

# Organisatie en resultaten van de Vlaamse kaapvaart in de 17e eeuw

door **R. BAETENS**

13 december 1970

Artikel 15 van de conventie betreffende de internationale wateren, uitgewerkt door de commissie voor internationaal recht van de Verenigde Naties en goedgekeurd door de conferentie van Genève van 1958, omschrijft kaperij „comme étant constitué par tout acte illégitime de violence, de détention ou toute déprédation, commis pour des buts personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire privé et dirigé en haute mer contre un autre navire ou contre des personnes ou des biens à leur bord, des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun état.”

Kaperij heeft niet steeds deze juridische bepaling gehad. Tijdens het Ancien Régime verstond men door kaapvaart: „l'armement en guerre par des particuliers, de navires avec l'autorisation et sous le contrôle et les responsabilités d'un état belligérant en vue d'effectuer à leurs risques et profits, des opérations de guerre maritime” (1).

Het wezenlijk verschil tussen beide opvattingen ligt in de wettelijkheid, waarmee een staat vroeger dit soort activiteiten beschermdde. Twee principiële voorwaarden dienden dus vervuld om „ter kapre” te gaan nl. het bestaan van een oorlogstoestand en de aanwezigheid van een staatscontrole. Wie zich hier niet aan onderwierp was vogelvrij verklaard en zag alle Europese havens voor zich gesloten. Hij kon enkel nog zijn toevlucht zoeken op de Noord-Afrikaanse kust.

---

\* Dit artikel vormde het onderwerp van een lezing gehouden op de opening van het academiejaar 1970-'71 van de Academie voor Marine van België (13 december 1970). Het onderzoek is gegroeid uit de seminarieoefeningen, die we tijdens het academisch jaar 1969-'70 geleid hebben voor de studenten geschiedenis der Universitaire Faculteiten St. Ignatius.

(1) G. GIDEL, *Le droit international public de la mer. I. La haute mer*, Chateauroux, 1932, p. 326; *Dictionnaire de la terminologie du droit international*, Parijs, 1960, p. 179.

Voorkomende afkortingen: ARA (Algemeen Rijksarchief), Adm. (Admiraliteit), SAA (Stadsarchief Antwerpen), IB (Insolvente Boedelskamer), MAMB (Mededelingen Academie voor Marine van België).

Voorgaande beschouwing sluit in dat we aandacht zullen besteden aan de conflictsituaties waarin de Zuidelijke Nederlanden werden betrokken en daarbij oog hebben voor de evolutie van de oorlogstaktiek ter zee. Vervolgens bespreken we de organisatie van dit bedrijf om ten slotte de resultaten en gevolgen ervan te overzien.

### **De algemene voorwaarden.**

Daar de Zuidelijke Nederlanden voor de Spaanse hegemonie een steunpunt betekenden in het Noorden, vormden ze een dreiging voor de jonge Hollandse staat en tevens een hindernis voor Frankrijks opkomende macht. De politieke splitsing der Lage landen openbaarde op treffende wijze de machtsverschuiving, die zich in de zeventiende eeuw geleidelijk van Zuid- naar West-Europa voltrok. Onze gewesten lagen op de periferie van deze overgang en werden aldus het actieterrain bij uitstek voor een nooit aflatend oorlogsgeweld. De medespelers van dit drama waren : een zwak Spanje, waarvan we politiek afhankelijk bleven, Frankrijk oprukkend naar het Noorden, de Verenigde Provinciën sterk op zee en in de tweede helft der eeuw een ontwakend Groot-Britannië, dat dit Hollands overwicht zal breken.

Drukken we deze conflicten chronologisch uit :

- van 1548 - 1648 strijdt Spanje tegen de afgescheurde Noordelijke provincies ;
- in 1640 maakt Portugal zich los en biedt de Vlaamse kapers de kans op rijkbeladen kraken te jagen ;
- van 1655 - 1660 was Spanje in oorlog met Groot-Britannië ;
- met Frankrijk lag de Spaanse Habsburger praktisch doorlopend in conflict (1635 - 1659 ; 1667 - 1668 ; 1672 - 1678 ; 1683 - 1684 ; 1689 - 1697) ;
- tijdens de Spaanse successieoorlog was Oostende een Franse basis en werden Engelse en Hollandse koopvaardijochten buitgemaakt, In 1706 kwam Oostende in Oostenrijks bezit en werden er enkel nog een aantal Franse schippers opgebracht. Vermelden we nog dat de Noord-Afrikaanse rovers steeds vijandelijk werden bejegend, terwijl we ook de neutralen niet mogen vergeten, die, wanneer ze handel dreven met de vijanden van Spanje, eveneens mochten opgebracht worden.

De evolutie der politieke verhoudingen heeft haar weerslag gehad op de oorlogsvoering ter zee, waarin de kaapvaart een eigen rol heeft gespeeld. Het was slechts op het einde der 16e eeuw dat Spanje pogingen in het werk stelde om de republiek als opkomende zeevarende macht te treffen. Deze voorzieningen grepen plaats op een ogenblik dat de strategische ontwikkeling van de oorlogsvoering op zee nog in een eerste fase verkeerde. Het zeegevecht droeg toen nog het karakter van een afzonderlijk optreden van enkelingen of kleine formaties (?).

Het is in dit licht dat het optreden tijdens de tachtigjarige oorlog van Vlaamse kapers op de Noordzee kan begrepen worden; de ontwikkeling van de Noord-Afrikaanse kaapvaart liep trouwens parallel met deze van de Vlaamse<sup>(2)</sup>. Zo hadden de boekaniërs in de Caraïben eveneens vrij spel wegens het ontbreken van een geregelde oorlogsvloot bij de tegenpartij. Na het avontuur met de onoverwinnelijke Armada (1639) beschikte Spanje over onvoldoende oorlogsbodems om de Vlaamse kust te kunnen beschermen tegen het opstandige Noorden. Op het einde van de 16e eeuw werd daarenboven door de Spaanse tactici een stijgend belang toegekend aan de Vlaamse kust. Als we dan voor ogen houden dat reeds sinds de middeleeuwen de kustbevolking der Lage Landen in de vrije nering een geliefd en winstgevend bedrijf zag<sup>(3)</sup>, dan ligt het voor de hand dat de Spaanse overheid beroep zou doen op het particuliere initiatief. De economische conjunctuur in Spanje maakte tijdens de eerste decennia der 17e eeuw trouwens verschillende crisissen door, die een recessie inluiden waardoor o.a. het opbouwen van een Spaanse „Armada de Flandes” slechts met behulp van Duinkerke en Oostendse reders mogelijk werd<sup>(4)</sup>. Hebben de politieke omstandigheden enerzijds de groei van de Vlaamse kaapvaart gestimuleerd, dan hadden ze ook een grote invloed op de verdere ontwikkeling van dit bedrijf. We brengen hier even het verlies van Duinkerken voor de Spaanse Nederlanden in herinnering, waarvan zich sinds 1646 op korte tijd achtereenvolgens Franse, Spaanse, Engelse en opnieuw en nu definitief Franse legers meester gemaakt. Het is dus te begrijpen dat in de 2e helft van de 17e eeuw, nadat ook Engeland een machtige vloot had opgebouwd, de activiteiten van de Vlaamse kapers, nu gecentreerd te Oostende, veel aan gewicht zullen verliezen. Korte heroplevingen te buiten gelaten zou de kaapvaart de eerste jaren van de 18e eeuw geleidelijk uitdoven.

## Organisatie

Kaapvaart veronderstelt ook overheidscontrole. De kaapvaart werd gereguleerd door de ordonnanties van 1488, 1504, 1590, 1624, 1694. De hervormingen en instructies uit de jaren 1596, 1624 en 1626

- 
- (2) J. PRESSER, *De tachtigjarige oorlog, II. Van het Twaalfjarig Bestand tot de Vrede van Munster*, A'dam, Brussel, 1963, pp. 261-262.
  - (3) R.E. WEBER, *De beveiliging van de zee tegen Europeesche en Barbarijsche zeeroovers 1609-1621*. (Kon. Ak. v. Wetenschappen. Commissie voor zeeschiedenis), A'dam 1936, p. 54.
  - (4) L.C. VRIJMAN, *Kaapvaart en zeerooverij. Uit de geschiedenis der vrije nering in de Lage Landen*, A'dam, s.d., pp. 20-68.
  - (5) J.P. COOPER, *Seapower* (The New Cambridge Modern History. IV. The decline of Spain and the thirty years war 1609-'48/59), Cambridge, 1970, pp. 226-230.

volstaan om haar werking tijdens de 17e eeuw te kunnen begrijpen<sup>(6)</sup>. Ze dienen allen geplaatst te worden in het licht van de centralisatiepolitiek der Aartshertogen. Toen in 1583 Duinkerken door Alexander Farnese werd veroverd, gaf deze veldheer zich rekenschap van de strategische waarde dezer stad, maakte er een oorlogshaven van en installeerde er een nieuwe admiraliteitsraad. In datzelfde jaar vaardigde hij op 1 september een reglementering uit, die de nieuw opgerichte admiraliteitsraad als prijsgerechtshof liet functioneren<sup>(7)</sup>. Het onderscheid binnen onze zeemacht tussen een officiële oorlogsmarine en kapers uitgereed door partikuliere reders, weerspiegelt zich in de structuren van de organisatie aan wal. De eerste ressorteerde onder een militaire leiding, de tweede was een commerciële onderneming, waar dus het winstmotief de doorslag gaf<sup>(8)</sup>. Deze essentiële karaktertrek is trouwens inherent aan alle kaapvaart waar ook ter wereld. In zoverre gaat het niet op de acties van de officiële oorlogsvloot en de konvooischepen uit de 2e helft der eeuw als kapingen te beschouwen. Omdat ze gezamenlijk optreden en de resultaten dezelfde zijn (nl. schade aan de vijand en winst voor de kaper) zien we van een te strak doorgetrokken scheidingslijn tussen deze twee operationele vloten af.

Op 4 november 1596 richtte aartshertog Albrecht één grote raad op, die haar zetel te Brussel had<sup>(9)</sup>. De admiraal diende zijn vroegere macht aan deze raad af te staan, maar bleef er wel voorzitter van. In de raad zetelden nog zes andere raadsheren: de vice-admiraal, 2 rechtsgeleerden, 2 deskundigen op het gebied van het zeerecht en het handelsverkeer en een Spanjaard, die de functie van contador vervulde. Dit soevereine lichaam met juridische, administratieve en militaire bevoegdheden oefende zowel toezicht uit op de krijgsvloot als op de kapersvloot. Een staf van ambtenaren, waaronder de commissaris-generaal, de pagador-generaal, de teneur, de provoost-generaal en de chirurgijn-generaal stonden de admiraliteitsraad in de uitoefening van

---

(6) Voor de kennis van de algemene evolutie der admiraliteit als instelling, waarin we ons niet verder wensen te verdiepen, vermelden we J. BOLSEE, *Inventaire des archives des conseils et sièges d'amirauté*. (Inventaire des archives de Belgique), Tongeren, 1932, de inleiding; J. DENUCE, *De Vlaamsche en de Antwerpsche admiraliteit*, Brussel, 1944; L. LEMAIRE, *L'amirauté à Dunkerque, 1579-1791*, in *Bulletin de l'Union Faulconnier*, XXVI, 1934, pp. 155-243. Voor Oostende W. DEBROCK, *L'amirauté d'Oostende*, Oostende, 1959.

(7) P. FAULCONNIER, *Description historique de Dunkerque*, dl. I, Brugge, 1730, p. 87 geeft de tekst van het reglement.

(8) A. TENENTI, *Naufrages, Corsaires et Assurances maritimes à Venise (1592-1609)*, Parijs, 1959, p. 41; P. GOSSE, *Histoire de la piraterie*, Parijs, 1933, p. 77. Ook bij de boekaniërs cf. C. KARRAKER, *Piracy was a business*, Rindge (New Hampshire), 1953.

