engelse kust. Hij moest zeven man achterlaten op het prijsschip dat terug in handen van de vijand viel.<sup>167</sup> Kapers sloegen vaak de handen in elkaar om een konvooi te belagen. De konvooschepen waren niet talrijk genoeg om hier efficiënt tegen op te treden. Zo zit het niet altijd tegen voor Thomas Gournay en zijn ‘Engelbewaerder’, eind maart 1691 gaat

---

<sup>165</sup> Adm. Bundel 655 boordjournaals

<sup>166</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 145

<sup>167</sup> Adm. Bundel 656 boordjournaals

hij samen met kapitein Jan Vincke van de ‘Vergulde Draeck’ jagen bij Boulogne. Ze slagen erin 3 vissers uit een konvooi te kapen, maar nemen enkel wat vis mee.<sup>168</sup>

Een tweede tactiek was om de kust af te schuimen. Van op afstand observeerden de Oostendse kapers de vijandige kusten en havensteden om te zien of ze iets konden onderscheppen. Vooral tijdens de Negenjarige Oorlog werd deze tactiek veel toegepast. De boordjournaals staan vol met vermeldingen van kapiteins die collega’s langs de kust zien varen.

Uiteraard werden er ook strooptochten aan land ondernomen en drongen kapers soms door in riviermondingen maar beide zaken waren enorm risicovol.<sup>169</sup>

Om allerlei praktische redenen gebeurde het wel eens dat kapers samen optrokken. Zo konden vloten van 2 tot acht schepen ontstaan. Het opereren in groep had vele voordelen. Zoals hierboven stond, kon men konvooien aanvallen, maar ook schepen in het nauw drijven en de kans op een overwinning bij een gewapend treffen verhogen. Het was beste om ‘compagnie’ te vormen om de samenwerking te vergemakkelijken. De buit zou steeds verdeeld worden tussen de partijen, ook als een partij niet aan de feitelijke kaping had deelgenomen.<sup>170</sup> Samenwerking komt in veel van de scheepsjournaals voor, maar het is niet altijd zeker of er wel formeel ‘compagnie’ gevormd werd. we hebben gelukkig het voorbeeld van Thomas Gournay, Jan Vincke, Michiel Verborre en Jan Vermeersch die op 22 april 1693 compagnie vormden. Na hun eerste succes werd gedubbeld over wie de buit naar Oostende mag terugvoeren en wie verder gaat met kapen. Gournay en Verborre zijn de verliezers en komen op 27 april in Oostende aan.<sup>171</sup> De meeste samenwerking zal wel toevallig tot stand zijn gekomen, uit de scheepsjournaals blijkt dat kapers elkaar vaak tegenkwamen, het is dan ook niet moeilijk om voor korte tijd de handen in elkaar te slaan. Het spreekt vanzelf dat veel van deze tijdelijke bestanden afhingen van de mentaliteit van de kapitein. Zulke mondelinge overeenkomsten zullen naderhand wel vaak voor problemen gezorgd hebben. Zelfs met een geschreven overeenkomst wantrouwde men zijn collega’s. Op 24 juli 1694 staat in de boordjournaals dat kapitein Guillaume De Zeure en Maerten Janssen een compagnie vormden met Willem Bestenbustel (vader van Paulus Bestenbustel<sup>172</sup>). Ze veroveren een prijs maar wanneer De Zeure en Janssen een prijsbemanning wilden aan boord brengen wordt Bestenbustel kwaad en stuurt ze terug. Janssens gaat onderhandelen en zegt dat ze collega’s

---

<sup>168</sup> Adm. Bundel 655 boordjournaals, Adm. Bundel 671 prijzendossiers

<sup>169</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 146-47

<sup>170</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 148

<sup>171</sup> Adm Bundel 656 Boordjournaals

<sup>172</sup> Debrock, *De Oostendse Kapers*, pag. 122

zijn en zij ook geldige patenten hebben, maar Bestenbustel luistert niet.<sup>173</sup> Waarschijnlijk is hij bang dat hij zijn aandeel in de buit zal mislopen. Bij het varen in compagnie was het belangrijk om te weten wie de prijs als eerste had genomen. Behalve voor het toekennen van het beheer aan de boekhouder was dit ook belangrijk voor de betaling van de premies aan de bemanning. Alleen de ‘voornaamste’ kaper kreeg premies toegekend. Handige boekhouders zullen zich er ook niet aan gestoord hebben een deel van de prijsgoederen te verduisteren voordat de verdeling met de andere kapers werd overgedaan. In compagnie varen had dus voor- maar ook nadelen. Samenwerken verminderde de risico’s maar ook het aandeel in de buit. Een prooi dat een individuele kaper makkelijk had kunnen pakken, moest nu verdeeld worden in 2-4 delen. Kapers die in compagnie werkten leverden ook zelden een gelijke bijdrage aan de kaping. Het kon gebeuren dat een kaper een prijs had veroverd, en dat zijn collega pas een uur later aankwam. Ondanks het feit dat er maar één het vuile werk had gedaan hadden de anderen toch een ‘bijdrage’ geleverd. Ze konden nog vertellen dat ze het schip opjaagden zodat de ene eigenlijk een collectieve actie afsloot. Voor die ene kaper moet het niet makkelijk zijn geweest om zijn prijs met anderen te moeten delen. Het was beter alles vooraf eens op papier te zetten om misverstanden te vermijden. De buitverdeling leidde in de meeste gevallen niet tot problemen, en alle partijen stelden zich eerlijk en loyaal op. Er was ook verplichte samenwerking door een ordonnantie uit 1624 dat steunde op een oud gebruik. Het had te maken met het feit dat een kaper niet aan de haal mocht gaan met de buit die voor een ander was ‘bestemd’. Een schip kon door weg te vluchten van de ene kaper in de armen van een andere worden gedreven. Stel je even voor dat je net uren achter dat schip hebt aangezet. Om onderlinge confrontaties te vermijden was men verplicht om tot een buitverdeling over te gaan. De verdeling werd meestal opgemaakt volgens de grootte, de getalsterkte van de bemanning en de bewapening van de kaperschepen. Op basis van deze gegevens werden aan beide partijen parten toegekend. Per voet van het kaperschip werd één part toegekend. Wat het geschut betreft, hield men rekening met het kaliber van de kanonnen. Voor elk bemanningslid werd 1 part toegekend. De verdeling werd niet altijd volgens deze regels toegepast, soms telde het kaliber van de kanonnen niet mee, of verdeelde men het schip volgens de lasten.<sup>174</sup>

