

Piraterij: mythe en waarheid

Tom Vlaeminck

Piraten en hun ooglapjes, houten benen, welbespraakte papegaaien, wonderbaarlijke schatten en azuurblauwe zeeën ... ze voeren ons mee naar de wereld van Jack Sparrow en tal van andere fantastische personages. Hoe fascinerend de wereld van *Pirates of the Caribbean* ook moge zijn, de hoofdrolspelers, hun kledij en gedrag hebben weinig gemeen met de historische realiteit. Waar komen deze misvattingen vandaan? Beperkte piraterij zich tot het Caraïbische gebied? Kenden wij aan onze Vlaamse kust dan ook piraterij? En bestaan er vandaag de dag nog piraten?



Een korte voorgeschiedenis ...

Er wordt wel gezegd dat piraterij, na de prostitutie en de geneeskunde, het oudste beroep ter wereld is. Het is inderdaad uitgeoefend overal waar het loon van het misdrijf het risico van de straf waard was. Georganiseerde zeeroof bloeide alom in de vroege beschavingen van het Midden-Oosten. In de Middellandse Zee namen kooplieden en zeelui zeeroof erbij als een risico van het vak. Tijdens de laatste eeuw van de Romeinse Republiek waren de piraten aan de Cilicische kust zo machtig dat ze in staat waren ongeveer 400 steden langs de door Rome bestuurde kusten te plunderen.

Geen enkele nationaliteit had het monopolie op zeeroof. Kretzeners en Vikingen hielden zich ermee bezig, en gedurende eeuwen plunderden de Barbarijse



zeerovers van Noord-Afrika de scheepvaart op de Middellandse en Atlantische kust. De Fransen, Nederlanders en vooral de Britten hebben de zeeroof haar meest verfijnde vorm gegeven. Aangezien het Kanaal tot één van de drukst bevaren zeerooutes behoort, kan het niet verbazen dat ook vanuit onze kuststeden piraten het ruime sop kozen.

Piraterij kon ook volstrekt legaal!

Zeeroof is zo oud als de scheepvaart zelf. Toch dient er een belangrijk onderscheid te worden gemaakt tussen de illegale en de legale piraterij. De eerste vorm is iedereen wel bekend, de tweede - met als bekendste vormen: de commissie- of kaapvaart en de boekaniers - zal waarschijnlijk menig wenkbrauw doen fronsen.



■ Gelegaliseerde piraterij noemde men commissie- of kaapvaart. Met een commissiebrief kon worden aangetoond dat de Admiraliteit toestemming had verleend om schepen van vreemde mogendheden aan te vallen en te beroven (<http://tinpan.fortunecity.com>)

Vlaamse kapers

Ook Vlaanderen kende heel wat actieve commissievaarders. De wirwar van zandbanken vóór de Vlaamse kust vormde een ideale uitvalsbasis. Zware oorlogsbodems konden de kapers daar immers niet achtervolgen. Aanvankelijk gold Duinkerke als Vlaams kapersnest bij uitstek. Nadat Lodewijk XIV in 1646 de havenstad ingenomen had, verhuisden vele Vlaamse commissievaarders naar Nieuwpoort en Oostende.

Sommige kapers waren bijzonder bedreven in hun activiteiten. In Oostende veroverde Thomas Gournay tijdens de Negenjarige oorlog (1688-1697) op een kruistocht van anderhalve maand maar liefst 25 "prijzen"! Maar ook anderen zoals Michiel Verborre, Jacob Besage, Pieter de Ry, Erasmus de Brouwer, Passchier De Rudder en Karel Wybou waren zeer succesvol in het buitmaken van vijandige schepen.