(9) F. POLLENTIER, *De hervorming van de admiraliteit op het einde van de XVIIe eeuw met betrekking tot Duinkerken*, in *Handelingen van het genootschap voor geschiedenis. Société d'Emulation te Brugge*, XCVI, 1959, p. 157-177.

haar taak bij. De contador, die zich bezig hield met het financieel beheer van de raad en de tenedor, die verantwoordelijk was voor de levensmiddelen en de materiële uitrusting van de marine vestigden zich te Duinkerken. De pagador-generaal had de opdracht alle gelden die uit Spanje kwamen voor het onderhoud van de oorlogsvloot, de uitbetaling der troepen en der ambtenaren te verdelen. De commissaris-generaal moest te Duinkerken een oogje in het zeil houden over de werkzaamheden van de marine en regelmatig verslag uitbrengen aan de raad te Brussel over de gang van zaken en de moeilijkheden die zich voordeden. De provoost-generaal ten slotte stond in voor de handhaving van de orde. Intussen waren op 9 januari 1597 de zetels van de admiraliteit te Duinkerken en te Antwerpen heropgericht. Ze waren echter afhankelijk van de raad te Brussel. De raad, die uit vier rechters bestond, had bevoegdheid in zaken die de som van 50 gld. niet overschreden. Ze hadden het recht zeelieden aan te monstereen en dus ook te ontslaan. Samen met de commissaris-generaal maakten ze een inventaris op van de oorlogsschepen, die in de vaart waren, en van al het materiaal dat nodig was om deze schepen en haar bemanning te onderhouden. In belangrijke aangelegenheden waren ze niet bevoegd en werden de dossiers naar Brussel doorgestuurd. De rechters mochten ook zelf geen kapitaal in de kaapvaart investeren noch buitgemaakte goederen opkopen. Bij de aanvang van het Twaalfjarig Bestand werden zowel de raad te Brussel als de twee afhankelijke zetels ontbonden. Bij het hervatten van de vijandelijkheden in 1621 bleek het noodzakelijk de oorlogsvloot te versterken. Een voorstel van de stad St. Winoksbergen om op eigen kosten twaalf oorlogsschepen te bouwen op voorwaarde dat de admiraliteit binnen haar muren zou gevestigd worden, vond bij de gouvernante Isabella gretig gehoor. Op 5 januari 1624 vaardigde zij een uitgebreide en nauwkeurige ordonantie uit, die alle prijzen door particuliere kapers buitgemaakt aan de rechtspraak van deze raad onderwierp<sup>(10)</sup>. Toen deze stad haar belofte niet kon nakomen, nam Isabella het besluit de zetel over te brengen naar Duinkerken. Op 6 november 1626 ontving deze admiraliteit haar nieuwe instructies<sup>(11)</sup>. Ondertussen was ook de admiraliteitsraad te Brussel opnieuw geïnstalleerd. De drie rechters van deze raad zullen oordelen over de prijzen, die worden aangebracht. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen de schepen van de koning en deze van de particulieren (art. 1). Uit deze maatregel vloeit voort dat geen enkel prijschip goed kan bevonden worden zonder het oordeel van de raad. In afwachting hiervan benoemt het tribunaal een depositaris voor de schepen door de kapers buitgemaakt. Deze ambtenaar moet over de buit waken zolang het proces duurt (art. 7) en eventueel na uitspraak overgaan tot verkoop. In het andere geval worden paspoorten verleend aan de ge-

---

(10) H. MALO, *Les corsaires dunkerquois et Jean Bart*, dl. I, Parijs, 1913, pp. 298-299 en *Placcaetboek van Vlaenderen*, dl. II, Gent, 1629, pp. 367-379.

(11) ARA, Adm. 120, f° 26-29.

vangenen en wordt de buit aan de eigenaar gerestitueerd (art. 8). De zetel te Duinkerken wordt ook verplicht tot een regelmatige correspondentie met de admiraliteitsraad te Brussel. Ongeveer om de 10 dagen moeten schriftelijke stukken getekend door de griffier overgemaakt worden. Ze verstrekken inlichtingen over de prijzen, hun waarde en over het verloop van de processen. Verder bezit deze raad burgerlijke en criminele rechtspraak over de bemanning der schepen van de particuliere reders (art. 2). De kapiteins en de matrozen van de schepen van de koning stonden onder de bevoegdheid van de kapitein-generaal en van een auditeur. De rechters mochten enkel uitspraak doen over zaken die de som van 100 gld. niet overtroffen. Zware misdaden werden eveneens te Brussel beoordeeld (art. 13-14). Voor belangrijke zaken kon beroep worden aangetekend te Brussel. In feite was de admiraliteitsraad te Duinkerken een zuiver prijzengerecht geworden met geen enkele militaire of administratieve bevoegdheid over de koninklijke vloot. Te Nieuwpoort en te Oostende werden enkele functionarissen (een provoost en vertegenwoordiger van de Duinkerkse raad) aangesteld om kennis te nemen van alle prijzen, die aldaar werden aangebracht <sup>(12)</sup>. Tijdens de bezetting van Duinkerken door de Fransen (1646-1652) werd de raad naar Brugge verplaatst. Een korte tijd zetelde hij daarna nog te Duinkerken (1653-1658) en werd dan, toen Duinkerken in Engelse handen gevallen was, voor goed naar Oostende overgebracht.

De admiraliteitsraden waren niet vrij te praten van corruptie. De rechters werden per uur betaald en hadden er dus belang bij de processen te rekken. Het laattijdig uitbetalen van hun loon veroorzaakte daarenboven een groot absenteïsme <sup>(13)</sup>. Deze ongeregelde heden lagen aan de basis van de hervormingen van 1674 en 1694. De hoogste admiraliteitsraad werd toen afgeschaft en vervangen door een jointe, later door de Raad van Vlaanderen. Het decreet van 30 april 1694 beperkte de admiraliteitsraad te Oostende tot één rechter en één griffier <sup>(14)</sup>. Gedurende de 18e eeuw werden (in 1745, 1756, 1778) nog enkele commissies samengesteld om de kapingen te beoordelen. De Franse wet van 9 en 13 augustus 1791 schafte deze rechtbank af, wier werkzaamheden overgingen op de gewone rechtbanken.

Onderzoeken we thans de werking van de admiraliteit als prijzengerechtshof. De Duinkerkse raad vergaderde op dinsdag, donderdag en zaterdag van 9 tot 11 u. en van 15 tot 17 u. Deze bijeenkomsten grepen plaats in een daarvoor speciaal gehuurde kamer dicht bij de griffie ten einde zeer snel over de nodige dossiers te kunnen beschikken. In dringende gevallen en vooral wanneer vreemde kooplieden bij een zaak betrokken waren, werd ook zitting gehouden op andere dagen, zodat

---

(12) Deze vertegenwoordiger ontving zoals de provoost een wedde van 600 gld. per jaar (ARA, Adm. 120, f° 57, 186).

(13) In 1690 eiste de griffier in naam van de rechters een onmiddellijke uitbetaling van de achterstallige lonen (ARA, Adm. 535).

(14) ARA, Adm. 535 ; W. DEBROCK, *o.c.*, p. 13.

de leden van de raad voortdurend beschikbaar moesten zijn. De rechters werden gedwongen op de vergadering aanwezig te zijn, omdat zij anders geen vacatiegeld ontvingen. De griffier had als taak de aanwezigen op te tekenen; wie niet op de lijst stond, ontving geen vergoeding<sup>(15)</sup>. Een dergelijke vergoeding behelsde 30 stuivers per uur voor het afsluiten van rekeningen en 20 stuivers voor het lezen van de rechtsbeslissing. Bij het nemen van informatie en het aanwezig zijn bij de verkoop van de prijzen ontvingen de rechters ieder 1 gulden. Verplaatingskosten werden vergoed.

We bespreken nu in logische volgorde de voornaamste voorschriften die bij de kaapvaart moeten gevolgd worden.

a. Te vervullen formaliteiten vóór het uitvaren van het kaperschip.

Vooreerst moet de kapitein, wilde hij niet als piraat worden aanzien, een patentbrief bezitten. De reder richtte hiervoor een aanvraag tot de admiraliteitsraad te Brussel. Na 1627 verkreeg hij ook tijdelijke patenten (voor één tocht) langs de raad te Duinkerken, later te Oostende om reden dat de gevraagde toelating soms lang uitbleef, ondertussen de kosten opliepen en de kans op een behoorlijke buit geringer werd<sup>(16)</sup>. De patentbrief vermeldde de naam van de reder, de naam van de kapitein en het schip, de tonnemaat en het type alsmede het aantal stukken geschut. Er diende ook voorafgaandelijk een borgsom gestort. Voor schepen groter dan 50 last bedroeg deze 6.000 gld., onder de 50 last 4.000 gld. Voor de raad te Duinkerken, respectievelijk Oostende legde de kapitein vervolgens de eed af de ordonnanties na te leven. De patentbrief moest opnieuw aangevraagd worden ingeval een andere kapitein of reder optrad of het een nieuw schip betrof. Daarenboven was elke kapitein verplicht in het bezit te zijn van een uitgaanspaspoort, waardoor hij ongehinderd andere havens kon aandoen. Ten slotte werden de scheepsrollen neergelegd bij de admiraliteitszetel. Toen kon het schip vertrekken.

b. Wat mag gekaapt worden?

- Alle goederen of schepen in vijandelijk bezit, onder valse identiteit varend of van de vijand afkomstige producten, die door bevriende schepen worden vervoerd, mogen opgebracht worden.
- Dit geldt eveneens voor alle schepen die goederen vervoeren naar of van vijandelijke havens.
- Schepen zonder papieren moeten gekaapt worden.

---

(15) Andere ambtenaren waren de procureur-fiscaal, de deurwaarder, de depositaris-generaal en de commissaris (W. DEBROCK, *o.c.*, pp. 25-26).

(16) E. HAMBYE, *L'aumônerie de la flotte de Flandre au XVII<sup>e</sup> siècle* (Bibliothèque de la Fac. de Phil. & Lettres de Namur, 39), Leuven, Parijs, 1967, p. 162.

c. Behandeling op zee van de gemaakte prijzen.

Eens een schip buitgemaakt had de kaper de opdracht zo vlug mogelijk zijn thuishaven op te zoeken. Verkeerde hij in nood dan mocht hij de dichtstbijzijnde neutrale haven binnenlopen. De kapitein had er zorg voor te dragen dat alle boordpapieren aangeslagen werden en bewaard. Bij overgave zonder verzet mochten geen gewelddaden noch plunderingen voorkomen. Er mocht op zee geen losgeld geëist worden van de gevangenen<sup>(17)</sup>. De vijand mocht slechts in de grond geboord worden, indien enteren uitgesloten was. Dit gold niet voor de eigenlijke oorlogsvloot.

d. De procedure vóór en rond de verkoop.

De veroverde buit moet verkocht worden in de thuishaven van de kaper, tenzij in geval van overmacht. Onmiddellijk bij aankomst worden de boordpapieren van het in beslaggenomen schip ter griffie gelegd alsmede een rapport van de kaperkapitein. Het onderzoek vangt aan, het getuigenis van de kaper wordt gehoord en de gevangenen ondervraagd. In verschillende steden (Brussel, Gent, Brugge) worden door de deurwaarder affiches aangeplakt om diegene die op de buit aanspraak maken in de gelegenheid te stellen dit te doen (binnen 15 dagen). Een inventaris wordt opgemaakt en de goederen in de pakhuizen „in goede en verzekerde bewaernisse” gebracht. Alleen goederen aan bederf onderhevig mochten verkocht worden<sup>(18)</sup>. Beschouwt de admiraliteitskamer het schip als „goede prise”, dan wordt 15 dagen later overgegaan tot verkoop. Nieuwe affiches worden uitgehangen, waarop datum en uur van verkoop worden aangekondigd<sup>(19)</sup>. De verkoop gebeurt dan openbaar en bij opbod. Een roeper was aangesteld, die tevens nota nam van de prijzen der goederen en schepen. Eerst werden de goederen verkocht, dan de zeilen en ten slotte het schip zelf. De betalingsvoorwaarden verschilden, nu eens contant, dan op termijn.

e. De verdeling van de buit.

De bemanning van het kapersschip had reeds haar recht op de zgn. „cleen plunderagie” kunnen uitoefenen. Dit had betrekking op de persoonlijke bezittingen van de gevangengenomen bemanning en passagiers. De kapers gingen hierbij nog al brutaal te werk, want ze worden vermaand in acht te nemen „de beleeftheyt ende Christelicke discretie,

---

(17) Zoals we nog zullen zien bleef dit een dode letter. Het was een gewoonte op de kapersschepen dat de matrozen de eed aflegden te zwijgen over onrechtmatig geroofde voorwerpen. Deze afspraken werden streng verboden en bestraft met verbeurdverklaring van een deel der buit.