Dan was er ook nog de praktijk van het rantsoeneren. Dat kwam neer op het eisen van losgeld voor een schip of lading. In dat geval werd niet het schip maar de ‘rantsoender’ naar de thuishaven gebracht. Zijn gevangename moest de betaling verzekeren. Voor de kaper was

---

<sup>173</sup> Adm Bundel 656 Boordjournaals

<sup>174</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 150-152

het uiteraard beter als deze rantsoener een voornaam persoon was, zodat het geld zeker werd betaald. In theorie beantwoordde de kapitein of de schipper best aan deze beschrijving, maar in de praktijk werd vaak een scheepsjongen of een familielid van de schipper meegenomen. In ruil kreeg de gedupeerde een rantsoenbrief die moest bewijzen dat het schip was gerantsoeneerd. Dit was een vrijgeleide om de voortzetting van de reis te garanderen en het schip te beschermen tegen andere kapingen. Kapers kregen voor hun vertrek een aantal blanco exemplaren mee (de meeste waren voorgedrukt)<sup>175</sup>. In de prijzendossiers komen veel rantsoenbrieven voor. Vooral kleine vissers en kustvaarders werden gerantsoeneerd. Het betrof dan ook meestal schepen waarvan de waarde niet groot genoeg was om ze naar Oostende te brengen. De prijs van de losgelden was dan ook niet zo hoog. Het incident van Thomas Gournay met zijn bemanning begon omdat hij rantsoengeld uitdeelde aan zijn officieren. Dit was afkomstig van vissers, gekaapt bij kaap Griz Nez op 23 en 25 juni 1692. De som bedroeg 39 pattacons.<sup>176</sup> Omgerekend een slordige 877,5 Euro<sup>177</sup> en dus geen echt grote som.

---

<sup>175</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 156

<sup>176</sup> Adm Bundel 655 Boordjournaals

<sup>177</sup> een pattacon was een zilveren munt. 1 pattacon=900 BEF., 1Euro= +/- 40 BEF. 1 pattacon is dus 22,5 Euro waard. Bron: Cuffez A., *De Oostendse Kaper Carel Jonckheere*, pag. 118

## 10. De reders

De kaapvaart werd bedreven door particulieren. Deze individuen wilden in de eerste plaats geld verdienen. Het vaderland steunen stond niet echt bovenaan in hun verlanglijstje. De kaapvaart was eigenlijk een zuiver commerciële onderneming waarbij winst primeerde. Dit is iets wat men niet mag vergeten als men kaapvaart bestudeert.

Net als in de koopvaardij werd in de kaapvaart gebruik gemaakt van het partenrederij-systeem. Dit was een ideaal systeem voor kaapvaart, dat een riskante onderneming was. Deze partenrederij maakte het mogelijk de geldinbreng te spreiden, zodat de mogelijke verliezen beperkt bleven. Het was vrij om de grootte van de kapitaalbreng te bepalen. Kleine beleggers konden dus ook deelnemen, een reder mocht zijn part ook verkopen aan om het even wie zonder daarbij zijn medereders op de hoogte te moeten brengen.

De boekhouder of depositaris was diegene die belast werd met de dagelijkse leiding en organisatie van het bedrijf. Meestal was hij ook de kracht die ervoor zorgde dat het schip uitreed. Hij zorgde ook voor de opzoeking van associés, die bereid waren om kapitaal te investeren voor de uitreding van het kaperschip. Zodra de nodige contacten waren gemaakt en het bedrijf van start kon gaan, werd de boekhouder verantwoordelijk voor het beheer van de financiën voor, tijdens en na de kruistocht van het kaperschip. In de praktijk wil dat dus zeggen dat hij verantwoordelijk was voor uitrusting van het schip en het aanwerven van de bemanning. Onder zijn toezicht werd een schip aangekocht of gebouwd en een kapitein aangesteld die zorgde voor een bemanning. Uiteraard zorgde hij ook voor de boekhouding. Voor de afvaart gaf hij instructies aan de kapitein. Daarin stonden persoonlijke aanbevelingen en adviezen. Zo stond er ook in welke schepen er wel en niet gekeapt mochten worden. Als een kaper een neutraal schip kaapte moest de reder nu eenmaal opdraaien voor de kosten (proceskosten, schadevergoeding). Ook tijdens de kruistocht bleef de depositaris contact houden met zijn kapitein.<sup>178</sup> De kapitein van de 'St. Jan', Francois de Smidt werd op 2 mei verplicht om de haven van Nieuwpoort binnen te varen omdat 3 franse fregatten jacht op hem maakten. Hij heeft toen een brief naar zijn depositaris gestuurd. 2 dagen later kon hij weer uitvaren en kaapte 2 schepen<sup>179</sup>.

Samengevat vormde de depositaris dus het gezicht van de rederij en de bemanning. Hij bezat bijna altijd aandelen in de door hem gerunde rederij.

---

<sup>178</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 85-86

<sup>179</sup> Adm. Bundel 656 boordjournaals

Twee andere figuren die verbonden bleven aan het bedrijf waren de opperreder en de borg. De opperreder was de voornaamste aandeelhouder in de rederij, hoewel dit niet altijd zo was. De opperreder bleef wel verbonden met het bedrijf zolang de kaper op zee was. De boekhouder was er ook nog meer die was een gewone ambtenaar. De boekhouder was 'functioneel' aansprakelijk en de opperreder 'feitelijk'. Ook de borg was gebonden aan het bedrijf, maar afgezien van de borgstelling had hij geen functie in het bedrijf. Gezien de hoge borgsommen behoorde hij wel tot de rijke burgers en was meestal medereeder.<sup>180</sup>

Behalve over deze functies vertellen de bronnen maar weinig over de verdere samenstelling van het bedrijf.