■ De Vlaamse kustlijn was ook reeds in de 17^{de} eeuw berucht vanwege de veelheid aan verraderlijke ondieptes en zandbanken. Ze vormde bovendien een ideale uitvalsbasis voor piraterij (kaart Pieter Goos (1650))

Commissievaart, of hoe private oorlogsvoering op zee werd gestimuleerd

Legale piraterij ontstond in de context van de groeiende Europese natievorming tijdens de Middeleeuwen. Vele naties wilden wel in de uitbouw van hun zeestrijdkrachten investeren, maar waren hier financieel niet altijd toe in staat. Dus deden ze vaak beroep op particuliere schepen. Om deze van enige legitimiteit te voorzien, kende de Admiraliteit hen *commissiebriefen* toe. Houders van een commissiebrief werden dan ook *commissievaarders* genoemd. In Frankrijk en Engeland gebruikte men de termen *Lettre de Marque* of *Letter of Marque*. Met hun commissiebrief op zak konden de commissievaarders, volstrekt legaal, jacht maken op vijandelijke schepen.

Om zich te onderscheiden van de onverbloemde piraterij, waren deze commissievaarders onderworpen aan een reeks verplichtingen. Zo dienden ze een borg te betalen om hun commissiebrief te bekomen. De eigenaars van de schepen - de reders - kregen van de Admiraliteit duidelijke richtlijnen mee. Er werd hen dikwijls de opdracht gegeven schepen van een bepaalde nationaliteit te viseren of net te vermijden, en binnen

een bepaalde actieradius te blijven. Verder waren ze verplicht een schrijver mee aan boord te nemen. Ook het opbrengen of binnenbrengen van een schip was aan strenge regels onderworpen. Er diende ten allen tijde aan de Admiraliteit verantwoording te worden afgelegd.

Boekaniers, de verdreven 'vleesrokers' van de Caraïben

Commissievaart kan dus als een vorm van piraterij worden beschouwd. Daarnaast bestaan tal van andere soorten. Zo worden boekaniers bijvoorbeeld als een apart type piraten beschouwd. Wanneer tijdens de 17^{de} eeuw Engeland en Frankrijk in de Nieuwe Wereld het Spaanse monopolie op grondgebied en handel trachtten te doorbreken, werd een beroep gedaan op kapers. Geïnspireerd door de aanvallen van Sir Francis Drake op de Spaanse bezittingen in het Caraïbische gebied, bestookten Engelse en ook Franse en Nederlandse avonturiers voortdurend de Caraïbische en Stille Oceaan kusten van Spaans-Amerika.

Het onderscheid tussen deze kapers en zeeroovers was echter bijzonder subjectief. De Spanjaarden noemden hen kortweg

piratas, alhoewel zij zichzelf liever als *boekaniers* typeerden. Het Franse *boucanier* betekent vleesroker en dat is inderdaad wat de eersten waren voordat ze aan het zeerooven begonnen: herders en houthakkers op het Caraïbische eiland Hispaniola (nu Haïti en Dominicaanse Republiek). Omdat deze *boucaniers* door de Spanjaarden verdreven waren van hun eiland, koesterden zij een diepgewortelde haat tegenover hen.

Deze speciale Caraïbische vorm van kaapvaart annex zeeroof, stierf vrijwel uit nadat Engeland in 1689 vrede had gesloten met Spanje. Het kwaad was echter geschied, vele oudgediende boekaniers hadden de overstap al gemaakt naar onverbloemde piraterij. Al vlug vervoegden allerlei ontevreden zeelui hun rangen, in de hoop zo hun ellendig lot te verbeteren en vlug rijkdom te vergaren. Vanuit het Caraïbisch gebied zwierven deze mannen letterlijk over alle wereldzeeën en vonden er buit in overvloed. De internationale handel over zee was immers in volle ontwikkeling.

De voorlopers van Jack Sparrow waren geen doetjes

Niet alleen de uitbreiding van de internationale zeehandel wakkerde de piraterij aan. Ook een combinatie van politieke en economische omstandigheden leidde ertoe dat duizenden tot het uiterste gedreven mannen zich als aasgieren op de grote scheepvaartroutes stortten. De meesten waren Engelse en Amerikaanse zeelui, maar ook tal van Fransen en andere nationaliteiten gingen over tot piraterij. In hun zucht naar rijkdom en avontuur schuimden ze de kusten van Noord- en Zuid Amerika en Afrika af tot geen