(19) *Placcaetboek van Vlaenderen*, dl. II, p. 374. Voorbeelden van verkoop in ARA, Adm. 590-591. Affiches zijn te vinden in Adm. 589. Uitspraken in processen konden soms 4 jaar duren; beide partijen waren hierop vertegenwoordigd cf. W. DEBROCK, *De kaapvaart op de Belgische kust. Oorsprong en geschiedenis tot het Twaalfjarig Bestand*, in MAMB, IX, 1955, p. 250; ARA, Adm. 582, jara 1650, nr. 19, 23.



sonder de ghevanghenen te stellen int gheheele nacte buyten de limiten vande voornomde Christelicke beleeftheyt ende discretie". Daarnaast worden aan de matrozen de voedingsmiddelen en tonnen, die door de bemanning van het gekeapte schip als proviand waren meegenomen, toegewezen. Waren de voorwerpen geschikt om te verkopen dan geschiedde dit mits een redelijke vergoeding aan de bootsgezellen. Dit recht mocht de tien kronen per man niet te boven gaan <sup>(20)</sup>.

Hoe werd de eigenlijke buit nu verdeeld? De vorst had onveranderlijk recht op 1/10 van de buit. Gaat het om schepen door particuliere kapers buitgemaakt, dan werd de opbrengst verdeeld tussen de reders, de kapitein en de bemanning volgens een overeenkomst door de belanghebbenden gesloten. Gewoonlijk ontvingen de matrozen 1/12 der totale verkoopwaarde <sup>(21)</sup>, nadat de tienden bestemd voor de vorst en de 2 % voor de mutualiteitskas ervan waren afgetrokken <sup>(22)</sup>.

Op de oorlogsbodems was de verdeling veel ingewikkelder. Voor eerst gaat 1/10 naar de kapitein-generaal; de proveedor, de veedor en de contador krijgen elk 1/50. Van wat overblijft is 2/3 bestemd voor de kas der Armada en 1/3 voor de bemanning. Hiervan kwam 1/5 vooraf toe aan de depositaris <sup>(23)</sup>. De kerk van de plaats waar de prijs wordt aangebracht kan eveneens genieten van 1/3 der totale waarde op voorwaarde dat de buit behaald is door een koopvaardij-schip. Vanzelfsprekend verkozen de zeelui dienst te doen op particuliere kaperschepen, waar de verdiensten veel hoger lagen. Niet enkel hadden ze een groter aandeel in de buit, maar ze hadden ook meer kans om aan de controle te ontkomen.

## De kapers op zee

Onze eerste vraag heeft betrekking op de sterkte van de Vlaamse vloot. We beschikken hier gelukkig over nauwkeurig en betrouwbaar bronnenmateriaal.

---

(20) Vanaf 1627 bedroeg deze som 30 gld. Gedurende gans de 17<sup>e</sup> eeuw zal het vraagstuk van de 'plundragie' zich stellen zonder ooit een volledige oplossing te verkrijgen. Op 4 mei 1627 werd hierover een nieuwe ordonnantie uitgevaardigd, waarin sprake is van een 'grootte onregeltheit' op dit punt (Adm. 119). In Frankrijk spreekt men van 'la part du diable' (H. MALO, *Corsaires et flibustiers* (Hier et Aujourd'hui), Parijs, 1932, p. 23.

(21) *Placcaetboek van Vlaenderen*, dl. II, p. 370; E. HAMBYE, *o.c.*, p. 146. We troffen echter een geval aan waar 1/10 van het losgeld aan het dekvolk werd gegeven; de kapitein ontving 2/5 en de reders de helft (Adm. 582, 1651, nr. 15 en 1655, nr. 26.

(22) Het geld van deze kas kwam de gekwetsten, gevangenen, weduwen en wesen toe, cf. W. DEBROCK, *Een mutualiteitskas van de Oostendse reders ter kaapvaart 1657-1716*, in *Handelingen van het genootschap voor geschiedenis. Société d'Emulation te Brugge*, XLVII, 1960, pp. 74-103. Reeds de ordonnantie van 1626 voorzag, na overleg met de raad te Brussel, in een tegemoetkoming (Adm. 120 f 27).

(23) E. HAMBYE, *o.c.*, p. 145.

Tussen 1598 - 1607 waren 52 kapers te Duinkerken bedrijvig,  $\pm$  30 per jaar<sup>(24)</sup>. Na het Bestand zou de infante Isabella de Duinkerke admiraliteit verplichten 24 oorlogsschepen in dienst te houden. Hun aantal schommelde echter rond de dertig<sup>(25)</sup>. De particuliere kapersvloot was, in tegenstelling tot een meer verspreide mening, zestig zeilen sterk, waarbij een tiental Oostendse kapers niet gerekend zijn<sup>(26)</sup>. Dit getal zou te Duinkerken na 1644 afnemen; in 1645 waren het er nog 44, in 1646 slechts 36. De belegering van Duinkerken door de Franse legers verklaart de verminderde activiteit der kapers. In 1649 brachten slechts 21 kapers te Oostende prijzen binnen. In 1650 waren dit er 31 en tussen 1652 en 1657, toen Duinkerken terug Spaans was, liep het aantal fel op. In 1658 ging Duinkerken opnieuw voor de Zuidelijke Nederlanden verloren. We konden uitmaken dat in 1658 - '59 een kleine 20 kapers naar Oostende verhuisden, wat ongeveer 1/3 van het Duinkerke potentieel betekent. Volgende tabel verschaft een overzicht van het aantal kapers en reders per jaar<sup>(27)</sup>:

jaartal	reders	kapers I	kapers II
1651	—	—	27
1652	—	—	33
1653	—	—	43
1654	32	38	47
1655	31	34	31
1656	74	82	57
1657	38	42	44

(24) We steunen ons op de namen van kapers vermeld door H. MALO, *Les corsaires dunkerquois et Jean Bart*, dl. I.

(25) Inderdaad maakten een aantal particuliere kapers deel uit van de oorlogsvloot, P. FAULCONNIER, *o.c.*, p. 146; E. HAMBYE, *o.c.*, p. 144 en J.C. DE JONGE, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeeewezen*, dl. I, Zwolle, 1869, pp. 370, 756. De Nederlandse bronnen door deze laatste auteur gebruikt maken melding van 21 koningsschepen en 11 particulieren in 1634 en 23 koningsschepen en 28 particuliere fregatten in 1642.

(26) E. HAMBYE, *o.c.*, p. 146 en bevestigd door M.G. DE BOER, *Tromp en de Duinkerkers*. (Kon. Ned. Ak. van Wet. Commissie voor Zeegegeschiedenis, 12), A'dam, 1949, p. 67. Getuigenissen van kooplieden in SAA, IB 120, brief aan J. Hals, 11 jan. 1644.

(27) Er zijn verschillen tussen de opgave van het aantal kapers volgens de registers der patentverlengingen te Brussel (I) en de registers van de opgebrachte schepen (II). Een gedeeltelijke verklaring zit in het feit dat ook de Oostendse admiraliteit patenten voor één reis kon verlenen\*.

jaartal	reders	kapers I	kapers II
1658	25 Duink. 18 Oost.	25 19	50
1659	28	39	42
1660	16	21	33
1661	4	10	—
1662	11	16	10
1663	8	11	23
1664	6	8	13
1667	24	32	21
1668	23	27	36
1673	—	—	5
1674	36	62	52
1675	27	37	33
1676	31	44	37
1677	25	47	34
1678	78	32	33
1684	8	11	9
1689	9	15	12
1690	32	35	24
1691	14	17	20
1692	18	30	20
1693	15	22	21
1694	8	10	9
1695	4	5	—
1696	6	13	10
1697	10	15	9
1702	—	16	8
1703	—	19	6
1704	—	33	10
1705	—	27	19
1706	—	16	6
1707	—	9	8
1708	—	9	10
1709	—	14	7
1710	—	6	6
1711	—	6	3
1712	—	15	2

Vele van deze reders stonden als commissionair en zelfstandig koopman (bv. Cornelis Thuys, Thomas Werry) in de handel <sup>(28)</sup>. Een andere groep leefde uitsluitend van de kaapvaart in een eerste stadium als kapitein, vervolgens gelijktijdig als kapitein en reder, ten slotte als reder alleen. Het zeer riskante bedrijf veroorzaakte ook verschuivingen in tegengestelde zin. We veronderstellen ook de aanwezigheid van een derde groep, die in de visvangst de hoofdreden van haar bestaan vond en daarbij als toemaatje ook de kaapvaart beoefende. De verzekering steeds over een geregeld inkomen te kunnen beschikken was voor al deze mensen hoofdzaak. De inkomsten van de kapingen waren te ongeregeld en de kans op het verlies van eigen schepen te reëel om van deze handelstak alleen te kunnen bestaan. De commissionair bleef meestal als scheepsagent werkzaam en was als schakel in de organisatie van vele binnen- en buitenlandse firma's het best geplaatst om de gevolgen van een kaping op het handelsvlak af te handelen en te regelen. Een kapitein-eigenaar van een aantal visserssloepen vond in de visserij voldoende baat om zijn burgerlijk bestaan in deze kleine haven te rechtvaardigen.

De doorsnee Duinkerke reder uit de 1ste helft der eeuw stond financieel sterker dan zijn Oostendse collega. Het is een conjunctuurverschijnsel. De redersfamilie Van de Walle is het bekendste voorbeeld. In 1623 rustte ze 18 kapersschepen uit en maakte tussen 1623 - 1633 ± 600 schepen buit. Hun rijkdom stelde hen in staat voor de Spaanse vorst 12 oorlogsschepen op hun kosten uit te redden. Ze ontvingen hiervoor door de toekenning van een adellijke titel een passende beloning <sup>(29)</sup>. Te Oostende bezit een reder slechts één schip; slechts enkele families zoals Bachilius, de Raedt, Hamilton, Jan ten Hooft en vooral Borm beschikken over meerdere schepen, die meteen ook de grootste en best bewapende zijn.

Dit brengt ons bij het schip. De meest gebruikte types waren de snauw, de bark en het fregat. Op 25 maart 1628 beveelt de hoge admiraliteitszetel aan de Duinkerke kapers een tonnemaat van 50, 60 of

---

(28) Deze namen vonden we terug in de handelscorrespondentie der Antwerpse firma De Grootte en Van Colen (Insolvente Boedelskamer). We achten het niet uitgesloten dat enkele reders van Brugge, Nieuwpoort of Gent afkomstig waren.

Voor de jaren 1664-1668 liggen de cijfers door onze bronnen meedeeld duidelijk beneden de werkelijkheid. De kapers die toen opereerden vóór de Spaanse kusten staan immers niet opgegeven. Aldus vermeldt J. N. PASQUINI (*Histoire de la ville d'Ostende et du port*, Brussel, 1842, p. 163) voor 1664 ongeveer 30 kapers en H. MALO (o.c., II, p. 39) voor 1667-'68 bij de 40 Oostendse kapers.

Een Karel de Vleeschauwer was van Nieuwpoort (O. LEMAITRE, *Corsaires Ostendais 1673-1744*), in *Belgian Shiplover*, 97, 1964, p. 86), Jan Baptist de Winter en Jean de la Haye eveneens (W. DE BROCK, o.c., p. 95). Enkele reders vervulden functies in de admiraliteitskamer.

(29) P. FAULCONNIER, o.c., pp. 127, 144 en V. DERODE, *La marine dunkerquoise avant le XVII<sup>e</sup> siècle*, Duinkerken, 1866, p. 37.

70 last op te leggen<sup>(30)</sup>. De bewering dat kleinere schepen gemakkelijker konden verloren gaan lag aan de basis van deze beslissing. Een schip van 50 last moet 12 stukken geschut, 50 matrozen en 25 soldaten hebben ; een schip van 70 last 14 stukken geschut, 60 matrozen en 30 soldaten. Deze ordonnantie had echter geen effect op de particuliere uitredingen. Pennincq, de griffier van de admiraliteit spreekt zich trouwens uit ten voordele van de kleine schepen, omdat ze juist minder kans lopen te worden gekelderd<sup>(31)</sup>.

Enkele vroegere uitspraken hieromtrent zouden we toch wensen te relativieren. Zo betwijfelen we het dat de snauwen en andere kleine schepen meer schade toebrachten dan de fregatten en daarom de voorkeur genoten<sup>(32)</sup>. Kijken we immers na welke types de waardevolste en ook talrijkste prijzen binnenbrachten, dan staan de fregatten uitgesproken aan kop. We namen de proef voor 1659 ; de fregatten brachten 76,2 % der gekaapte schepen binnen en eisten 88,2 % van alle geïnde losgeldten op. Nochtans maakten de fregatten maar 39 % van de totale kapersvloot uit.