Een overzicht van de reders die in de periode 1688-1697 actief waren in de kaapvaart:<sup>181</sup>

<u>Naam:</u>	<u>Actief in:</u>
Christiaan Bachilius	1690, 91, 92, 95, 97
Charles Baltijn	1689
Jan Bercenoti	1691
Jan Bietvlinck	1690
Frans Blootacker	1690
Carel Borm	1689, 90, 93
Pierre Borm	1689
Jan Bouckery	1692
Cornelis Boubereel (Bounereel?)	1690, 93, 97
Karel Bourne	1690
Hendrik van den Broeck	1696
Jan Charles	1690, 92
Antoine de Clercq	1689
Adriaan Corens	1693
Francois Corintsen	1691
Pieter Corselles	1690, 91
Nicolas Cretien	1690, 92
Francois Cripussen	1693
Salvador de la Floria	1690, 93, 94

<sup>180</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 87

<sup>181</sup> Adm. Bundel 559-560 patentboeken, Bundel 832-852 burgerlijke procesdossiers

Gijsbrecht de Fort	1690
Jean Francois	1691
Willem Gevaert	1693
Joannes van Gindertale	1690, 91, 92, 93, 94
Corn. van Gool	1697
Pieter Goossen	1690
Nic. Guissen	1690
Antoon van Haecke	1694
Jan de la Haye	1690, 95, 97
Joannes Hamilton	1689, 90, 92, 93, 94
Thomas Hamilton	1689, 90, 91, 92, 93
Jacob Hendricsen	1692
Jacob Huygen	1690, 91
Phillippe Knuyt	1697
Jan Lappart	1696
Adriaan Lorens	1696
Richard Mathijssen	1693
Pedro Merrier	1690, 91
Matheus de Moor	1692, 94
Frans Mostmuis	1691
Robert Motloot	1692
Jan van Neste	1692
Jan van Osten	1697
Ameltus Piethin	1692
Gerard Plunier	1690, 91
Pieter Raes	1692
Jan de Roo	1690
Jacques Ryckeman	1693
Pieter Sablé	1690
Jan Schee	1693, 94
Francois de Schonamille	1690
Pieter Spelier	1695
Jacob Stalpaert	1689, 90, 92, 93
Willem Stinxel	1690

Passchier Symoens	1697
Leonard Timmerman	1690
Jooris Verreck	1696
Charles de Vleeschouwer	1691, 92, 93, 95
Judocus de Vleeschouwer	1692
Lucas Vlieghe	1694
Thomas Werry	1689
Jan Baptist de Winter	1696
Jacob de Wulf	1690
Jan de Wulf	1691, 92, 93, 94, 96, 97

We kunnen deze gegevens ook op een andere manier verwerken:

Jaartal:	Aantal actieve reders:
1688	0
1689	8
1690	25
1691	13
1692	17
1693	15
1694	8
1695	4
1696	6
1697	8

De jaren waar de meeste redersactiviteit plaatsvond was vooral in 1690 en de volgende 3 jaar. Dat er in 1688 nog geen kapers actief zijn is omdat de oorlog met Frankrijk pas in september uitbrak, dat is te laat in het seizoen om nog kaperschepen uit te rusten. De meeste kaperschepen vaarden pas uit rond april, mei.<sup>182</sup> In 1689 is al een redelijke activiteit te zien. De oorlog moet nog beginnen, men weet niet wat men kan verwachten. De reden voor de piek in het jaar 1690 komt doordat de zeeoorlog op dat moment op zijn hoogtepunt is. Veel reders willen een graantje meepikken. Daarna zijn de cijfers voor de volgende 3 jaar ook nog

---

<sup>182</sup> Adm. Bundel 655-656 Boordjournaals

opvallend hoog. In 1694 is de afloop eigenlijk al bekend, en wachtten beide partijen gewoon op gunstige vredesvoorwaarden. We zien een daling in het aantal reders, maar uit de scheepsjournaals blijkt ook dat er steeds minder expedities worden uitgerust naarmate de oorlog duurt.

Het aantal reders staat wel niet gelijk aan het aantal schepen. Meestal werden de aandelen gedeeld tussen drie personen, de al genoemde borg, depositaris en de opperreder. Maar ook kapiteins konden aandeelhouder zijn in een/hun schip. Zo waren Jan Vincke, Thomas Gourmay en Michiel Mansfelt naast kapitein ook medereders van hun schip<sup>183</sup>. Dit was meestal een tijdelijk bedrijfje, waarbij personen uit hetzelfde milieu geld bij elkaar legden om een kaperschip uit te rusten.<sup>184</sup>

De herkomst van de reders is niet gemakkelijk te achterhalen. Vele waren afkomstig uit Oostende of Nieuwpoort. Investerings in kaapvaart kwamen meestal uit het 'milieu' zelf. Op het eerste gezicht lijkt het rederskorps uit een groepje belangrijke personen te bestaan die via hun beroepsleven in contact stonden met de zee. Er zijn drie groepen die we kunnen onderscheiden. Ten eerste de reders die kaderlid waren in een rederij van de koopvaardij. Zij namen ten minste 1/3 van de uitredingen voor hun rekening. Charles de Vleeschouwer was zo iemand, hij was daarnaast ook burgemeester van Nieuwpoort.<sup>185</sup> Een tweede groep waren reders die zich zowel met de grote koopvaarders als met de kapers bezighielden. Deze groep was het nauwst met de Oostendse zee- en kaapvaart verbonden. De belangrijkste is ongetwijfeld Francois de Schonamille. Hij was naast handelaar ook equipagemeester van de konvooschepen van de Staten van Vlaanderen. Zijn broer Jean de Schonamille was zelfs inner van de tienden die op de verkoop van de opgebrachte prijzen werden geheven.<sup>186</sup> De familie de Schonamille zou later een belangrijke rol spelen in het ontstaan van de Oostendse Compagnie. De derde groep zijn reders die enkel actief waren op kleine kaperschepen. Zij waren het minste kapitaalkrchtig. Een voorbeeld is Francois Cripussen die blokmaker was en deken van de vrije scheepstimmerlieden<sup>187</sup>. Ook de al genoemde kapiteins horen bij deze categorie.

---

<sup>183</sup> Adm. Bundel 559-561 Patentboeken

<sup>184</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 88

<sup>185</sup> Adm. Bundel 559-560 Patentboeken

Debrock W., *l'Amirauté d'Ostende*, in: Mededelingen van de Marine Academie van België, jrg. 11, 1959. pag. 26

<sup>186</sup> Nuyttens M., *Inventaris van het archief van de Staten van Vlaanderen*, Algemeen Rijksarchief Brussel, 1986, pag. 308-311

Adm. Bundel 559-560 Patentboeken

<sup>187</sup> Adm. Bundel 767 Prijzendossier, rekening

De uitredingskosten zijn moeilijk te achterhalen. De totale uitredingskosten worden verdeeld in twee groepen: de uitrustingskosten en de uitredingskosten. Tot de uitrustingskosten behoorden de aankoop van het schip en het nodige materiaal. Aangezien de rederij het schip voor meer dan één kruistocht kon gebruiken dienden deze kosten maar eenmalig gemaakt te worden. Volgens Magosse namen deze eenmalige uitgaven 57,3% in van de totale kost. Voor een nieuw snauwschip (de 'Flandria') moest 2500 gulden worden betaald.<sup>188</sup> In het werk van Francke staat dat voor de aankoop van een Zeeuw kaperschip, de 'Neptunus II' 12900 gulden betaald werd<sup>189</sup>. Het betreft hier wel een fregat, geen snauw. Deze prijzen waren enkel voor het schip zelf, er moest nog ander materiaal worden aangekocht. Voor het schip uit Magosse werd nog 1097 gulden uitgegeven aan bijkomend materiaal, waarvan 166 gulden voor het maken van zeilen en vlaggen, 261 gulden voor ballast (19230 pond ijzer) en 148 gulden voor wapens. Kruit, spijkers, touwen en andere niet meegerekend.<sup>190</sup>