■ Piraat Edward Teach, bijgenaamd Blackbeard of Zwartbaard (1645-1701), had een kwalijke reputatie. Zo zou hij steeds ten strijde zijn getrokken met zes pistolen in zijn jas en zes brandende lonten onder zijn hoed... (The New York Public Library)

enkele koopvaarder zich zonder escorte nog veilig waande. De Caraïbische Zee werd een bijna exclusief piratengebied. Vooral op het einde van de 17^{de} en aan het begin van de 18^{de} eeuw kan van een ware piratenplaag gesproken worden. Deze periode staat dan ook gekend als de Gouden Pirateneeuw. De schaal waarop geplunderd werd en de schokkende verhalen zorgden voor een nooit eerder geziene vorm van piraterij.

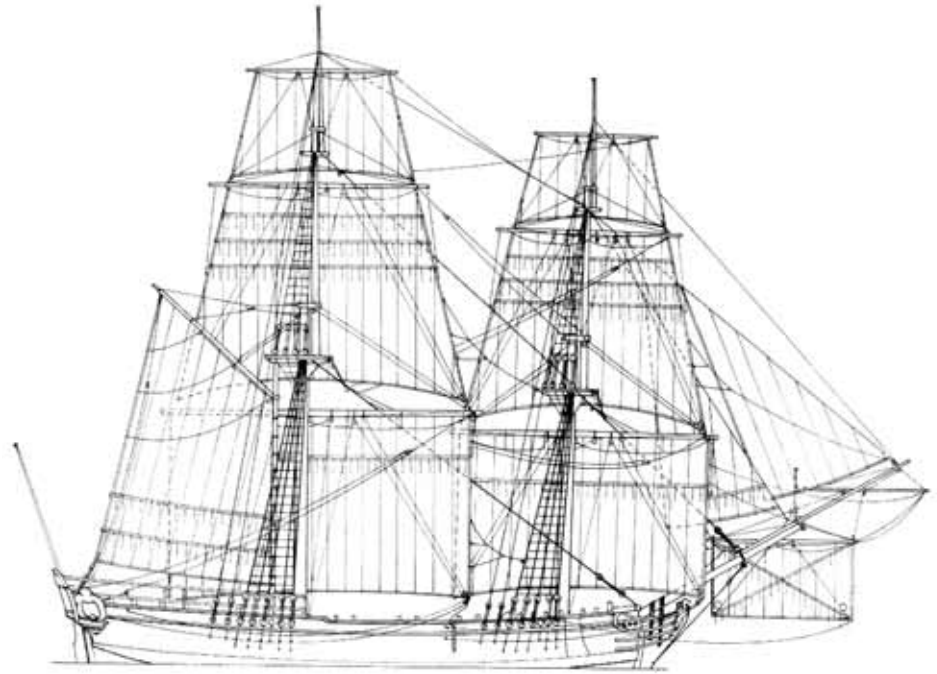
Vooral de vele legendes die uit deze periode dateren, doen de fantasie op hol slaan. Zo trok de onmenselijke Edward Teach, beter bekend als Blackbeard (1680-1718), volgens de overlevering steeds met zes pistolen in zijn jas en zes brandende lonten onder zijn hoed ten strijde. Minstens even berucht was Kapitein Kidd (1645-1701). Hij liet een volledige bemanning in de tropische zon ophangen aan de armen, om hen zo te ontfutselen waar hun goud verborgen lag. Of deze verhalen al dan niet zijn overdreven doet niets af van de waas van geheimzinnigheid waarin het piratenleven was gehuld. Echte piraten hadden immers geen schrijver aan boord en voelden geenszins de nood of discipline om een scheepsjournaal bij te houden.

Kapers gingen minder driest te keer. Zij stonden immers onder het waakzame oog van de Admiraliteit. Voor hen was het bijvoorbeeld juist interessant bepaalde passagiers te gijzelen, waarvoor dan een losprijs ter waarde van het schip kon worden geëist. Dit fenomeen werd omschreven als 'rantsoeneren'.