We wilden eveneens de aandacht trekken op een opvallende verschuiving naarmate de eeuw vorderde, in het gebruik van het fregat naar de snauw. Te Duinkerken vormden de fregatten in 1656 nog 43 % van de particuliere vloot, in 1659 te Oostende nog 39 % en tijdens de Hollandse oorlog in 1674 slechts 26 %. De redenen zijn van tweeërlei aard. De snauwen bewezen bij hun optreden in de vertrouwde kustwateren hun kleinere kwetsbaarheid en bleken in de guerilla-oorlog, welk uitzicht de kaapvaart tijdens de 2de helft der eeuw meer en meer aannam, beter geschikt. Secundo waren de opbrengsten na 1648 aanzienlijk lager en waren er dus minder fondsen voorhanden om dure schepen te bouwen of te kopen.

De snauw ook „barque longue” en „dubbele chaloupe” genoemd had meestal een tonnemaat van 10 à 20 last en was bewapend met 2 à 3 stukken geschut. De tonnemaat der fregatten schommelde tussen 25 en 150 last ; een fregat van 60 last voerde om en rond de 14 stukken geschut.

Het fregat was een scheepstype door de Duinkerkers op zee gebracht. Door hun scherpere en slankere vorm konden deze schepen gemakkelijker zeilen en waren ze beter te besturen. Ze staken niet hoog boven water uit en werden onderscheiden door het aantal kanonnen waarmee ze waren uitgerust. De schepen, die 32 tot 46 stukken geschut telden, hadden twee bruggen, een batterij en een voorkasteel. De schepen die 28 tot 30 kanonnen droegen, waren voorzien van een brug waarop 24 stukken geschut zijn gemonteerd ; vier andere kanon-

(30) W. DEBROCK, *Het Vlaamse kaperschip der 17<sup>e</sup> eeuw : de snauw*, in MAMB, IX, 1955, p. 19

(31) H. MALO, *o.c.*, p. 375.

(32) W. DEBROCK, *o.c.*, p. 20 en overgenomen door J. VAN BEYLEN, *Schepen van de Nederlanden. Van de late middeleeuwen tot het einde van de 17<sup>e</sup> eeuw*, A'dam, 1970, p. 66.

nen staan op de plecht. Deze driemasters werden als kruisers ook in oorlogeskaders gebruikt en beschermden de koopvaardij schepen. De Oostendse kapersfregatten behoorden echter deels tot de middenklasse van 40 à 60 last, deels tot het kleinere type van  $\pm$  20 last met 10 à 12 stukken geschut. De „Graaf van Monterey”, het grootste particuliere fregat dat ooit voor de rede van Oostende heeft gelegen, mat 150 last en had 60 kanonnen.

Natuurlijk waren er allerhande handwapens. Een snauw had tussen de 30 en 40 musketten en pistolen aan boord alsmede 20 à 30 bijlen en pieken.

We waagden een poging om op basis van de kennis der soorten kapersschepen te berekenen hoeveel manschappen de vloot telde. Vermits de snauw met gemiddeld 40, het fregat 80 en de overige met 20 koppen bemand waren kwamen we voor 1674, in de veronderstelling dat alle schepen tegelijkertijd in zee staken tot 2.500 zeelieden<sup>(33)</sup>.

In ons overzicht hebben we tot nu toe gezweven over het oorlogsschip. In de Zuidelijke Nederlanden komen ze tijdens de 17e eeuw tweemaal voor nl. bij de Armada de Flandes en bij het konvooiwezen. Door de voortdurende internationale verwickelingen was de bescherming van de handelsschepen een noodzakelijkheid. De eerste en voornaamste taak van de konvooschepen bestond dan ook in het bieden van deze bescherming. Verder vervoerden ze ook goederen en passagiers en kregen opdracht door koopvaart zoveel mogelijk schade aan de vijand te berokkenen. In de 17e eeuw werd het initiatief ten onzent te Duinkerken in 1653 genomen ter beveiliging van de verbinding met Spanje. De kooplieden stelden voor een ad valorem recht van 15% te vragen tot onderhoud dezer fregatten. De officiële Oostendse konvooivaart startte pas in 1665 op aanraden van twee Antwerpse kooplieden. Tussen 1666 en 1670 vinden we negen verschillende konvooschepen, waarvoor de administratie berustte bij de pas opgerichte Brugse handelskamer<sup>(34)</sup>. Het regende vlug klachten over de onregelmatige en schaarse dienst, te wijten aan een slecht beheer<sup>(35)</sup>. Een nieuwe ordon-

(33) Het fregat van Jan Jacobsen, dat in 1622 verging, was bemand met 180 koppen (H. MALO, *Corsaires et flibustiers*, p. 33). De grote Duinkerke fregatten telden 100 à 150 man (IDEM, p. 106), sommige tot 200. Overbevolking was ook op de Oostendse kaperschepen een veel voorkomend verschijnsel (W. DEBROCK, *o.c.*, p. 30).

(34) A. PINCHART, *Inventaire des archives des chambres des comptes*. (Inventaires des Archives de la Belgique), dl. IV, Brussel, 1865, pp. 246-247; J. BOWENS, *Nauwkeurige beschrijving der oude en beroemde zee-stad Oostende gelegen in Oostenrijksch Vlaenderen*, dl. I, Brugge, 1972, p. 140 somt er vijf op voor 1667-1668.

(35) L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'ancien grand tonlieu de Bruges*. (Receuil de chroniques, chartes de autres documents concernant l'histoire et les antiquités de la Flandre publié par la Société d'Emulation de Bruges), dl. I, Brugge, 1938, p. 444 en J. CUVELIER en J. LEFEVRE, *Correspondance de la cour d'Espagne sur les affaires des Pays-Bas au XVII<sup>e</sup> siècle. Dl. V. Précis de la correspondance de Charles II (1665-1700)*. (Kon. Com. voor Geschiedenis), Brussel, 1935, p. 398.

nantie van 1672 haalde niet uit. Daarenboven werden een aantal eenheden naar Spanje geroepen ter versterking van de vloot aldaar. In 1678 was ze zelfs onbestaande. Gouverneur Graña zou in 1683 trachten het konvooiwezen terug in te stellen en deed hiervoor met sukses opnieuw beroep op privé-investeringen. Tussen 1683 en 1703 bestond de krijgsvloot van de Staten van Vlaanderen in het totaal uit 34 eenheden, die vnl. Franse schepen hebben opgebracht<sup>(36)</sup>. Deze kapers zijn niet opgenomen in de voorgaande tabel.

Hoe gingen de kapers nu te werk? De tactiek varieerde naargelang de omstandigheden. Nu eens kruisten ze in groep en hadden dan gewoonlijk een bepaald doel voor ogen, dan weer jaagden ze afzonderlijk. Vermits ze doorgaans in vuurkracht de mindere waren moesten de kapers het hebben van moed, list en snelheid. Hun onversaagd optreden werd door vriend en vijand erkend; de bemanning was van kindsbeen getraind in de keiharde leerschool van de dagelijkse werkelijkheid en de zeikwaliteiten van hun snelle fregatten verrasten vele tegenstanders. De namen van deze kapersschepen verraden deze kwaliteiten: de „Kat” en de „Vos” refereren naar het element verrassing en een plots onverwacht bespringen, terwijl de „Haes” en de „Swarte Mol” respectievelijk de snelheid en het dreigende onmerkbare naderbij komen oproepen. Namen als de „Wildeman” en het „Capmes” wijzen naar de woestheid van het gevecht. Om de buit te kunnen benaderen bezat de kaper een arsenaal aan camouflagetechnieken, zoals verschillende soorten vlaggen en het zich voordoen als vreedzame vissers of vrienden in nood. De kunst bestond erin de prooi langs achteren te naderen, buiten de draagwijdte van het geschut, en dan te enteren. Sommige kapers hadden zware kanonnen en trachtten de weerstand te breken door de masten neer te halen. Andere waren zo klein dat hun bewapening slechts bestond uit geweren en blanke wapens. Ze kompenseerden deze minderwaardigheid door het effect van de verrassing, de handigheid in manoeuvren en door hun aantal<sup>(37)</sup>.

Bekijken we de routes waar onze kapers op de loer lagen dan treft het dat de kustvaart (cabotage) en de visserij het meest te lijden hadden. Voornamelijk de verbindingen tussen Normandische en Bretoense ha-

---

(36) J. CUVELIER en J. LEFEVRE, *o.c.*, p. 446. Vijf eenheden staan vermeld bij J. DESMET, *De krijgsvloot van de Staten van Vlaanderen in de 16<sup>e</sup> en 17<sup>e</sup> eeuw*, in *Handelingen van het genootschap voor geschiedenis. Société d'Emulation te Brugge*, LXXXI, 1938, p. 6; 27 bij L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'ancien Estaple de Bruges. Recueil de chroniques, chartes et autres documents concernant l'histoire et les antiquités de la Flandre* publié par la Société d'Emulation de Bruges). Dl. IV. Brugge, 1906, pp. 496-497 en 2 bij J. BOWENS, *o.c.*, pp. 140, 150.

(37) L.C. VRIJMAN, *o.c.*, pp. 227-228, beschrijft zulke list bij het ontmoeten van een Algerijnse kaper. De Duinkerker voerde de prinsenvlag en deed zich voor als rijkbeladen koopvaarder. Andere voerden de Deense vlag en kaaptten, zoals in 1606, niets vermoedende Hollandse koopvaarders tot zelfs in de Engelse havens (P. FAULCONNIER, *o.c.*, p. 114).

vens en de omgeving van Bordeaux werden zwaar geteisterd. Een gelijkaardige toestand hebben de Hollandse vissers beleefd tijdens de tachtigjarige oorlog. De opbrengst is hier vrij gering. Men trachtte dit dan goed te maken door zoveel mogelijk losgeld te vorderen (het „ranconneren”) en de schepjes dan verder hun weg te laten vervolgen<sup>(38)</sup>. Daar staat tegenover dat de grote maritieme wegen minder kwetsbaar zijn, ook al doordat de schepen die ver uitvaren sterker worden bewapend<sup>(39)</sup>. De buit zal echter veel rijker zijn, wanneer het schepen betreft die terugkeren uit de kolonie of de Canarische eilanden<sup>(40)</sup>. Vooral in de jaren 1658-1660 werden veel schepen gepraaid :

	gekaapt	losgeld	vernield
1658	53 %	42 %	5 %
1659	46 %	40 %	14 %
1660	72 %	26 %	2 %

De slachtoffers van dit „ranconneren” waren in

1658 voor	44 % Engelsen,	50 % Fransen	( 6 % zijn ons onbekend)
1659	63 %	27 %	10 %
1660	98 %	2 %	—

Tijdens de oorlog 1672-1678 bleef het aantal schepen waarvan losgeld werd gevraagd onder de 20 %. Deze verhouding wijzigde zich verder niet. Meer waardevolle schepen werden, al naargelang de route waarop ze waren gekaapt, in de Zuidelijke Nederlanden maar ook in Spanje en, indien de politieke omstandigheden het toelieten, in geringe mate ook in Engelse en Hollandse havens verkocht. Volgende steekproef verschaft enig inzicht :

(38) Enkele voorbeelden : een schipper vrijgelaten voor 1.500 gld., een andere voor 250 gld. en één voor 5.600 (Adm. 582, nr 40, 67, 87).

(39) Opbrengst van de verkoop van een schip uit de Portugese kolonies : 43.105 gld.

Opbrengst van de verkoop van een schip uit de Antillen : 38.500 gld.

Opbrengst van de verkoop van een schip uit de Canarische Eil. : 40.584 gld. (Adm. 582, de jaren 1650 en 1651).

(40) J. HEERS, *Rivalité ou collaboration de la terre et de l'eau? Position générale des problèmes*, in *Les grandes voies maritimes dans le monde XV-XIX<sup>e</sup> siècle*. (Bibl. gén. de l'école pratique des hautes études, VI section Centre nationale de la recherche historique) Parijs, 1965, p. 32.

Voor de kennis van de belangrijke routes raadplege men : H. KELLENBENZ, *Landverkehr, Fluss- und Seeschiffahrt im Europäischen Handel Spätmittelalter - Anfang des 19. Jahrhunderts*, in *Les grandes voies . . .*, pp. 65-174.



