

KAPER MICHIEL CANOEN

VAN ALLE MARKTEN THUIS

In de reeks Oostendse kapers is het de beurt aan Michiel Canoen. Omdat de auteur van deze reeks blijkbaar méér en méér gegevens over deze mannen verzamelt wordt deze bijdrage in twee delen opgesplitst. Deze maand behandelen we de periode 1654-1693, in Het Visserijblad van april wordt de periode 1703-1713 beschreven.

VAN ALLE MARKTEN THUIS

Michiel Canoen is het type van de kaper die op bepaalde perioden als kaper fungeert, maar klaarblijkelijk volop in de koopvaardij zit, "bi appetite" zouden de oude Vlamingen gezegd hebben.

Hij is geboren te Oostende in 1654. Zijn vader was Philippe Canoen. Uit zijn kaperspalmares zal blijken dat hij zonder twijfel een volleeerde zeeman was, die in de kaapvaart zoals in de koopvaardij zijn mannetje kon staan.

Wellicht probeerde hij eerst met kustvaart, visserij of transport, want hij werd voor het eerst gesignaleerd als drager van een kaap-patente van 20 november 1677 voor een kleine boot, een "schutte", een schuit, van 6 vat ofte ton.. Daarmee kan men moeilijk te kaap gaan varen, vooral dat het scheepje niet bewapend is. De patente zal wel bedoeld zijn om bij gelegenheid toch maar een slagje te slaan! Het bootje heette de "St Pietermelle. We vonden geen enkele vermelding voor deze "schutte", zodat onze veronderstelling wel juist zal zijn.

OORLOG

Vanaf 1690 wordt het ernstig. We zitten volop in de oorlog met Frankrijk (1688-1697). en Canoen zal de nodige scheepservaring hebben opgedaan, want hij verkreeg op 4 juli 1690 reeds het bevel over een klein fregat van 40 vat of ton, "de Vergulde Draeck", bewapend met zes stukken geschut.

Bij zijn reders vinden we ervaren en gekende mannen, zoals Cornelis Boubereel, James Hamilton en Jan Van Gindertaelen, niet de eersten de besten, die hun keuze met zorg zullen gedaan hebben.

Reeds op 5 juli 1690 vaart Canoen uit Oostende met zijn "fregatte" en op 5 juli 's avonds ligt hij reeds voor Le Havre. Het wordt een heen en weer kruisen tussen de Franse wal en de Engelse Zuidkust, vnl. Dover en de Singels (The Shingles, ten zuiden van Folkestone).

Het verkeer in het kanaal is zeer groot. Bij het bezoeken in de Singels van de daar liggende Engelse oorlogsschepen, op 11 juli, vernam Canoen dat er een Franse oorlogsvloot van 130 zeilen was opgemerkt en 's anderendaags zag hij zelf meer dan zestig vijandelijke zeilen.

Het verkeer van Franse oorlogsbodems is zo intens dat Canoen het opgeeft het Knaal door

te varen, omdat de Fransen de ganse "caneel" vullen.

Dat belet hem niet op twaalf juli een Franse buysse", geladen met wijn en brandewijn te veroveren uit een groep van vier schepen. Het schip was op weg naar Duinkerke vanuit Nantes. Canoen neemt de schipper van de prijs aan boord en zet zijn luitenant en een kwartiermeester in de veroverde prijs, om die naar Dover te voeren. Volgens de verslagen droeg het schip de naam van "den Globele" (le globe), in goed Vlaams vertaald als "Cloot".

Canoen kreeg er blijkbaar zin in, want hij haalde voor de tweede maal een buis uit de groep van vier. Het schip was geladen met wijn en brandewijn en was op weg van Nantes naar Kales. In deze buis zet Canoen zijn schipper en kwartiermeester, eveneens met doel Dover, voor de veiligheid, want de Franse vloot was niet veraf.

Er werd geankerd voor Dover. De Oostendse kaper Martinus Bitou zag op 13 juli, rond vijf uur 's morgens, Canoen binnenlopen in Dover met zijn twee prijzen. Die zullen er een tijdje blijven liggen, want op 31 juli vaart kapitein François De Smet naar Dover om te zien of Canoen daar nog was. De prijzen waren er nog, maar Canoen niet en de bemanning is er zelf over verwonderd dat hun baas ze niet komt halen. Ze zullen echter op 2 augustus met Canoen binnen Oostende varen en een mooie winst hebben gemaakt bij de veiling, nl. netto 10 865 en 11 715 gulden.

...SOUCKENDE WAT DAT GODT ONS BLIEFDE TE VERLEENEN...

We horen opnieuw van Canoen, wanneer hij met hetzelfde fregat, "de Vergulde Draeck", uitvaart voor een tweede reis op 5 september 1690. Het begon niet bijster goed, want hij moest blijven liggen op de ree tot zes december 's morgens, omdat een deel van zijn volk was achtergebleven en hij moest wachten op de loodsboot die enkele laatkomers aanbracht, hoewel er toch nog ontbreken: "behoudende noch al de selve niet". Dit was een der ziekten van de kaapvaart: het achterblijven of deserteren zodra de mannen land zien of hun "geld op de hand" beet hadden.