De hit-and-run aanval als tactiek

Als we de vele verhalen en legendes mogen geloven, kenden piraten totaal geen schrik. Toch blijkt eerder het tegendeel en bouwden ze bewust een wreed imago op om zo mogelijke slachtoffers te intimideren. Hun vlag alleen al kan hier als voorbeeld dienen. Iedereen kent wel de *Jolly Roger*, de piratenvlag met een wit doodshoofd en gekruiste witte botten op een zwarte achtergrond. In principe had iedere piraat met een eigen schip zijn eigen vlag. De bekende vlag zou voor het eerst zijn gevoerd door Richard Worley in 1718. Over de oorsprong van de naam *Jolly Roger* is weinig bekend. Waarschijnlijk is het een verbastering van 'Le Joli Rouge', wat slaat op de kleur van bloed. Geholpen door het feit dat de duivel de bijnaam Old Roger had, kwam men al snel tot het gemakkelijker uit te spreken *Jolly Roger*. Op piratenvlaggen kwam een doodshoofd, als symbool van de dood, wel vaker voor. Een skelet gaf een kwellende dood aan, een zandloper dat de tijd gekomen was. Blackbeard voerde in zijn vlag een bloedend hart, teken van een langzame en pijnlijke dood.

Hoewel hun uiterlijke tekenen enorm schrikwekkend waren, gingen piraten in principe pas tot de aanval over als ze echt zeker waren dat ze het gevecht zouden winnen. Ze vielen altijd bij verrassing aan en trokken zich steeds snel terug.



■ Piraten hanteerden de hit-and-run tactiek bij hun aanvallen, en waren dus aangewezen op kleine, wendbare schepen zoals deze snauw (Veres & Woodman 2002)



De hit-and-run aanval was hun geprefereerde tactiek. Geweld was voor piraten niet altijd de beste manier om hun doel te bereiken. Ze kenden immers maar al te goed het effect van rondvliegende houtsplinters, de slagerspraktijken van de chirurgijns en de verschrikking van koudvuur in de tropen.

Ook commissievaarders werkten volgens dit principe. Doel was immers om de tegenstander en zijn schip en bezittingen zo gaaf mogelijk te veroveren. En dit trachtten ze te bereiken door in numerieke overmacht hun tegenstander te overrompelen. Een kaperschip telde dan ook dikwijls dubbel zoveel opvarenden als koopvaardijsschepen.

Omdat snelheid voor piraten of commissievaarders zeer belangrijk was, ging hun voorkeur naar kleine, wendbare schepen. In de Caraïben genoten zogenaamde 'schoeners' de voorkeur, in Vlaanderen werden dikwijls 'snauwen' ingezet. Deze tweemastertjes hadden met hun aparte tuigage een enorm zeiloppervlak. Kleinere snauwen hadden zelfs riemen aan boord waardoor deze scheepjes nog sneller en wendbaarder werden tijdens het enteren. Om de diepgang beperkt te houden waren er maximaal twaalf kanonnen aan boord. Commissievaarders bundelden ook dikwijls hun krachten om de vijand te lijf te gaan. Zo is bekend dat Oostendse kapers regelmatig kleine konvoien van een vijftal schepen vormden.

De buit ten gelde maken

Uiteraard dienden kapers hun buit ook ergens binnen te brengen om aan cash te geraken. Zoals eerder vermeld deden Vlaamse kapers hiervoor Nieuwpoort en Oostende aan. Daar gaven zij het veroverde schip in handen van de vendumeester, een ambtenaar in dienst van de Admiraliteit. Na het opleveren van de prijs, organiseerde hij een veiling om de lading en het schip te verkopen. Ook in Engeland werden soms schepen opgeleverd, maar de strenge *Navigation Acts* maakte dit quasi onmogelijk.

Voor piraten was het uiteraard moeilijker hun buit te verzilveren. Zij maakten daarom handig gebruik van de politieke situatie tijdens de 17^{de} en 18^{de} eeuw. Zo is uit bronnenmateriaal gebleken dat piraat Edward Teach met Charles Eden, gouverneur van North-Carolina, een handelsverdrag had gesloten om zijn goederen te kunnen verkopen. Op die manier wilde de gouverneur de strenge Engelse maritieme wetgeving omzeilen.