	1642	1643	1644	1645	1646
Duinkerken	64 %	39 %	34 %	35 %	38 %
Oostende	19 %	37 %	39 %	45 %	34 %
Nieuwpoort					
Spanje	—	15 %	7 %	—	—
Engeland	4 %	2 %	4 %	4 %	7 %
Frankrijk	3 %	2 %	—	1 %	5 %
Onbekend	10 %	5 %	16 %	15 %	16 %

  

	1658	1659	1660
Oostende	26 %	39 %	51 %
Ver. Prov.	20 %	4 %	3 %
Spanje	37 %	10 %	8 %
Onbekend	17 %	47 %	38 %

### De resultaten

Het nauwkeurig berekenen van de schade, die aan de vijand werd toegebracht, zal altijd een wensdroom blijven. We weten immers dat de buit bij openbare verkoop gewoonlijk slechts de helft van haar waarde haalde<sup>(41)</sup>. De schade veroorzaakt bij gezonken en zwaar getroffen schepen laat zich niet in geld uitdrukken. Daarenboven gaven de kapers soms de in het buitenland verkochte prijzen niet of slechts gedeeltelijk aan en was de corruptie aan wal bij de ambtenaren van de admiraliteit een andere onberekenbare factor. Ten slotte vonden er verkopen plaats in Spaanse havens, waarvan de opbrengst niet werd overgemaakt naar de Zuidelijke Nederlanden<sup>(42)</sup>. We kunnen enkel met zekerheid de ontvangsten van de admiraliteit vaststellen. Deze orde van grootte laat ons toe de resultaten van dit rusteloos bedrijf te benaderen. Het leek ons logisch dit overzicht in te delen per oorlogsperiode en per nationaliteit<sup>(43)</sup>.

(41) H. MALO, *Les corsaires dunkerquois et Jean Bart*, dl. I. p. 334. Soms werden schepen te Duinkerken tot brandhout gekapt, omdat een blokkade het uitvaren van verkochte prijschepen verhinderde (M.F. DE BOER, *o.c.*, p. 61; Denen en Schotten behoorden tot de opkopers).

(42) Zo vermeldt P. FAULCONNIER, *o.c.*, p. 17, dat de kapers Sabbe en Bol-laert in 1657 een aantal schepen te Vigos verkochten voor 100.000 gld. Ze staan in onze registers niet opgetekend.

(43) Voor het meten van deze resultaten werd gebruik gemaakt van de nr. 275, 581, 587 van het Admiraliteitsfonds. Er is een lacune voor de jaren 1635-1641 en 1647-1648. We hebben deze bronnen kritisch voorgesteld en benaderd tijdens een lezing gehouden op het colloquium „Economische geschiedenis van België. Behandeling van de bronnen en problematiek (Brussel, 17-19 november 1971). Bij de gekaapte schepen rekenden we ook deze, die voor een losgeld werden gepraaid.

## DE OORLOG MET DE VERENIGDE PROVINCIEN

Kwantitatieve gegevens zijn voor de periode, die aan het Bestand vooraf ging, bijna niet voorhanden. Enkele fragmentarische cijfers doen ons echter beseffen dat de Duinkerkers toen een opkomende maar reeds gevreesde macht vormden. Aldus bracht alleen reeds het innen van het losgeld voor de vrijlating van gevangenen Nederlandse zeelui in 1599 336.940 gld., in 1600 145.650 gld. en in 1601 298.950 gld. op <sup>(44)</sup>.

Vanaf 1626 zijn we echter goed ingelicht <sup>(45)</sup>.

Totaal aantal door de vijand verloren schepen						
gezonken				gekaapt		
	Particul.	Armada	Totaal	Particul.	Armada	Totaal
nov. 1626-'27	17	68	85	49	45	94
1628	7	98	105	88	52	130
1629	24	13	37	152	55	207
1630	20	15	35	196	27	223
1631	22	11	33	161	38	199
1632	21	6	27	252	26	278
1633	5	2	7	145	19	164
1634	3	4	7	187	7	194
1635	(1)	(86)	(87)	(99)	(8)	(107)
1636				(79)	(13)	(92)
1637				(59)	(21)	(80)

Totale opbrengst			
	Particulieren	Armada	Totaal
nov. 1626-'27	456.079	422.171	878.250
1628	985.201	791.686	1.776.887
1629	1.342.544	502.337	1.844.881
1630	1.670.073	240.911	1.910.984
1631	1.083.071	508.586	1.591.657
1632	1.425.081	193.475	1.618.556
1633	756.079	354.442	1.110.521
1634	600.000	61.756	661.756

(44) ARA, Adm. 59. Alle bedragen zijn uitgedrukt in karolusgulden.

(45) Het algemeen totaal van 1626 tot 1634 werd reeds meegedeeld door H. MALO, *o.c.*, I, p. 333.

Op acht jaar tijd werden 1499 schepen geqaapt en 336 tot zinken gebracht. De inkomsten bedroegen 11.383.492 gld., waarvan 73 % op het actief der particuliere kapers stond. Daarentegen had de armada in verhouding tot de particuliere vloot bijna het dubbel aantal schepen in de grond geboord.

De jaren 1635 tot 1641 ontbreken in de documentatie van de admiraliiteit. Andere bronnen leren ons echter dat de inkomsten geenszins lager waren. In 1635 bedroeg het verlies aan Hollandse zijde meer dan 2.000.000 gld.; hetzelfde niveau werd in 1641 bereikt<sup>(46)</sup>. In 1638 maakte de Vlaamse oorlogsvloot zich van 113 schepen meester<sup>(47)</sup>. Deze trend handhaafde zich tussen 1642 en 1646 vnl. dank zij de tol die nu ook de Fransen in stijgende mate te betalen hadden. Onze Noorderburen zagen hun verliezen t.o.v. de voorgaande jaren echter geleidelijk dalen :

---

Totaal aantal geqaapte schepen

---

	Totaal	Ver. Prov.	Verhouding
1642	198	119	60 %
1643	155	85	54
1644	187	121	64
1645	191	84	43
1646	175	86	49

---

Totale opbrengst

---

	Totaal	Ver. Prov.	Verhouding
1642	2.349.179	1.567.818	66 %
1643	1.215.218	823.865	67
1644	1.360.928	1.053.101	77
1645	827.700	501.425	60
1646	856.734	728.326	84

---

(46) E. HAMBYE, *o.c.*, pp. 44-45.

Op de ontvangsten van 1641 en 1642 inde de Spaanse vorst 407.000 gld. aan tienden (M.G. DE BOER, *o.c.*, p. 56).

(47) E. HAMBYE, *o.c.*, p. 75. Eveneens E. STOLS, *De Spaanse Brabanders of de handelsbetrekkingen der Zuidelijke Nederlanders met de Iberische wereld 1598-1648*. (Verh. Kon. Vl. Ac. Klasse der Letteren, nr. 70), Brussel 1971. pp. 172-176.

Deze cijfers behoeven wel enig commentaar. Het ligt voor de hand dat tijdens de tachtigjarige oorlog de Verenigde Provinciën het meest te lijden hadden. Voor de jaren 1626-1634 is het niet mogelijk wegens het grote aantal onbekende schepen preciese gegevens hieromtrent mede te delen. Minimum 80 % van de opbrengsten kwamen echter voort uit de verkoop van Hollandse schepen. De Engelsen volgen op de tweede plaats met minimum 3 % en maximum 19 % (in 1631). Daarna komen ze nog slechts sporadisch voor. De Fransen zijn in dat stadium nog te verwaarlozen. Pas bij het uitbreken van de vijandelijkheden in 1635 wijzigen zich de verhoudingen, alhoewel, zoals uit bovenstaande cijfers blijkt, de Verenigde Provinciën het grootste aandeel in de opbrengsten behouden wegens de rijkere vrachten, die hun schepen vervoeren.

De meest gekaapte scheepstypen zijn de bark (vooral na 1635), de fluit, de pinasse en de buis<sup>(47)</sup>. De Duinkerkers hadden het bijzonder gemunt op de vissers. Deze van Maassluis zouden tussen 1631 en 1637 200 schepen verloren hebben voor een waarde van ruim 1 miljoen gulden<sup>(48)</sup>. In 1632 en 1635 had de Nederlandse visservloot het zwaar te verduren, zodat de grote misnoegdheid van de benadeelden zich zelfs richtte tegen de overheid<sup>(49)</sup>.

Andere geliefde doelen waren de terugkerende Oostindiëvaarders en schepen uit Brazilië, de retourvloten van Moscovië en de Oostzeelanden en rijk beladen Bordeauxvaarders<sup>(50)</sup>. De kapers zeilden op zulke strooptochten in compagnie en kruisten op de hoogten, waarop de zwaar aangegroeide schepen uit de kolonie plachten terug te keren. De schepen, die uit het Noorden kwamen, werden dikwijls bij verrassing genomen voor de Noorse kusten<sup>(51)</sup>.

Het verweer van de Verenigde Provinciën tegen deze aanhoudende rooftochten concretiseerde zich in het blokkeren van de Vlaamse havens<sup>(52)</sup>. Deze blokkade leverde echter slechts bescheiden sukses op. De redenen waren de volgende :

- de Staatse vloot kon onmogelijk permanent de Vlaamse kust bewaken ;

---

(48) J.C. DE JONGE, *o.c.*, I, p. 262.

(49) J. BOWENS, *o.c.*, I, p. 112. In het Noorden schatte men het verlies van de Enkhuizer vissersvloot op 2 miljoen gulden (E. HAMBYE, *o.c.*, p. 43).

(50) H. MALO, *o.c.*, I, p. 366 ; in 1641 werd een Oostindiëvaarder opgebracht en in 1642 negen schepen van de Moscovische vloot en zes rijk beladen Bordeauxvaarders (M.G. DE BOER, *o.c.*, pp. 10-11 en E. HAMBYE, *o.c.*, p. 47). In 1643 werden 25 à 30 fluiten die terugkeerden uit het Noorden, genomen (IDEM, pp. 66-67).

(51) P. FAULCONNIER, *o.c.*, p. 133 ; M.G. DE BOER, *Tromp en de Armada van 1639* (Kon. Ac. voor Wet. Commissie voor zeegeschiedenis 6). A'dam, 1941, p. 149 ; in 1640 werden een negental schepen vóór de Noorse kust gekaapt.

(52) De sterkte der blokkadevloot verschilde zeer van jaar tot jaar : 43 schepen bij de aanvang der dertiger jaren, 32 in 1636 en 17 in 1642 - '43 (M.G. DE BOER, *Tromp en de Duinkerkers*, p. 67).

— het eskader telde niet voldoende eenheden om de mazen in het net te dichten. Gebruik makend van de duisternis of slechte weersomstandigheden zeilden de fregatten toch uit<sup>(53)</sup>.

Een ander middel bestond uit het opzoeken van zwaar beladen koopvaarders om ze dan verder tot in de thuishaven veilige bescherming te verlenen. Dit gebeurde regelmatig met de schepen die uit de kolonie kwamen.

In de confrontatie tussen de twee tegenstanders bleek de snelheid het dikwijls te halen op de zwaardere bewapening der Nederlandse oorlogsschepen. Natuurlijk werden er aan de zijde van de kapers verliezen geleden. De sporadische gegevens laten ons niet toe hier enige bruikbare conclusies uit te trekken<sup>(54)</sup>.

We schatten de opbrengst van de verkochte Nederlandse schepen na 1626 op minimum 23.300.000 gulden<sup>(55)</sup>!

Na de vrede van Munster geraakten de kapers niet dadelijk hun vroegere gewoonten kwijt, zodat de Staten van Holland zich bij de Spaanse regering bekleogen over hun optreden. Als gevolg van deze stappen werden te Brussel richtlijnen verstrekt aan de admiraliteit, waardoor het kapen van Nederlandse schepen nog enkel toegelaten was

---

(53) In 1638 werd de blokkade terug doorgevoerd, in 1640 was ze praktisch onbestaande en die van 1641 haalde weinig uit (M.G. DE BOER, *o.c.*, pp. 20, 26-27).

(54) In de zeeslag bij Duins (1639) was de Staatse vloot er niet in geslaagd de Duinkerke kapersmacht aan te tasten: de kapers wisten toen te ontsnappen (M.G. DE BOER, *Tromp en de Armada*, pp. 83, 147).