Uit de vergelijking met de 'Neptunus II' van Francke bleek dat de Zeeuwen grotere en zwaarder bewapende schepen konden uitrusten. De totale kost voor het schip bedroeg 81486 gulden (wel met de uitredingskosten bijgerekend) waarvan 8444 alleen al voor het geschut.<sup>191</sup> De uitredingskosten moesten elke reis opnieuw gemaakt worden. Er zijn drie soorten: lonen, voeding en diverse administratieve kosten. De uitgave aan diensten maakte zo'n 10% uit van de totale uitgaven. Naast de kaperbrief moest ook loodsgeld betaald worden, de griffier en de deurwaarder. Ook de kosten van de kapitein voor het aanwerven van de bemanning. Op de 'Flandria' waren na de aankoop van het schip de loonkosten de voornaamste uitgavenpost, 1332 gulden of 21,2% van de totale onkosten. De voeding bedroeg 724 gulden of 11,5% van de uitgaven. Samen was dat dus 1/3 van de totale uitgaven.<sup>192</sup> Op de 'Neptunus II' waren de kanonnen op zich de zwaarste aankoop maar als we voeding, gages en brandewijn samen rekenen wordt dit de zwaarste uitgave, 17626 gulden.<sup>193</sup> Deze uitgaves kwamen in tegenstelling tot de aankoop telkens terug en woog dus het zwaarst op het budget van de rederij. Magosse wijst op het gevaar dat dit een vertekend beeld geeft. De uitgave van een nieuw schip had de uitgaven flink doen stijgen, de uitgaven ten voordele van de bemanning leken minder zwaar door te wegen. Dit is niet zo, de eenmalige uitgaven zouden moeten

---

<sup>188</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 92

<sup>189</sup> Francke J., *Utiliteyt voor de Gemeene Saake, de Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de negenjarige oorlog, 1688-1697*, Leiden, 2001. pag. 70

<sup>190</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 92

<sup>191</sup> Francke J., *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, pag. 70

<sup>192</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 92

<sup>193</sup> Francke J., *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, pag. 70

worden afgeschreven over het totaal aantal kruistochten van hetzelfde schip<sup>194</sup>. Een groot deel van de personen die instonden voor de levering van goederen en diensten ter uitrusting van het schip waren meestal als reder er nauw mee verbonden. In ons voorbeeld van Francois Cripussen, de deken van de timmerlieden, zorgde hij voor de pompen van het schip. Francois de Schonamille zorgde voor een deel van de bewapening.<sup>195</sup>

---

<sup>194</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 93

<sup>195</sup> Adm. Bundel 767 Prijzendossier, rekening

## 11. De Opbrengsten

### 11.1 Reglement van de prijzen

De buit werd verdeeld tussen de reders, kapitein, officieren, matrozen en soldaten. Voor de bemanning werd de 10<sup>de</sup> penning gebruikt. Dat wil zeggen dat de bemanning één tiende van de buit krijgt, ‘evenredig’ verdeeld. Meestal is dat maar magertjes, maar ze krijgen wel nog hun premies.

Plunderingen durfden ook wel plaatsvinden. Om sancties van de admiraliteit te voorkomen legden bemanningsleden een eed van zwijgen af over plunderingen. De kapitein had niet zelden een belangrijk aandeel in de plundering. Ondanks ondervragingen was het dan ook moeilijk om zulke praktijken te vervolgen. Toen Thomas Gournay een Franse ‘fluyt’ veroverde in december 1692 plunderden ze de wijn die aan boord was. Toen de Fransen hierover beklag deden belandde de kaperbemanning achter de tralies terwijl Gournay, die waarschijnlijk het grootste deel voor zich had gehouden op vrije voeten bleef.<sup>196</sup>

### 11.2 Opbrengsten en succes van de kapers

Om te bepalen of de Oostendse kapers succesvol waren in hun job, moeten we kijken hoeveel hun buit bedraagt. Daarvoor duiken we de prijzendorssiers en het prijzeninventaris in<sup>197</sup>. Let wel, dit zegt niks over hoeveel schade de vijand nu eigenlijk geleden heeft, zoiets berekenen is onmogelijk. Buit haalde bij verkoop slechts de helft van haar waarde en gezonken schepen laten zich niet in geld uitdrukken. Bovendien zeggen de admiraliteitsbronnen niets over verkopen in Spaanse of andere buitenlandse havens, waarvan de opbrengst niet werd overgemaakt aan de Zuidelijke Nederlanden<sup>198</sup>. Ook ontbreken ondanks de omvang van deze bronnen ook veel gegevens.

Wegens de omvang, complexiteit en het ontbreken van gegevens in deze bronnen, heb ik besloten om enkele uittreksels te nemen van bepaalde kapiteins. Zo is het niet altijd duidelijk (voor mij althans) wanneer het om een prijs of een rantsoen gaat (behalve bij de voorgedrukte dan). Daarom is het, naar mijn mening, beter een kleinere, grondige selectie te maken dan om

---

<sup>196</sup> Adm. Bundel 610 akten en vonnissen

<sup>197</sup> Adm. Bundel 591 inventaris prijzen

Adm. Bundel 670-751 prijzendorssiers

<sup>198</sup> Baetens R., *organisatie en resultaten van de Vlaamse kaapvaart in de 17<sup>de</sup> eeuw*, in: Mededelingen van de Marine Academie van België, jrg.21, 1969-1971, pag. 105

te proberen een onoverzichtelijk en verwarrend totaalbeeld te willen geven. Trouwens, daar heeft Roland Baetens zich al mee beziggehouden.

Als we willen zien of een kaper succesvol was hebben we wel een gemiddelde nodig. Volgens Baetens bracht de Negenjarige oorlog in totaal 2403600 gulden op, waarvan 80% Frans.<sup>199</sup>

Als we dat delen door het aantal schepen (156) is de gemiddelde opbrengst dus 15407 gulden.<sup>200</sup> (voor 1695 zijn geen gegevens voorhanden, omdat dat jaar ontbreekt uit het Rijksarchief).