In zee ontmoette Canoen dadelijk Filips van Maestricht de Jonge en zijn collega Nicolaas Vercurysse en, schrijft het boordjournaal, "passeerden hen soo souckende wat dat Godt ons bliefde te verleenen"...

Helaas, God laat kapitein Canoen in de steek, want reeds 's anderendaags moet het schip terug naar de ree van Oostende, om er Canoen af te zetten met de loodsboot, wegens een zware ziekte en met de toelating van de reders. Bovendien, met de plaatsvervanger gedurende

de reis die volgt, werd het schip herhaaldelijk lek, eerst op tien september, wanneer ze naar Dover gaan banken: "ons schip was soo leck dat de pompe niet en mochte stille zitten"...

En vervolgens op dertig september was het weer zo ver! Er gebeurde niets vermeldenwaardigs en op acht oktober noteert de boordschrijver, "sijn Godt lof binnen oostende ghearriveert" met hun leuke fregat.

Over de ziekte van Canoen vernamen we niets, maar hij moet dan toch tamelijk vlug genezen zijn geweest, want reeds een paar maanden later, op zes december, was hij weer in de vaart.

Op twaalf december maakte hij "compagnie" met kapitein Thomas Becu en Jan Most voor acht dagen, met de intentie op de Franse vloot te gaan kruisen.

Op veertien december sloot een Zeeuw bij hen aan en varen ze tussen Dieppe en Fécamp.

Er viel niets te nemen, ze kenden daarenboven vliegende storm begin Januari, maar ze konden wel een schip van 80 vat veroveren op 13 januari, doch dit werd helaas hernomen door een Frans fregat van Le Havre.

Op veertien januari werd wel geschoten met kanon en geweer (fusiekerie) op een Franse snauw, doch ook tevergeefs.

RUMOER AAN BOORD

Het is te begrijpen dat wegens zo'n trieste reis het volk geen uur langer wil kruisen en men op vijftien januari uit de Singels vertrekt om op zeventien januari te Oostende aan te komen. Door de kapitein werd, te dier gelegenheid, genoteerd dat er een "remortte" (revolte?) was ontstaan an het schip en het volk geen gehoor had gegeven aan de kapitein die vroeg om nog te blijven liggen, "en sij heel cruwellig" hebben geantwoord dat ze er niet konden mee instemmen.

Ja, het waren geen engeltjes, dat "volk" van de kapersschepen!

BUIT

Maar met hetzelfde fregat zien we Canoen opnieuw in zee en deze keer zal hij prijs halen. Op twee maart 1691 zond hij naar Oostende een buitgemaakt Frans fregat met tien stukken wijn, brandewijn en zout, komende van Kales, gevolgd door een hoeker met kabeljauw, op zesentwintig maart.

Op één mei in zee op één april tot zeventien mei 1691 bracht de reis weer geen winst op. Integendeel. Weer is de "Vergulde Draeck", op zestien april, lek, dit keer onder de kiel: "hadde het niet geweest door de Bermhertigheyt Gods hadden al verlooren menschen geweest".

Kapitein Joannes Charels zag Canoen liggen op één mei in de Downs, maar hoorde van hem geen nieuws.



Toch stak Canoen weer in zee en op zeventwintig juli maakte hij een prijs, een "huye" met wijn en amandelen, de "St. Mathys", die de mooie netto winst van 13 711 gulden opbracht. Mooie troost voor de vorige mislukkingen!

Op 15 september opnieuw uitgevaren, kon hij de Zweedse "craeyer", geladen met pek, tar, sparren en planken nemen. Het schip was ogenschijnlijk met valse papieren voorzien. Canoen zette er zijn volk in en bracht de Zweed op naar Oostende. Jammer genoeg besliste de admiraliteit dat het schip moest gerestitueerd worden aan de eigenaars, wegens gebrek aan bewijzen. Een andere zweed, een fluit met klaphout en planken, opgebracht op negentien oktober door onze Canoen, onderging hetzelfde lot.

Hierbij wens ik even op te merken dat de Zweden en de Denen vaak het spelletje van de dubbele papieren hebben gespeeld, zodat de Oostendse reders herhaaldelijk hebben geprotesteerd en bedreigd hebben niet meer uit te reden.

Bij een latere kruistocht van Canoen, begin januari 1693 volgde de vermelding van twee rantsocnen, een voor een schip van Dieppe voor tachtig pattacons en een voor een Franse visser voor dertig pattacons. Een magere buit van 181 gulden.

Het was met een ander schip deze keer dat Canoen in zee was geweest: de "stella Matutina" ofte "Morgenster", een snauw van 5 last en 4 stukken kanon, waarvoor Canoen patente had gekregen op eenentwintig november 1692. Op drieëntwintig januari 1693 werd het beter voor Canoen. Hij werd kapitein van een zwaarder fregat, "den Enghelbewaarder", van vijftwintig last en tien stukken kanon. Onze Michiel kreeg die kans omdat Thomas Gournay gekwetst ligt en hij hem moet vervangen. Er wordt dadelijk in zee gestoken, na het bekomen van de patente terzake op zesentwintig januari.