Anderzijds zijn een aantal beroemde gevechten aan beide zijden opgetekend, bv. het treffen tussen de vice-admiraal De With en de vice-admiraal Matthijs Rombouts. In 1641 veroverde Tromp een schip met 130 opvarenden en 30 stukken geschut (M.G. DE BOER, *Tromp en de Duinkerkers*, pp. 10, 17). Vier jaar later verloren de Duinkerkers 16 oorlogsschepen (M.G. DE BOER, *o.c.*, p. 86).

Tijdens de jaren 1655-59 leden de kapers zware verliezen; wel 350 Vlaamse zeelui waren toen door de Engelsen gevangen genomen (W. DEBROCK, *o.c.*, pp. 74-75).

(55) We rechtvaardigen dit bedrag als volgt:

11.383.492 gld tijdens de jaren 1626-'34, waarvan 80 % ten laatste der Ver. Provincies	9.106.793
een geschatte opbrengst van 7.000.000 voor 1635-'40 voor 1641	7.000.000
1642 tot 1646	2.000.000
voor 1647 en 1648 geschat op 500.000	4.674.515
	500.000

---

23.281.308

P. FAULCONNIER, *o.c.*, p. 133, beweert, zich baserend op een Nederlands rapport, dat gedurende 1628, 1629 en 1630 de Ver. Provincies voor 12 miljoen gulden aan schepen en goederen verloren hadden. De inkomsten van de admiraliteit beliepen voor het Nederlandse aandeel 1/3 van dit bedrag.

zo ze verbindingen met Frankrijk onderhielden <sup>(56)</sup>.

Tijdens de tweede helft der eeuw mogen we de verliezen zeer gering noemen. Tussen 1649 en 1659 bedroeg de verkoopwaarde slechts 29.147 gld. voor 27 schepen. In de onzekere jaren, die aan de Devolutieoorlog voorafgingen, stegen de verliezen enigszins :

1660	80.963 gld.	2 schepen
1663	51.756	7
1664	64.352	9
1665	5.288	2

In het jaar 1668 werden 18 Nederlandse schepen buitgemaakt en verkocht voor ongeveer 60.000 gld. De oorlog 1674-1678 kostte de Verenigde Provinciën 82 schepen of 13 % van het totaal aantal opgebrachte schepen voor een verkoopwaarde van  $\pm$  540.000 gld. De laatste jaren van de eeuw valt het aandeel van de Noordnederlanders bijna te verwaarlozen (1648-'94 : 19 schepen, waarvan 13 in 1690).

### DE OORLOGEN MET FRANKRIJK

In de rij der slachtoffers gemaakt door de Vlaamse kaapvaart werden de laatste vijftig jaren der 17e eeuw de Hollanders aan de top vervangen door de Fransen. Voor de periode 1635-1641 zijn we aangewezen op een ruwe schatting. Vermits de opbrengst ten koste van Frankrijk in 1642 en 1643 rond de 280.000 gld. schommelde, hebben we vanaf 1636 250.000 gld. als inkomsten vooropgezet. Dit brengt ons op een totaal van 1.500.000 gld. voor zes jaar. Voor de daarop volgende jaren zijn de resultaten in cijfers uitgedrukt de volgende :

	Opbrengst		Aantal gekaapte schepen	
	Frankrijk	Verhouding	Frankrijk	Alg. totaal
1642	284.191	12 %	53	198
1643	285.666	23	53	155
1644	161.665	11	35	187
1645	209.998	25	91	191
1646	100.296	11		175
1649	328.632	91	147	162
1650	199.098	97	177	187
1651	399.709	64	120	153

(56) J. BOWENS, *o.c.*, I, p. 118. In 1649 werden verschillende Hollandse schepen gerestrueerd cf. M. VAN DURME, *Les archives générales de Simancas et l'histoire de Belgique (IX<sup>e</sup> - XIX<sup>e</sup> siècle)*. K.C.G.), II. Brussel, 1966, p. 298. Het kwam ook nog in 1650 voor (Adm. 582, 1650 nr. 11, 1652, nr. 9).

	Opbrengst		Aantal gekaapte schepen	
	Frankrijk	Verhouding	Frankrijk	Alg. totaal
1652	237.320	86	106	123
1653	402.610	67	149	221
1654	290.509	74	151	185
1655	173.950	69	125	(155)
1656	231.408	26	95	299
1657	171.222	24	110	235
1658	160.466	35	63	171
1659	104.489	15	56	220
1660	10.435	0,8	6	141
1661	—			
1662	59.700	21	4	20
1663	24.518	11	8	40
1664	4.204	2	3	28
1665	—	0		
1666	16.813	71	3	5
1667	191.492		40	48
1668	234.059	79	81	114
1673	27.788	75	8	11

Voor 1647-48 dringt zich een schatting op van 300.000 gld.

Tijdens de oorlog 1674-1678 bedroeg het aantal gekaapte schepen aan Franse zijde :

1674	80	op een totaal van 148	54 %
1675	56	114	49
1676	67	132	50
1677	68	131	51
1678	66	107	61

De identiteit van een bepaald percentage der schepen konden we niet achterhalen. Rekening houdend met bovenstaande vaststelling en wetend dat de totale opbrengst voor deze jaren 2.690.456 gld. bedroeg, schatten we het Franse aandeel hierin op 60 à 70 % ; dit komt neer op een bedrag dat schommelt tussen 1.614.270 en 1.883.315 gld.

In 1684 werden 34 Franse schepen gekaapt (72 %) op een totaal van 47 (17 % onbekend); de verkoop der Franse schepen beliep 74.817 gld.

De oorlogsjaren 1689-1697 gaven volgend beeld :

1689	19 op een totaal van 50	40 %	50 %	onbekend
1690	31	75	41	40
1691	23	44	52	40
1692	22	51	43	45
1693	24	37	64	27
1694	9	21	42	47
1695	—			
1696	10	13	76	7
1697	18	29	62	37

De gehele opbrengst voor deze oorlog bereikte de som van 2.403.600 gld. waarvan 80 % of 1.922.880 gld. voor Franse rekening. De admiraliteit heeft in de periode 1635-1697 aan het kapen van Franse schepen tussen de 9.594.417 en 9.863.462 gulden verdiend. We hebben geen rekening gehouden met de activiteiten der konvooischepen ; de opbrengst van de verkoop kwam trouwens niet aan de kas van de admiraliteit toe. Het ware echter wel wenselijk een aparte studie te maken over de Vlaamse konvoovaart<sup>(57)</sup>.

Een vergelijking met de 23.000.000 gld. uit de tachtigjarige oorlog toont nogmaals aan hoe de trefkracht van de Vlaamse kapers na het verlies van Duinkerken en onder invloed der gewijzigde machtsverhoudingen en de evolutie, die de oorlog ter zee had doorgemaakt, veel van haar scherpte had verloren.

Het komt ons voor dat de Bretoenen de voornaamste slachtoffers zijn geweest ; de kapers hadden het vooral gemunt op de vloot, die van de rijke visgronden rond New Foundland op weg waren naar hun thuishavens<sup>(58)</sup>. Ook de „cabotage” had veel te lijden, terwijl een aantal schepen, die vertrokken waren uit de Antillen, hetzelfde lot deelden.

Het verhinderde niet dat in jaren van vrede de verstandhouding met de Franse marine vlug genormaliseerd was. In 1664 traden Erasmus de Brouwer, Jacob de Vriese, Jan Jacobsen, Bommelaer en Cornelissen tijdelijk in Franse dienst<sup>(59)</sup>.

(57) L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'ancien estaple de Bruges*, IV, pp. 499, 544, geeft volgende bedragen : in 1692-'93 - 53.556 gld.

1696 - 271.326 gld. 1698 - 70.629 gld.

Zijn onderzoek blijft echter te fragmentarisch.

(58) Adm. 582 ; 1649, nr 37 : 317 gld. voor 1 „Terre-Neuvevaarder” : 1649, nr 36 : 16.590 gld. voor drie.

J. DELUMEAU, *Le mouvement du port de Saint-Malo 1681-1720. Bilan statistique*, Parijs 1966, pp. X-XI, vermeldt Bretoenen, die naar New Foundland vertrekken.

(59) H. MALO, *o.c.*, II, p. 26.



In aanvulling op bovenstaande cijfers moeten we nog meedelen dat voor enkele jaren de bronnen soms te karige gegevens verstrekken. Aldus blijven in 1651 16 % der gekaapte schepen onbekend qua nationaliteit en een waarde vertegenwoordigend van 21 %, in 1653 respectievelijk 20 en 10 % en in 1657 14 en 21 %. Voor 1655 kennen we het juiste aantal gekaapte schepen niet daar de bron op een bepaald ogenblik spreekt van „differente prijzen”. Het bedrag van de schade toegebracht aan de Fransen en de Engelsen kan er enkel door verhoogd worden. Alhoewel in mindere mate hebben inderdaad ook de Engelse koopvaardij schepen van de Vlaamse kaapvaart hinder ondervonden.

## DE VIJANDELIJKHEDEN MET GROOT-BRITTANIE

De bronnen laten ons vóór 1642 niet toe de acties tegen de Engelse schepen kwantitatief te benaderen. Het sluiten van de vrede tussen Spanje en Engeland maakt dat vanaf 1632 de verliezen aan Engelse zijde zeer gering zullen geworden zijn. Voor de jaren 1635-1641 zetten we voorzichtig een half miljoen voorop en voor 1647-'48 100.000 gld.

	Opbrengst		Aantal gekaapte schepen
	Groot-Brittanië	Verhouding	Groot-Brittanië
1642	481.239	20 %	22
1643	39.917	3	12
1644	75.162	5	17
1645	209.998	25	7
1646	100.296	11	9
1649	9.500	2	1
1650	2.649	1	1
1651	—		
1652	18.930	6	2
1653	51.731	8	16
1654	27.228	6	16
1655	36.951	14	14
1656	469.202	53	150
1657	329.314	46	79
1658	195.575	43	79
1659	371.495	55	119
1660	524.199	41	97
1662	55.886	19	6
1663	63.038	29	11
1664	4.291	2	3

	Opbrengst		Aantal gekaapte schepen
	Groot-Brittanië	Verhouding	Groot-Brittanië
1665	28.559	16 %	10
1666	—		
1667	19.149	8	4
1668	8.807	3	4

De vrij hoge cijfers voor 1642, 1644 en 1646 laten zich als volgt verklaren. In de veertiger jaren volgden de Duinkerkers ten opzichte van Engeland een dubbelzinnige politiek: ze hielpen tegelijk de Engelse koning en de rebellerende Ieren, aanhangers van het parlement<sup>(60)</sup>. Toen de Nederlanders een konvooi oprichtten dat goederen vervoerde tussen Duinkerken en Dover, aarzelden de Duinkerkers niet een aantal Engelse barken op te brengen, die op weg waren naar de Verenigde Provinciën, om reden dat de Engelsen te flauw hadden gereageerd op de Hollandse inbeslagname<sup>(61)</sup>.

De oorlog die uitbrak in 1656 en aanhield tot 1660 stelde de Vlaamse kapers tegenover een geduchte macht. Tijdens de 1ste Engels-Hollandse oorlog waren ze ongemoeid gelaten<sup>(62)</sup>, maar nu gaven ze mekaar geen duimbreed toe. De klachten der Engelse kooplieden verplichtten Cromwell in 1656 en 1657 tot het sturen van een blokkadevloot naar Oostende en Duinkerken, dat toen (tot 1658) terug Spaans was<sup>(63)</sup>. Het werd toen zo moeilijk voor de kapers om in en uit te zeilen, dat een aantal onder hen hun geluk gingen beproeven in Spaanse wateren en de prijzen binnenbrachten te Vigos en Cadix<sup>(64)</sup>. In de jaren 1651 tot 1657 werden ook Schotten en Ieren het slachtoffer. De Schotten verloren van 1653 tot 1657 44 schepen met een verkoopwaarde van bij de 60.000 gld.; in 1656 werden 30 schepen opgebracht. De Ieren verspeelden in dezelfde periode slechts 7 schepen (19.000 gld.).

In de oorlog van 1674-'78 werden 82 Engelse schepen opgeleid, die rond de 500.000 gld. opleverden. De jaren 1689 tot 1697 zijn in deze optiek praktisch te verwaarlozen, vermits slechts 11 schepen verloren gingen.

(60) SAA, IB 127, brief aan Van der Voort, 29 mei 1643.