Opbrengst Vlaamse Commissievaart 1689-1697		
	gekaapte (Franse) schepen	Inkomsten Admiraliteit
1689	19	590266
1690	31	457504
1691	23	532151
1692	22	458417
1693	24	130062
1694	9	49025
1695		
1696	10	27913
1697	18	58512
Totaal:	156	2303850

Bron: Baetens R., *organisatie en resultaten van de Vlaamse kaapvaart in de 17<sup>de</sup> eeuw*, in: Mededelingen van de Marine Academie van België, jrg.21, 1969-1971, pag. 120-21

### Kort Overzicht:

- Thomas Gournay met schip ‘den Enghelbewaerder’<sup>201</sup>:

Veroverde op 3 januari 1692 een fluyt ‘de Hope’, geladen met brandewijn, wijn, zout en papier, een buis de ‘juffrouwe Anna’, met wijn en brandewijn, en rantsoen van 150 pattacons. Brengt in totaal 23230 gulden op. Geen onaardige buit.

Op 4 april 1692 een fluyt verovert, in compagnie met Jan Vincke. Geladen met wijn en brandewijn. Op 6 april een schip met hout ‘St. Jan’. Totaal van de twee: 18542. Maar hij moet wel delen met Vincke. Dat maakt dus 9271 gulden.

Op 5 juni 1693 overvalt hij drie vissers, 39 pattacons rantsoengeld (incident met de bemanning wegens dit geld).

<sup>199</sup> Baetens R., *organisatie en resultaten van de Vlaamse kaapvaart in de 17<sup>de</sup> eeuw*, pag. 112

<sup>200</sup> één gulden= 364,5 BEF= 9 Euro, 15407 gulden= 138663 Euro, Bron: Cuffez A., *De Oostendse Kaper Carel Jonckheere*, pag. 153

<sup>201</sup> Adm. Bundel 685 prijzendossiers

Op 4 april 1693 een hoeker verovert in compagnie met Jan Vincke, geladen met gerst en meel. Opbrengst: 4825 gulden.

Op 24 april schip gekeapt, in compagnie met Vincke, Michiel Verborre en Jan Vermeesch, geladen met zout en ‘corrinten’(?). Opbrengst 10654. gedeeld door vier maakt dat: 2663 gulden.

21 juli 1693 in compagnie met Carlos Wybo, een snauw, twee barken met wijn en een rantsoen gekeapt. Totaal: 13692 gulden. Voor Gournay dus 6848 gulden.

- Thomas Gournay met schip ‘Stella Matutina’<sup>202</sup>:

Veroverde in augustus 1692 fluyt geladen met tarwe, in compagnie met Nieuwpoortse kaper Jacob Dudal. Opbrengst: 11743 gulden.

Op 4 januari een fluyt verovert met de naam ‘de Gulden Sonne’ geladen met wijn. Rantsoen van 100 pattacons.

- Thomas Gournay met schip ‘Sta Maria’<sup>203</sup>:

Op 4 juni 1697 verovert hij een bark ‘St Michiel’ dat 5000 gulden rantsoen opbracht.

- Carel Jonckheere met schip ‘Hertoginne van Beyeren:

Veroverde op 21 mei 1692 een schip genaamd ‘de Post van Riga’. In totaal was de opbrengst na aftrek van alle kosten een slordige 44357 gulden<sup>204</sup>. In vergelijking met ons gemiddelde is dat dus een zeer goede vangst. De bemanning krijgt één tiende, dus 4435 gulden.

De volgende buit (zelfde jaar) is een Duinkerke snauw, onder bevel van Jan Vande Perre.

Deze buit werd in compagnie gekeapt met kapitein Carel Pieters en Michiel Mansvelt. Na aftrek van de kosten blijft nog 1920 gulden over. De buit werd in 3 gedeeld door de kapers<sup>205</sup>.

In vergelijking met de vorige buit is het resultaat maar magertjes.

- Joannes Lindersen met ‘St. Antonio de Padua’<sup>206</sup>:

Veroverde in september 1697, in compagnie met Pieter de Ry, een Franse snauw, geladen met geweren en teer, en ook nog een Franse bark. Verkocht in Engeland voor 60 Pond.

- Michiel Mansvelt met snauw ‘De Drye Conighen’<sup>207</sup>:

---

<sup>202</sup> Adm. Bundel 687 prijzendossiers

<sup>203</sup> Adm. Bundel 689 prijzendossiers

<sup>204</sup> Adm. Bundel 584 prijzendossiers

<sup>205</sup> Adm. Bundel 584 prijzendossiers

<sup>206</sup> Adm. Bundel 751 prijzendossiers

In februari 1691 verovert hij twee schepen, geladen met wijn ,brandewijn en tabak. De opbrengst is 14652 gulden en een rantsoen van 125 pattacons.

- Michiel Mansvelt met snauw 'St. Catharina'<sup>208</sup>:

Op 20 mei 1693 een Frans fregat verovert, 'La Commode', dat bracht 16000 gulden op. Kort daarop nog twee barken, met een rantsoen van 20 pistolen.

Op 19 juni, in compagnie met Charles Pieters en Carel Jonkheere, een snauw verovert.

Opbrengst: 12334 gulden. Gedeeld door 3 maakt dat 4111 gulden.

Op 3 oktober, in compagnie met Jan Vermes(ch), de Franse bark 'St. Elisabeth' gekeapt.

Opbrengst: 6500 gulden. Geen vette buit dus.

Later die maand, in compagnie met Pieter De Vynck, een fluyt 'De Martha' geladen met twee walvissen(!) gekeapt. Opbrengst 36485 gulden.

- Michiel Mansvelt met schip 'St. Franciscus'<sup>209</sup>:

Op 2 mei 1696 een Franse bark verovert, geladen met indigo, suiker en andere zuiderse producten. Het werd wel gekeapt met de hulp van twee Zeeuwen. De opbrengst van 28682 gulden moet voor 9/16den gedeeld worden.

Op 5 mei brengt hij Duinkerks fregat binnen 'St. Joseph' en op 7 mei nog een fluyt 'l'Union'. Samen brengen ze 10238 gulden op.

- Filips Van Maastricht, de Jonge met schip 'de Simme'<sup>210</sup>:

Op 15 mei 1690, in compagnie met de oude Van Maestricht, een galjoot (galjoen?) geladen met planken verovert. De opbrengst bedraagt 15000. Dat komt mooi in de buurt van ons gemiddelde maar het moet nog gedeeld worden. 7500 gulden voor onze kaper.

Op 24 maart 1691 drie prijzen binnengebracht: de dogger 'St. Jean', karak 'De Liefde' en de 'Juffrouw Gertrude', een fluyt. Totale som: 27000 gulden.