NAAR DE KOOPVAARDIJ

Maar er is een sterke menigte kapers van allerlei allooi in het kanaal aanwezig "ende het was niet gheraetsaem daar veel te kruisen door de menigte kapers"...

Er is trouwens door de moedeloosheid en de klachten van de reders, weinig investering in de kaperij en er is een sterke stilstand in het bedrijf.

Michiel Canoen zal terug naar de koopvaardij gaan, waarschijnlijk in afwachting van een nieuwe oorlog.

Die oorlog zal niet lang uitblijven, want in 1701 breekt de Successieoorlog, om de troon van Spanje, uit. Vanaf 1702 komen de Oostendenaars opnieuw in de kaapvaart.

Maar deze keer gaat het niet, althans in de eerste fase, tegen Frankrijk, maar mét Frankrijk en Spanje tegen de Hollanders en de Engelsen. Daarover gaat de volgende bijdrage in Het Visserijblad van april.

Walter Debrock

BOEKEN



OVER 360 VISSERSVAARTUIGEN

De eerste editie van Dayton's gids op A4 formaat over vissersvaartuigen is uit. Dit geïllustreerde Engelstalige naslagwerk telt 600 pagina's met technische specificaties en andere informatie over ruim 360 vissersvaartuigen, die sedert januari 1985 van stapel zijn gelopen. In totaal hebben 97 werven in Nederland, Engeland, Scandinavië en de rest van Europa hun medewerking verleend aan de totstandkoming van deze unieke uitgave. Naast maar liefst 800 foto's is tevens een plan van vele nieuwbouwschepen opgenomen. De kostprijs van de zeer overzichtelijke gids is gesteld op 165 Nederlandse Gulden. Dayton Publishing is een gerenommeerde Engelse uitgeverij die ook gidsen uitgeeft op het gebied van de offshore en de pleziervaart.

Voor wat België betreft kan de uitgave besteld worden bij Practica Productions bv, Postbus 526, 1970 AM IJmuiden, Nederland.

NEDERLANDSE VISSERIJNIEUWS JAARBOEK

Het nieuwe jaarboek van het Visserijnieuws is verschenen. In het boek staat de bijgewerkte lijst van Belgische en Nederlandse reders, de schepenlijst, adressen van toeleveringsleveranciers, een compleet fotografisch overzicht van nieuw in de vaart gekomen Nederlandse schepen en een terugblik op 1988. Er zijn ook bijdragen van het Nederlandse onderzoekscentrum LEI en van de Directie Visserijen van het (Nederlandse) ministerie.

Voor navragen omtrent de verzending van het jaarboek kunt u (tijdens de kantooruren) terecht bij

Gabrielle Boonzaaier van Borghouts Publishers (tel 070-524241 in Nederland).

SCHOOLSCHIP

O. 29

KREEG NIEUWE STRAALBUIS

Tijdens de krokusvakantie verhuisde het schoolschip de "Broodwinner" naar het Nederlandse Stellendam om er een nieuwe straalbuis geplaatst te krijgen. Leerlingen van de Oostendse Stedelijke Visserijschool maakten de overtocht mee. We laten Frank Decerf aan het woord, die als leraar de vissersin spé begeleidde:

"Toen we toekwamen waren de jongens onmiddellijk akkoord om die 'Ollandse' schepen eens te gaan bezoeken. We hadden geluk. De visafslag was nog druk bezig. Alles was er hypermodern en er werd gewerkt aan een tempo waarvan de Belgen duizelig werden. Ze zegden niet veel, de jongens, maar je kon zien dat ze onder de indruk waren. Doch het beste moest nog komen. Aangezien de haven daar vol monsters van 2000 pk ligt, stond een bezoek aan zo'n Nederlandse bokker hoog op het verlanglijstje. We vonden een zeer vriendelijke schipper die er geen graten in zag ons even aan boord te nemen. We klauterden over de verschansing van de GO 20 MARIA (2 000 pk, boomkor van 12 meter, bouwjaar 1989, in vaart sinds januari). Een klein vragenspel ging van start en toen de schipper het had over de werkomstandigheden en de verdiensten waren we, figuurlijk gesproken, de helft van onze leerlingen kwijt. Vooral het feit dat zowel de schipper als de matrozen aan 8% varen was voor hen het bewijs dat in Nederland de verse maatjes je zo in de mond vliegen."

De leerlingen kwamen terug naar huis met minibusjes en een week later was de O.29 er weer, met een nieuwe straalbuis, terug in dienst van het zeevisserijonderwijs.

Op 28 januari ll. overleed op 69-jarige leeftijd Emile Major, in het H. Hartziekenhuis van Oostende Hij werd geboren op 24 juli 1919. Als matroos ter zeevisserij, later overgestapt naar de RMT, was hij een vertrouwd figuur in het havenmilieu.

De gepensioneerde zee-man uit de Stanleylaan op de Oostendse vuurtorenwijk werd na de uitvaartplechtigheid in de St-Anthoniuskerk, ten grave gedragen.