Het einde van piraterij en kaapvaart

Tot het einde van de Spaanse Successieoorlog (1701-1714) bleef kaapvaart aan onze kust een ware gesel voor de koopvaardij van de vijand. Nadien kwamen wel nog enkele geïsoleerde gevallen voor, maar de grote bloei van de 17^{de} eeuw was toch voorbij.

Nadien kende piraterij nog een korte opflakking tijdens de 19^{de} eeuw. Hoewel het slechts over een tiental jaar gaat, heeft deze laatste stuiptrekking ervoor gezorgd dat we vandaag de dag met hardnekkige misvattingen omtrent piraterij opgezadeld zitten. Zo is de rijke mix aan piratenfolklore en



■ Gedichtenbundels als 'Corsair' (Lord Byron - 1814), boeken als 'Treasure Island' (Robert Louis Stevenson - 1883), en films als 'Blackbeard the Pirate' (1952) hebben een belangrijke rol gespeeld bij het scheppen van het hedendaagse geromantiseerde beeld dat we hebben van piraten (<http://montmartre-worldpress.com/>; <http://library.syr.edu/>; <http://www.thepirateking.com/>)

legendes een inspiratiebron geweest voor vele gedichten, boeken en later ook films. Bekende voorbeelden zijn de *Corsair* (1814) van Lord Byron, of *Peter Pan* (1902) van J.M. Barrie. Met zijn boek *Treasure Island* (1883) heeft Robert Louis Stevenson in zijn eentje het verhaal van de kaart met de verborgen schat bedacht. Door verschillende karakters te combineren - denk hierbij aan de zeekok met één been en de stuurman met zijn ooglapje - heeft hij de piraten hun stereotiepe uiterlijk gegeven.

Tot slot is de rauwe kreet *uurgh* nog niet zo oud. Deze komt uit de film *Blackbeard the Pirate* uit 1952. De acteur Newton speelde toen met zijn zuid-west Engelse accent het hoofdpersonage.

Zeeroof vandaag!

De vele legendes en de interesse van de filmindustrie in piraterij waren aanleiding voor heel wat misvattingen. Ook het al bij al vriendelijke imago van Jack Sparrow in *Pirates of the Caribbean* beantwoordt helaas niet aan de hedendaagse vorm van piraterij. Razendsnelle speedboten met tot de tanden gewapende mannen maken vandaag het gebied tussen Singapore, Indonesië en de Filippijnen - 'de driehoek des doods' - onveilig. De laatste jaren krijgt ook de Golf van Guinea meer en meer met piraterij te maken.

En omdat de bemanning van cargoschepen zich tegenwoordig dikwijls bewapent, gaan moderne piraten steeds drierster te werk. Geweld leidt immers tot meer geweld.