Op 2 april 1691 een hoeker met brandewijn gekeapt in compagnie met Adriaen Van der Linden. Opbrengst 4500 gulden.

Op 4 mei 1691 een Noors schip opgebracht, de 'Juffrouwe Anna'. Opbrengst: 5000 gulden.

---

<sup>207</sup> Adm. Bundel 671 prijzendorssiers

<sup>208</sup> Adm. Bundel 675 prijzendorssiers

<sup>209</sup> Adm. Bundel 742 prijzendorssiers

<sup>210</sup> Adm. Bundel 680 prijzendorssiers

Op 16 mei, in compagnie met Willem Bestenbustel en Nicolaas Vercrysse, vier prijzen veroverd. Een dogger, een bark, een 'hourque' en een fluyt. Een goede vangst want ze brengen maar liefst 52000 gulden op.

Wat we kunnen afleiden uit deze gegevens is dat de kapers meestal wel het gemiddelde halen maar zelden als ze alleen zijn. Enkel de konvooiers/ kapers zijn in staat redelijke prijzen binnen te brengen. Als kapers opereren op snauwen kunnen ze enkel aan ons gemiddelde komen door een toevalstreffer of door in compagnie op te trekken.

## 12. Vergelijking Duinkerke en Zeeland

Volgens de werken van Villiers<sup>211</sup> en Stradling<sup>212</sup> over de Duinkerkers, en die van Francke<sup>213</sup> en Verhees-Van Meer<sup>214</sup> over de Zeeuwen is het grootste verschil met de Vlaamse kaapvaart die van de schepen. De Duinkerkenaars gebruikten ook wel snauwen voor hun kaapvaart maar zij konden vaker gebruik maken van grotere en beter bewapende schepen omdat hun oorlogsvloot aan de kant lag. Jean Bart maakte graag gebruik van een eskader oorlogsschepen om te gaan kapen. Met de Zeeuwen net hetzelfde, zij konden ook beter bewapende schepen inzetten, hoewel het kleine snelle schip nooit uit de gratie raakte. Het voordeel van deze grotere schepen is dat het actieterrein kon worden vergroot, de Duinkerkers en Zeeuwen konden een groter terrein bestrijken terwijl de Oostendenaars beperkt waren tot het Kanaal en (de kusten van) de Noordzee. Grotere schepen betekende ook de mogelijkheid om grotere prooien te nemen. Hoewel Duinkerke, net als Oostende zijn glorietijd beleefde tijdens de 80-jarige Oorlog<sup>215</sup>, heeft dit waarschijnlijk bijgedragen tot zijn reputatie als kapersnest. Idem voor de Zeeuwen, die gevreesd waren tot in de Caraïben. Een eskader fregatten of oorlogsschepen gebruiken om te gaan kapen, zoals Jean Bart deed, was iets wat de Oostendse kapers nooit konden doen.

Wat de administratie betrof, was er niet zoveel verschil tussen Oostende en Duinkerke en Zeeland, je moest een patent aanvragen, je kapitein uitzoeken en je bemanning oproepen. Wat het oproepen van de bemanning betreft hebben een verschil gezien tussen Zeeland en Oostende. in Zeeland ging men met de trom rond om zeelui te werven. Maar de slaapbazen werden overal gebruikt.

Wat de tactieken betrof was er geen enkel verschil tussen de drie. Ze maakten allemaal gebruik van het vlaggenspel, probeerden te profiteren van hun snelheid en betere bewapening dan hun 'toekomstige' prijs en hadden een grote bemanning aan boord om te kunnen enteren. Ook het varen in compagnie werd door iedereen toegepast.<sup>216</sup>

---

<sup>211</sup> Villiers P., *Les corsairs du littoral: Dunkerque, Calais, Boulogne de Phillippe II á Louis XIV (1568-1713), de la guerre de 80 ans à la guerre de succession d'Espagne*. Villeneuve d'Ascq : Presses universitaires du Septentrion, 2000.

<sup>212</sup> Stradling R. A., *Armada of Flanders: Maritime Policy and European War, 1568-1668*, Cambridge, 1995

<sup>213</sup> Francke J., *Utiliteyt voor de Gemeene Saake, de Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de negenjarige oorlog, 1688-1697*, Leiden, 2001.

<sup>214</sup> Verhees-Van Meer J. TH. H., *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog, 1703-1713*.

Werken uitgegeven door het Koninklijk Zeeuws genootschap der Wetenschappen, deel 3, Middelburg, 1986

<sup>215</sup> Stradling R. A., *Armada of Flanders*

<sup>216</sup> Stradling R. A., *Armada of Flanders*, pag. 153-204

Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 130-140

Francke J., *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, pag. 157-190

Dat er grote verbondenheid was tussen de Duinkerke en Oostendse kapers staat buiten kijf. Toen de kaper Filips van Maastricht de Jonge omkwam toen zijn schip werd gekaapt door een Duinkerkenaar, was Jean Bart kwaad dat hij omgekomen was, en de Duinkerke admiraliteit zond een rouwbericht naar de weduwe<sup>217</sup>. Ook tijdens de eerste helft van de Spaanse Successieoorlog was duidelijk dat de Oostendenaars er geen probleem mee hadden met hun Duinkerke collega's samen te werken (in 1706 kwam Oostende in Engelse handen en vochten ze weer tegen elkaar).<sup>218</sup> Dat is des te opmerkelijker omdat tijdens de Negenjarige oorlog enkele jaren daarvoor ze nog tegenstanders van elkaar waren.

Wat de opbrengsten betreft: volgens Francke was de totale opbrengst van de Zeeuwse kaapvaart maar liefst 13142807 gulden en hadden ze 960 schepen binnengebracht<sup>219</sup>.

En de Duinkerkers:

Aantal Prijzen en Rantsoeningen in Duinkerke 1688-1698			
	Prijzen	Prijzen en Rantsoenen	Rantsoenen
1688	8		5
1689	82		13
1690	67		35
1691	57		38
1692	153		71
1693	91		247
1694	93		189
1695		285	
1696		362	
1697		289	
1698		9	
Totaal:	551	945	598

Bron: Villiers P., *Marine Royale, Corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV de Louis XVI*, Paris, 1991, pag. 129-131

De opbrengsten en het aantal prijzen waren in Zeeland en Duinkerke dus veel hoger dan de Vlaamse. Volgens Baetens was de opbrengst van de Vlaamse kaapvaart 'maar' 2403600 gulden en hadden ze 154 Franse schepen veroverd. De Zeeuwen 960 en Duinkerkenaars 945. Een duidelijk bewijs dat de kaapvaart in die gebieden op een veel hoger niveau stond. Zij konden duidelijk meer en betere schepen uitrusten dan de Oostendenaars, zodat ze deze indrukwekkende cijfers konden verzamelen. De Vlaamse kaapvaart lijkt dan ook verwaarloosbaar klein in vergelijking met de anderen.