(61) SAA, IB 103, brief aan Keteleer en Meerts, 1 oktober 1642.

(62) SAA, IB 7, brief aan wed. Thuys, 10 april 1653.

(63) J. BOWENS, *o.c.*, p. 120. In augustus en september 1656 konden de kapers weinig ondernemen (P. FAULCONNIER, *o.c.*, II, p. 16: in 1657 opnieuw (IDEM, p. 17).

(64) Op 24 maart 1660 vroegen Oostendse reders toelating om kapersschepen uit te rusten in Spaanse havens cf. J. CUVELIER en J. LEFEVRE, *o.c.*, IV, p. 665. Deze gingen niet meer af van de Vlaamse admiraliteit (p. 698). In 1657 waren reeds een aantal kapers naar Spanje vertrokken (J. BOWENS, *o.c.*, p. 122).

## DE PORTUGEZEN

Portugal had van bij het begin van haar in 1640 herwonnen vrijheid af te rekenen met twee vijanden : Spanje en de Verenigde Provinciën. Ze slaagden er niettemin in een deel van haar verloren overzeese bezittingen te hernemen<sup>(65)</sup>. Onze kapers, die van bij de aanvang der veertiger jaren tot voor de straat van Gibraltar opereerden, zijn erin geslaagd verschillende Portugese kraken te veroveren. Het aantal kapingen ligt wel niet hoog, maar dit werd door de rijke lading gecompenseerd.

	Opbrengst		Aantal gekaapte schepen
	Portugal	Verhouding	Portugal
1644	28.500	2 %	4
1651	252.027	40	2
1653	81.639	13	1
1655	4.640	1	2
1656	90.000	10	2
1658	6.948	1	1
1659	15.403	2	5
1660	2.390	0,1	2
1662	156.711	55	8
1663	4.063	1	4
1664	76.141	43	8
1665	127.022	72	6
1666	3.410	14	1

De aanzienlijke opbrengst in 1651 kwam voort uit de verkoop van twee schepen, die uit Brazilië terugkeerden. Vooral in de jaren 1661-1666 hebben de Portugezen veel te lijden gehad. Onze cijfers hebben echter slechts betrekking op de inkomsten van de Vlaamse admiraliteit<sup>(66)</sup>. Deze onzekere jaren van wisselvallige vrede onder de Europese mogendheden zijn de oorzaak van het verleggen van het actieterrein

(65) J. KRAMER, *De Europese grote mogendheden 1648-1697*. (Alg. Gesch. der Ned., dl. VII, Antwerpen, Brussel, Gent, Leuven), p. 126.

(66) J. BOWENS, *o.c.*, pp. 132-133, noemt voor 1665 2 Portugezen die in Spanje werden verkocht en geschat op 80.000 gld., alsmede 2 Braziliëvaarders één voor een waarde van 150.000 stukken van acht en een tweede geschat op twee ton goud.

naar de Spaans-Portugese kusten die daarenboven in 1660 door de Nederlanders pas waren verlaten <sup>(67)</sup>. Volgende vergelijking brengt dit duidelijk in beeld :

	Ver. Prov.	Engeland	Frankrijk	Portugal	Onbekend
1662	—	19 %	21 %	55 %	5 %
1663	23	29	11	1	36
1664	36	2	2	43	17
1665	—	16	—	72	12

### DE NOORD-AFRIKAANSE ROVERS

Occasioneel is het tussen de Algerijnen en de Duinkerkers in de kanaalzone tot een treffen gekomen. In de tweede helft der eeuw vinden we ze voor de Spaanse kusten. De opbrengst is niet te onderschatten te meer omdat ook de bemanning wordt verkocht <sup>(68)</sup>.

	Opbrengst	Aantal gekaapte schepen
1643	18.654	1
1644	7.139	5
1651	20.600	2
1653	19.327	3
1654	11.000	1
1655	7.398	1

### DUITSLAND EN SCANDINAVIE

Volledigheidshalve mogen we niet nalaten melding te maken van een aantal neutrale schepen, die werden gepraaid en opgebracht. Slechts een gedeelte werd na proces weerhouden en verkocht <sup>(69)</sup>. In de jaren 1642-46 werden 6 Hamburgers, 3 schepen uit Danzig, 2 uit Lübeck, 1 uit Emden, 1 uit Holstein en 1 uit Jutland verkocht voor een waarde van 169.875 gld. Een schip uit Tønning (Denemarken) bracht 9.353 gld. op; er komen ook twee Noren voor met een verkoopwaarde van

(67) J.S. BARTSTRA, *Handboek tot de staatkundige geschiedenis der landen van onze beschavingskring van 1648 tot heden*. I, 's-Hertogenbosch, 1952, pp. 78-79.

(68) Adm. 582, 1651, nr. 34.

(69) De anderen vnl. Hamburgers en schippers uit Lübeck gingen vrij uit (o.a. Adm. 582, 1649 nr. 41).

24.911 gld. Na de vrede van Munster hebben ze voor de Vlaamse kaapvaart nog slechts heel weinig te betekenen.

Het is onverantwoord in dit korte bestek alle kapers te noemen, die zich in de 17e eeuw verdienstelijk hebben gemaakt. Onder de vele koken we enkele reeds welbekende families, die we nu even voorstellen.

De familie Collaert : Jacques Collaert, geboren in 1584 werd in 1636 ridder in de orde van St.Jacob en verkreeg het daarop volgende jaar de admiraalstitel in opvolging van Antoine Meny. Hetzelfde jaar sneuvelde hij in een gevecht tegen de Hollanders<sup>(70)</sup>. Antoine Collaert was in het laatste kwart der 17e eeuw bedrijvig en maakte in 1672 samen met Passchier de Moor en anderen deel uit van een groep Oostendse kapers, die zich aansloten bij het eskader van admiraal De Ruyter<sup>(71)</sup>.

De familie de Brouwer : een Laurens de Brouwer onderscheidde zich in de jaren 1630-'38 door het kapen van 26 schepen. Erasmus de Brouwer vinden we een eerste maal in 1650 als kapitein op een oorlogsschip. In de strijd tegen de Engelsen verwierf hij zich de reputatie van een onverbiddelijke kamper<sup>(72)</sup>. Tussen 1650 en 1654 overmeesterde hij ook 19 Franse schepen, die 162.469 gld. opleverden aan de admiraliteit.

Andere beroemde kapers waren Passchier de Moor en Jan Coopman ; deze laatste was vooral bedrijvig in de jaren 1642-1648. Hij kaapte, alleen en in compagnie, op vijf jaar 54 schepen<sup>(73)</sup>.

Pieter Sabbe slaagde erin tussen 1649 en 1657 34 Franse en 6 Engelse schepen te veroveren, die samen 227.584 gld. opbrachten.

Ten slotte kunnen we er niet buiten aandacht te besteden aan de Spaanse successieoorlog, die meteen de laatste actieve fase inluide van de Vlaamse kaapvaart.

De vijandelikheden, die ontstonden rond de opvolging op de Spaanse troon, werden voorafgegaan door diplomatieke besprekingen, waaruit bleek dat Spanje hoe langer hoe meer de Franse kant opging. De Spaanse regering begreep dat de Spaanse monarchie enkel door Frankrijk kon in stand gehouden worden<sup>(74)</sup>. Op 1 november 1700 overleed de laatste Spaanse Habsburger Karel II ; in zijn testament

---

(70) M.G. DE BOER, *Tromp en de Armada*, p. 8.

(71) C. MAROY, *Documentatie, persknipsels, nota's en bibliografie betreffende Vlaamse kapers*. (Onuitgegeven, bibliotheek scheepvaartmuseum). Hij rekent de schade op 200.000 gld.

(72) J. DE BROUWER, *Corsaires et marins d'autrefois*. in Bull. d'études de l'école sup. de commerce St. Ignace, 3, 1926, pp. 442-449. Nog in 1656 nam hij een Amsterdams oorlogsschip, dat een Engelse vloot van 11 schepen wilde beschermen.

(73) De kapingen staan vermeld in Adm. 581.

(74) J.S. BARTSTRA, *o.c.*, I, p. 182.

benoemde deze Filips van Anjou tot zijn enige erfgenaam. Maximiliaan Emanuel had in vroegere oorlogen de zijde gekozen van de zeemogendheden, maar liet zich nu door beloften tot de partij van Filips V overhalen<sup>(75)</sup>. Lodewijk XIV kende daarop, in weerwil van vorige verdragen, het opvolgingsrecht in Frankrijk toe aan Filips V. Toen in februari 1702 het Franse leger de Staatse garnizoenen in de Zuidelijke Nederlanden omsingelden, erkenden de Staten-Generaal om de situatie te redden Filips V als koning van de Spaanse erflanden. De reactie bleef niet uit. De republiek Engeland en Oostenrijk verenigen zich in de Grote Alliantie en verklaarden op 12 mei 1702 de oorlog. De evolutie van de krijgskansen interesseren ons slechts in de mate dat ze het lot van Oostende aanbelangen. Deze haven was een basis voor de Franse marine en onze kapers stredden dan ook aan hun zijde. Slechts op 6 juli 1706 viel de vesting na een hevig bombardement en een blokkade door een Engelse eskader<sup>(76)</sup>.

Reeds in 1701 waren de Fransen begonnen aan de bespieding van de Engelse en Hollandse vlootbewegingen<sup>(77)</sup>. Vanaf 1703 kwamen de eerste prijzen te Oostende binnen. De opbrengst van de verkoop van door Franse kapers opgebrachte schepen kwam echter de Franse admiraliteit ten goede. Na 1706 deemsterde de kaapvaart aan onze kust langzaam weg.

	Opbrengst		Aantal gekaapte schepen	
	Vlaamse adm.	Franse adm.	Vlaamse adm.	Franse adm.
1702	98.107	—	25	—
1703	219.742	64.250	33	15
1704	464.086	613.752	46	31
1705	412.260	303.378	62	14
1706	101.393	269.280	10	32
1707	106.318		30	
1708	115.486			30
1709	43.581			26
1710	72.454			16
1711	19.183			13
1712	66.218			5

(75) A.J. VEENENDAAL, *Het Engels-Nederlands Condominium in de Zuidelijke Nederlanden tijdens de Spaanse Successieoorlog (1706-1716)*, I, Utrecht, 1945, pp. 1-2.

(76) IDEM, p. 13.

(77) H. MALO, *o.c.*, II, pp. 448-450. In tegenstelling tot voorgaande oorlogen lag het aantal „rannonnementen” vrij hoog. Voor 1702-1706 lag de verhouding op 45% voor het aantal, van 1707-1712 nog maar 22%.

De bedragen, die na 1706 voorkomen, zijn dus opnieuw opbrengsten van de verkoop van Franse schepen. Het kostte de kapers blijkbaar geen moeite de vrienden van gisteren daarna als vijanden te bejegenen.

We zijn nu in staat om de totale inkomsten van de admiraliteit voor de periode 1626-1712 te berekenen :

opgemaakt aan de hand der registers	32.140.589
opbrengst ten nadele der Ver. Provincies (1635-'41)	9.000.000
» » » » » (1647-'48)	500.000
» » » van Frankrijk (1636-'41)	1.500.000
» » » » » (1647-'48)	300.000
» » » » Engeland (1635-'41)	500.000
» » » » » (1647-'48)	100.000
	<hr/>
	44.040.589

Een kwantitatieve benadering volstaat niet. We zouden nu moeten trachten deze activiteiten te evalueren. De gevolgen liggen, ons inziens, voornamelijk op economisch vlak.

1. Het staat nu wel vast dat van alle nabuurstaten de Verenigde Provinciën het meest in hun maritieme belangen werden geschaad. We willen hier vermijden de tijdelijke triomfen van deze of gene vloot in het licht te stellen. Veeleer wensen we de klemtoon te leggen op de tragische geschiedenis van onze Noordzeekust. Een tragiek, die ligt in het verhinderen van wezenlijke bindingen met de zee. De episode der Vlaamse kaapvaart kan ons doen bezinnen op de kansen die Noord en Zuid lieten liggen en waaruit Frankrijk en Groot-Brittannië profijt hebben getrokken.