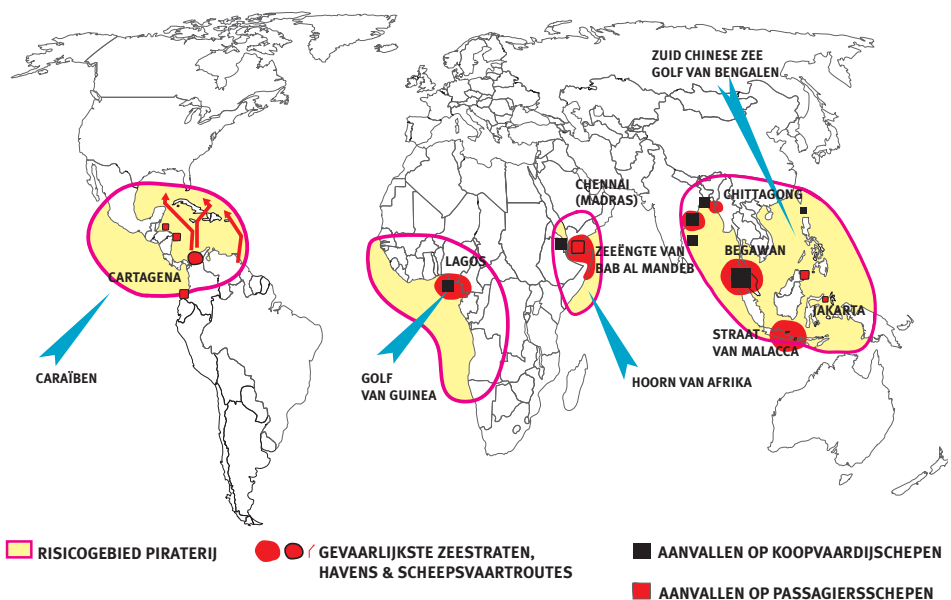
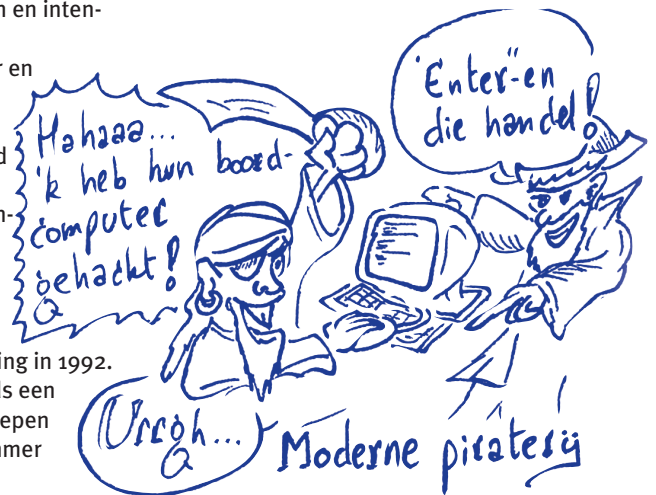
Moderne piraten gaan ook steeds professioneler te werk. Velen luisteren de radio's van kustwachtpatrouilles af om op het juiste moment toe te slaan. Anderen doen zich dan juist weer voor als een kustwachtpatrouille. Vervalste papieren, overschilderde patrouilleboten, etc. ... het zijn maar enkele tactieken waarmee moderne piraten hun slachtoffers te grazen nemen. Meestal zijn deze zee-schuimers uit op het geld dat aan boord aanwezig is. Afhankelijk van de grootte van het schip kan dit oplopen tot wel US\$20.000. Het komt minder vaak voor dat piraten ook de lading van het schip buit willen maken. Hun voorkeur gaat dan vooral uit naar producten die moeilijk traceerbaar zijn (zoals hout, metalen, mineralen, etc.). Groepen tot 70 zeeroovers worden dan gevormd om het schip leeg te plunderen.

Het spreekt voor zich dat autoriteiten de piraterij proberen te bestrijden. In 1994 keurden de Verenigde Naties het 'Hot Pursuit'-concept goed. Hierdoor mogen piraten tot in territoriale wateren van andere naties achtervolgd, gevangen en berecht worden. Verschillende landen in de gevaarlijke regio tussen Singapore en de Filippijnen hebben besloten hun marine uit te breiden en intensiever op piraten jacht te maken. Ook zet men de laatste jaren meer en meer huurlingen in om piraterij tegen te gaan.

Of dit de strijd tegen piraterij altijd ten goede komt is nog maar de vraag ... Hoewel er grote inspanningen gebeuren, meldde het Piracy Reporting Centre in Kuala Lumpur het afgelopen jaar maar liefst 450 gevallen van piraterij, het hoogste aantal sinds haar oprichting in 1992. Piraterij is dus duidelijk nog steeds een actueel gegeven. Zolang cargoschepen de zeeën bevaren, zal piraterij jammer genoeg blijven bestaan.



■ Piraterij is ook vandaag de dag nog een probleem in de Caraïben, de Golf van Guinea, de Hoorn van Afrika en delen van Zuid-Oost Azië (<http://www.cargolaw.com/images/>)



■ Ook vandaag is piraterij nog niet uitgeroeid. Vier gebieden zijn met name risicovol: de Caraïben, de Golf van Guinea, de Hoorn van Afrika en delen van ZO-Azië (naar <http://www.fsa.ulaval.ca/personnel/vernag/EH/F/ethique/transport-maritime.htm>)