<sup>217</sup> Debrock, *De Oostendse Kapers*, pag. 68

<sup>218</sup> Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 179

<sup>219</sup> Francke J., *Utiliteyt voor de Gemeene Saake*, pag. 309-313

### **13. Na de Negenjarige Oorlog**

Zoals al eerder werd gezegd, was de periode na de Negenjarige Oorlog niet één van lange vrede. In 1701 was er alweer oorlog. Oorzaak was deze keer een opvolgingskwestie van de Spaanse troon. Karel II van Spanje had geen goede gezondheid en als hij zou sterven was zijn opvolger Lodewijk 'Le Dauphin', omdat die getrouwd was met de dochter van de Spaanse koning. Lodewijk was de zoon van Lodewijk XIV (Le Dauphin is de kroonprins). Dat was om problemen vragen. Want zo konden Spanje en Frankrijk verenigd worden tot één groot rijk. Engeland en de Verenigde Provinciën wilden ook deze keer geen versterking van de status-quo in Europa. Met als gevolg weer een oorlog.

De strijd eindigde in 1713 met het verdrag van Utrecht. Filips van Anjou zou koning van Spanje (Filips V) worden maar zijn rechten op de Franse troon afstaan. Hij stond ook veel van zijn overzeese rijk af. De Zuidelijke Nederlanden gingen over in Oostenrijkse handen.

Voor de kaapvaart was de korte vrede juist een voordeel. Kapers konden enkel optreden in oorlogstijd, en zo ging ook geen ervaring verloren. Thomas Gournay bijvoorbeeld zou in de Spaanse Successieoorlog nog steeds actief zijn. Een bijkomend voordeel was dat de Oostendse kapers nu konden samenwerken met hun Duinkerke collega's om de rijke Engelse en Nederlandse handelsvloeden te overvallen. Wanneer Oostende in 1706 in handen van de Anglo-Bataven (Engelsen en Nederlanders) valt, moesten ze weer op Franse schepen jagen, en die brachten veel minder op.

De Spaanse Successieoorlog is voor veel auteurs, zoals Magosse en Baetens, ook de laatste waarin de Oostendse kaapvaart nog een rol van betekenis speelt. Dit had verschillende oorzaken<sup>220</sup>:

- de 17<sup>de</sup> eeuw was een periode van voortdurende conflicten met weinig langdurige vredesverklaringen. Na de Spaanse Successieoorlog breekt een tijd van vrede aan en kaapvaart is alleen mogelijk in tijden van oorlog. Kapers uit Oostende zitten plots zonder werk, dus men gaat terugkeren naar het aloude beroep van de visserij.
- Oostende zat eerst in het Frans-Spaanse kamp, maar na een veertiendaagse belegering valt de stad op 8 juli 1706 in Anglo-Bataafse handen. Oostende moest nu, in plaats van samenwerken met Duinkerke en Nieuwpoort, er tegen vechten. Dat de stad nu niet zo'n lange belegering kende als tijdens het beleg in 1601, komt omdat de stad deze keer geen bevoorrading kreeg van over zee.

---

<sup>220</sup>Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 171-178, 191

- Oostende moet nu overstappen van het beroven van de rijke en relatief makkelijke Hollandse handelsvloot, naar het beroven van hun Duinkerkerse collega's. Dit bracht meer risico met zich mee, en minder buit. Kaapvaart werd daardoor minder populair.
- Naties beginnen ook eigen oorlogsvloten te bouwen en te onderhouden, er is dus ook geen behoefte meer aan kapers voor de oorlogsvoering.

De continue oorlogssituatie van de 17<sup>de</sup> eeuw had ervoor gezorgd dat de kaapvaarttraditie in stand was gebleven maar na 1713 was ze in verval. Er was nog maar weinig winst mee te behalen. Aangezien de situatie op de korte afstand er slecht voorstond, begon men verder weg te kijken, meer bepaald naar het Verre Oosten. Het gevolg is dat in 1722 de 'Generale Keyserlijke Indische Compagnie (GIC) wordt opgericht, ofwel de Oostendse Compagnie. Veel kapers stappen nu over van de kaapvaart naar de koopvaardij op het Verre Oosten.

Wanneer de Oostenrijkse Successieoorlog in 1744 uitbreekt komt de kaapvaart niet meer van de grond omdat de traditie verloren is gegaan. Het efficiënte systeem dat men had uitgewerkt in de vorige eeuw was niet meer te recupereren.<sup>221</sup>

---

<sup>221</sup>Magosse R., *de Vlaamse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, pag. 190-194

## 14. Conclusie

We hebben een beeld gekregen van de Negenjarige Oorlog, de omvang van de Oostendse kaapvaart tijdens deze oorlog, wie de kapiteins waren, wat ze hebben opgebracht en wie de reders waren.

Na dit alles, kunnen we tot de conclusie komen dat de Negenjarige Oorlog een turbulente periode was. De afloop was misschien niet onmiddellijk van belang, maar hij vormde wel mee de aanleiding tot de Spaanse Successieoorlog die politiek wel grote gevolgen had. Maritiem markeerde hij ook een draaipunt. Vooral voor de Fransen. Het was ook de laatste keer voor lange tijd dat Frankrijk de Nederlanders en Engelsen openlijk op zee bevocht. Hierna stapten ze over op de kaapvaart en piraterij.

We weten nu ook dat de kaapvaart een goed georganiseerd bedrijf was. De centraliserende politiek van de Bourgondische vorsten, en later de Habsburgse, was erin geslaagd piraterij een juridisch en geldig statuut te geven. Ook in de andere landen was kaapvaart en 'piraterij' een beroep in staatsdienst geworden. Veel auteurs beweren ook dat kaapvaart enkel plaatsvond in marginale gebieden, maar dat kunnen we nu tegenspreken. Frankrijk was maritiem nog nooit zo machtig geweest als tijdens de Negenjarige Oorlog, en toch was het ook een bloeitijd voor de Duinkerke kapers. Zeeland had ook verschillende kapers en toch was de leidende rol van de Verenigde Provinciën op maritiem vlak nog niet helemaal ten einde.