2. De kaapvaart had een nadelig neveneffect voor inz. de Antwerpse koopliedenwereld, die voor de handel op Italië, Portugal en Frankrijk gebruik maakte van Nederlandse vrachtvaarders. Wanneer zulke schepen werden opgebracht, hadden onze zakenlieden slechts verwensingen aan het adres van de rovers. „We hopen dat ze voor den duvel varen”, was het weerkerend motief in hun correspondentie. Daar staat tegenover dat de kaapvaart het afsluiten van zeeverzekeringen heeft in de hand gewerkt en natuurlijk bepalend was voor het vastleggen van de premies.

3. Deze commerciële onderneming wierp winsten af en betekende dus een bijkomende broodwinning voor de kustbevolking. Daar Oosten-de in de 17e eeuw als in- en uitvoerhaven onvoldoende aan haar trekken kwam, was de kaapvaart een even welkome als noodzakelijke aanvulling in het materiële bestaan.

Ze hielp tevens het in stand houden van een maritieme traditie. We merken hierbij op dat de verbondenheid van een aantal voorname

kapersfamilies, zoals Flanderin, de Brouwer, Carpentier, De Wulf, Bitou, De Moor en Van Maestricht in de 18e eeuw een officierenkader heeft geleverd aan de vóóruitredingen en de uitredingen van de Oostendse compagnie.

4. De inkomsten, die de Spaanse kroon genoot, waren in verhouding genomen te gering om de schatkist uit haar rampzalige toestand te lichten.

De kustbevolking wonend tussen Duinkerken en Zierikzee had zich het kapersbedrijf eigen gemaakt. De enen stonden in dienst van de Spaanse vorst en kruisten in de kanaalzone, waar de polsslag van het toenmalige handelsleven klopte. De anderen traden op onder het gezag van de Westindische Compagnie vóór de Amerikaanse kusten. Beiden, Zuid en Noord, plaatsten de betekenis van de kaapvaart in de zeventiende eeuw op een Europees niveau.



## BIJLAGE 1

Jaarlijks overzicht van de inkomsten der admiraliteit (in gulden).

nov. 1626 - '27	878.250	1666	23.633
1628	1.776.887	1667	239.365
1629	1.844.881	1668	292.572
1630	1.910.984	1673	35.719
1631	1.591.657	1674	1.143.119
1632	1.618.556	1675	418.821
1633	1.110.521	1676	387.500
1634	661.756	1677	477.057
1642	2.349.179	1678	263.954
1643	1.349.179	1684	99.757
1644	1.360.928	1689	590.266
1645	827.700	1690	457.504
1646	856.734	1691	532.151
1649	359.842	1692	458.417
1650	204.703	1693	130.062
1651	623.813	1694	49.025
1652	274.675	1696	27.913
1653	598.858	1697	58.512
1654	390.468	1702	98.107
1655	249.407	1703	219.742
1656	875.320	1704	464.086
1657	706.230	1705	412.260
1658	453.984	1706	101.393
1659	664.442	1707	106.318
1660	1.261.587	1708	115.487
1662	282.534	1709	43.581
1663	217.233	1710	72.454
1664	175.741	1711	19.183
1665	175.298	1712	66.218

## BIJLAGE 2

Hier volgen de namen van de reders die te Oostende vanaf 1658 bij de kaapvaart betrokken waren. De getallen tussen haakjes geven het bezit aan schepen op.

Hendrik Alewijn	1673 (2)
Fred. Andere	1674
Nic. van Assenede	1677
Frans van Assenede	1675, '76, '77, '78
Christiaan Bachilius(*)	1684, '90, '91, '92, '95, '97 (9)
Jan Bachilius	1668, '76 (4), '77 (7), '78 (3), '90 (2)
François Balde	1659
Charles Baltijn	1684, '89
Ferdinand Baroen	1711
Etienne Bayard	1668
Pieter Frans Beerblock	1673
Jan Bercenoti	1691
Pedro van Beugem	1674 (5)
Jan Bietvlinck	1690
Mathieu de Bilhon	1668
Frans Blootacker	1690
Barth. Bont	1668, '75

Michel du Bois	1674
Alfonso Borgas	1667, '68
Boudewijn Borm	1658 (2), '59 (4), '60, '62 (2), '63 (2), '64 (2), '67 (2), '73 (5), '74 (13), '75 (5), '76 (8), '77 (7), '78 (3)
Carel Borm	1689, '90, '93
Jan Borm	1661
Jacob Borm	1662
Pierre Borm	1689
Jan de Borne	1667
Jan Bouckery	1692
Cornelis Boubereel (Bounereel)	1690, '93, '97 (2), 1702
Denys Boubereel	1658, '59 (2), '60
Jacobus Bourne (Bour)	1674, '76, '77, '78, '90
Karel Bourne	1690
Jan Brauw	1674 (2)
Hendrik van den Broeck	1696
Jan Broucke	1678
Maillard van den Broucke	1659 (2), '64, '68, '74, '75 (3), '76, '78
Jan de Brouwer	1674
Pierre de Bruyne	1678
Anthonie Carew	1658 (2), '59 (3), '60 (2), '62, '63 (2)
Pieter Carpentier	1704, '07, '08
Pieter Carton	1674
Jan Charles	1690, '92 (2)
Antoine de Clercq	1684, '89
Pieter Clinckaert	1675, '78 (2), '84
Jacques Conraet	1658
Claude Winnocq Coolen	1667 (2), '76, '77 (6), '78 (5)
Jan Coopman	1676
Adriaan Corens	1693
François Corintsen	1691
Pieter Corselles	1674, '75, '90, '91 (2)
Nicolas Cretien	1690, '92
Francois Cripussen	1693
Jan Daneels	1658
Jery Daneels	1658
Michel Danens	1676
Diego Decio	1658, '59, '60
André Diericksen	1659 (2), '60, '62, '63, '64, '74
Jan Draegher	1674
Mathias Dryvort	1674
Estevan de Duchas	1684
Anthonis van Duffel	1675 (4), '76 (5)
Abraham Faes	1668
Jan Fayolle	1658 (2), '59, '74, '75, '78
Pasquier Felliers (Selliers)	1668 (2), '74, '77 (2), '78
Frans Ferron	1674 (3), '77
Jacques Ferron (Feroy)	1658, '59 (2)
Salvador de la Floria	1690, '93, '94
Gerard Forniant	1674, '76
Gijsbrecht de Fort	1690
Jan de Foucke	1667
Jean François	1691
Willem Gevaert	1693 (3)
Passchier Gillers	1676
Leon Gillis	1677
Joannes van Gindertale	1690 (2), '91 (3), '92 (2), '93 (3), '94, 1702, '09
François Goes	1658

Frans Goetghebuer	1667, '75, '76 (3), '77 (2), '78
Justian Goghlan	1678
Corn. van Gool	1697
Pieter Goossen	1690
Michel Gosset	1675
Jacques Le Gouverneur	1659 (4), '62 (2), '61 (3), '62 (3), '63, '67
Nic. Guissen	1690
Antoon van Haecke	1694
Jacques van der Haeghe	1659, '60
Jan de la Haye	1690, '95 (3), '97
Joannes Hamilton	1689, '90 (4), '92 (4), '93, '94 (2)
Thomas Hamilton	1659, '67 (2), '89 (2), '90 (2), '91 (2), '92 (2), '93 (2)
Jacques de Hanon	1659 (2), '60, '61 (2)
Antoine Hellebooghe	1676
Jacob Hendricsen	1692
Leonard Hennerijen	1668
Diego de Herrera	1659
Jan ten Hoof	1674 (9), '75 (6)
Jacob Huygen	1690, '91
Jan Huymen	1677, '78
Pasquier van Iseghem	1658
Albert Janssen	1674
Michel Janssen	1674
Ambrosius Janssens	1675
Erasmus Janssens	1667, '77
Jan Janssens	1667
Jan de Jonckheere	1667
de Jonghe	1674
Cornelis Joossens	1676
Leonard van de Kerckhove	1663
Jan Kentsen	1674
Philippe Knuyt	1697
Jan Lappart	1696
Pedro de Lavala	1659
Pieter Lensen	1676
Adriaen Leyts	1677 (3), '78
Adriaan Lorens	1696
Corneel de Lucht	1668
Patrick Luttnel	1677
Mathieu Maes	1668
Mattheus Martin Maes	1703 (2), '04, '07
Frederik le Maire	1662
Frederik le Maire de jonghe	1675
Pieter Mansvelt	1676
Corneille Marechal	1660, '68
François Marro	1677, '78
Alex. Martijn	1676
Richard Mathijsen	1693
Pierre de Mayer	1659
Louis Mellebeque	1668
Joos de Mets	1660, '68
Pedro Merrier	1690, '91
Jan de Meyer	1678
Pierre Meyers	1668
Jan de Mol	1667
Josse de Mol	1667
Pierre du Mont	1674
Matheus de Moor	1692, '94, 1704

Frans Moreel	1677
Francisco Morgano	1659, '64
Frans Mostmuis	1677, '91
Robert Motloot	1692
Robert Mullebeke	1659 (2)
Philip vander Munde	1668
Jacobus Nachtergael	1677
Jan Naghel	1658, '60,
Jacob Nassel	1676, '78
Michel Nauw	1658
Jan van Neste	1692
Jan van Osten	1697
Jan Passofin	1667
Passchier Peere	1678
Philip Pedro	1667 (4), '68
Adrien Perez	1659, '63, '64, '68, '76
Guill. Perret	1678
Joos Pieterss	1675
Ameltus Piethin	1692
Thomas Pilsen	1659, '62
Gheners Pimontel	1675
Michel Pimontel (Piementel)	1702, '03
Richard Ploncket	1675, '76 (2), '77
Gerard Plunier	1690, '91
Jan Porret (Perret)	1662, '67, '74
Pieter de Potter	1708, '09, '11
Frans van Predeles	1660
Edw. Pullynck	1676
Jan de Raedt	1658 (2), '59 (3), '60 (2), '62 (3), '63 (4), '64 (2), '67 (3)
Pieter Raes	1692 (2)
Pedro de Ramala y Camargo	1659
Thomas Ray	1704 (2), 1707 (4)
David Regaux	1658 (2), '59 (2), '60 (2)
Pieter Reymont	1677
Jan de Roo	1690
Denys Rukkens	1684, '90, '92
Barth. Ryckeman	1674
Jacques Ryckeman	1693
Pieter Sablé	1690
Paul de Saint Hilaire	1658
Jan Schee	1693 (5), '94 (2)
Jan Scheynaert	1674, '75, '76, '77
Franc. de Schonamille	1674, '75 (3), '78 (7), '90
Jan de Schonamille	1708, '12 (4)
Martin Seghaert	1678
Louis Seghers	1668
Pierre Smeyers	1667
Fr. Snouck	1674
Pieter Spelier	1695
Jacob Stalpaert	1689, '90 (4), '92 (3), '93
Christiaan van Steenlandt	1676
Guill. Steyaert	1674
Jaspar van Stille	1678
Willem Stinxel	1690
Swaerte	1667
Passchier Symoens	1697
Cornelis Thuis	1674
Pedro Franc. Thys	1668

Pedro Tichael	1676, '77
Leonard Timmerman	1684 (3), '90
Pedro Vasquez Torrero	1659 (2)
Jan Tyrens	1676
Corn. van de Venne	1674
Adriaen Verhaeghe	1668
Charles Vermys	1658
Antoine Verre	1676, '78
Jooris Verreck	1696
Jacques Ville	1662
Charles de Vleeschouwer	1675, '76, '77, '78, '91, '92 (3), '93, '95, 1702, '04
Josse de Vleeschouwer	1661 (2)
Judocus de Vleeschouwer	1692
Lucas Vlieghe	1694
Jan van de Voorde	1667, '68, '74, '75 (2), '76
Pieter de Vos	1674
Corn. van de Vijver	1674
Erasmus Waiffens	1667
Jacques Werry	1659, '60, '67 (2), '68 (3)
Thomas Werry	1676, '89
Jacob Willaert	1674
Jan Baptist de Winter	1696
Jacques de Witte	1667
Jan Wollaert	1674
Jacob de Wulf	1690
Jan de Wulf	1676, '91, '92 (2), '93 (2), '94, '96, '97
Gillis de Wulf	1659, '74
Ferd. Wynnans	1674, '75 (2)
Cornille Clayssen van der Zype	1660
Gillis Clayssen van der Zype	1658
Maarten Clayssen van der Zype	1658, '59 (2), '62, '74, '75, '77

\* Bij W. DEBROCK, *Een mutualiteitskas van de Oostendse rederskaapvaart (1657-1716)*, p. 95, komt de schrijfwijze Backhusius voor.