Oostende lag weliswaar strategisch maar was uiteindelijk niet zo'n grote haven. De opbrengsten tonen dat er niet zoveel winst werd gemaakt, investeringen in kaapvaart waren dus erg zeldzaam en meestal afkomstig van het Oostendse rederskorps. Zeeland en Duinkerke hadden een groter rederskorps en trokken ook investeringen aan van buiten de stad of het gebied zelf. Vandaar dat ze ook grotere schepen konden uitrusten, en grotere buit konden binnenhalen.

Uit de vergelijkingen met Duinkerke en Zeeland blijkt dat Oostende het zwakke broertje van de drie is. De kaapvaart tijdens de Negenjarige Oorlog heeft Oostende niet op de kaart gezet, het bleef eigenlijk een ordinaire vissershaven. Dat de meeste bemanning 'Vlaams' klinkt, kan een bewijs zijn voor het marginale karakter die de kaapvaart eigenlijk had, hoe goed betaald het ook was.

Op militair vlak zal ze ook wel geen potten hebben gebroken maar we weten nu dat kaapvaart een privaat bedrijf is, gericht op winst maken. Dus het militaire aspect speelt geen zo'n grote rol, in Duinkerke zal dat misschien anders zijn geweest, omdat de koning zijn oorlogsschepen ter beschikking stelde.

Als de Spaanse Successieoorlog de laatste stuiptrekking was, en de 80- jarige Oorlog het hoogtepunt, kunnen we misschien stellen dat de Negenjarige oorlog een ‘gemiddeld’ beeld geeft van de Oostendse kaapvaart. Geen recordbedragen meer, maar ook geen slechte cijfers. Het hoeven niet altijd de extremen te zijn die bestudeerd moeten worden.

## 15. Bibliografie

### Onuitgegeven bronnen:

Bewaard in het rijksarchief onder de benaming ‘conseils et sièges d’amirauté’, onder inventaris van Jacques Bolsée (1932) en het toegangsnummer T 094.

Van het archief werden volgende bundels geconsulteerd:

- Bundel 535: organisatie, reglementen en algemeenheden
- Bundel 559: Patentboeken van augustus 1677 tot september 1691  
Bundel 560: Patentboeken van oktober 1691 tot augustus 1699
- Bundel 591: Inventaris Prijzen: 1691-1746
- Bundel 655: Boordjournaals 1675-1692  
Bundel 656: Boordjournaals 1693-1697
- Bundels 670-751: Prijzendossiers 1689-1697
- Bundel 832-852: Burgerlijke procesdossiers 1688-1697

### Literatuur:

Beatens R., *Het uitzicht en de infrastructuur van een kleine Noordzeehaven tijdens het Ancien Regime: Het Voorbeeld van Oostende*, In: Mededelingen van de Marine Academie van België, jrg. 23, 1973-74, pag. 47-62

Baetens R., *Organisatie en resultaten van de Vlaamse kaapvaart in de 17<sup>de</sup> eeuw*, In: Mededelingen van de Marine Academie van België, jrg. 21, 1969-70, pag. 89-125

Blom J.C.H.-Lamberts E., *Geschiedenis van de Nederlanden*, HB uitgeverij, 2003

Bolsée J., *Inventaire des archives des conseils et sièges d'amirauté*. Brussel, Algemeen Rijksarchief, 1932

Broeze F.J.A., *Rederij*. In: *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, deel III

Bromley J.S., *The Nord Sea in Wartime (1688-1713)*, In: *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden*, deel 92, 1977, pag. 270-299

Brulez W., *Scheepvaart in de Zuidelijke Nederlanden*. In: *Algemene geschiedenis der Nederlanden*, deel 6, pag. 123-128

Bruijn J.R., *De Admiraliteit van Amsterdam in rustiger jaren (1713-1751)*, Amsterdam, 1970

Coopman J., *Het personeel van de admiraliteit te Oostende en Duinkerke (1634-1692)*, In: *Ostendiana*, nr. I, Oostende, 1972, pag. 159-180

Coopman J., *Oostendse Huisnamen (1676-1705)*, In: *Ostendiana*, nr. II, Oostende, 1975

Childs J., *Warfare in the Seventeenth Century*. Cassell, 2003.

Cuffez A., *De Oostendse Kaper Carel Jonckheere*, Leuven, 1985

Debrock W., *Francois Carpentier, Oostendse kaper*. In: *Ostendiana*, jrg. 3, 1978. pag. 147-158

Debrock W., *De Kaapvaart op de Belgische Kust*. In: *Mededelingen van de Marine Academie van België*, deel 9, 1955, pag. 241-266

Debrock W., *De Oostendse Kapers*. Brugge, De Lachende Visch, 1994

Debrock W., *Het Vlaamse Kaperschip der 17<sup>de</sup> eeuw: De Snauw*. In: *Mededelingen van de Marine Academie van België*, jrg. 11, 1958-1959, pag. 17-33

Debrock W., *L'amirauté d'Ostende*, Oostende, 1959

Denuce J., *De Admiraliteiten van Vlaanderen en Antwerpen*, In: Mededelingen van de Marine Academie van België, nr. 1, 1936-37, pag. 49-70

Francke J., *Utiliteyt voor de Gemeene Saake, de Zeeuwse Commissievaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog, 1688-1697*, Leiden, 2001

Kinross, John., *The Boyne and Aughrim: The War of the Two Kings*. The Windrush Press, 1998

Lynn J.A., *The Wars of Louis XIV*, London, 1999

Malo H., *Les Corsaires Dunkerquois et Jean Bart*, Deel I, Parijs, 1913-14

Magosse R., *Al die willen te kap'ren varen: de Oostendse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog (1702-1713)*, Oostendse Historische Publicaties, Oostende, 1999

Roger N.A.M., *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain 1649–1815*, Penguin Group, 2006.

Stradling R. A., *Armada of Flanders: Maritime Policy and European War, 1568-1668*, Cambridge, 1995

Van Vliet A.P., *The Influence of Dunkirk Privateering on the North Sea (herring) fishery during the years 1580-1650*. In: *The North Sea and Culture*. Hilversum, 1996, Pag. 150-165

Verhees-Van Meer J. TH. H., *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog, 1703-1713*. Werken uitgegeven door het Koninklijk Zeeuws genootschap der Wetenschappen, deel 3, Middelburg, 1986.

Villiers P., *Les corsairs du littoral: Dunkerque, Calais, Boulogne de Phillippe II á Louis XIV (1568-1713), de la guerre de 80 ans à la guerre de succession d'Espagne*. Villeneuve d'Ascq. : Presses universitaires du Septentrion, 2000.

Villiers P., *Marine Royale, Corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV de Louis XVI*, Paris, 1991

Wolf, John B., *Louis XIV*. Panther Books, 1970.