

# KAPER MICHEL CANOEN

## DEEL II

**In de reeks Oostendse kapers bespreken we sinds vorige maand het leven van Michiel Canoen. In het eerste deel (HVB nr 3, 1989) behandelden we de periode 1654-1693. Vandaag gaan we verder: 1703-1713.**

Canoen wachtte wel een tijdje vooraleer hij opnieuw op het oorlogstoneel verscheen.

De kaapvaart van de Oostendenaar zal thans hoofdzakelijk gaan doorheen het kanaal, langs de Zuidkust van Engeland en van de Engelse oostkust doorheen de Noordzee naar Texel en de Hollandse kust.

Canoen bekwam een patente ter kaapvaart op 30 juli 1703, voor een snauw van 20 last (ongeveer 40 ton) en genaamd de "Onze Lieve Vrouw van Troost".

Reeds op 2 augustus stak hij er mee in zee, "omtrent den 4uren sachtmoens, den heere wilt ons bewaren" schrijft zijn vrome schrijver in het boordjournaal.

Op 5 augustus veroverde hij een schip komende van Rotterdam, geladen met rogge; tarwe, witte boontjes en planken. Hij sleepte het naar Kales, waar hij het voorlopig liet liggen.

Er werd heel wat gejaagd zonder succes, tot hij samen met de Duinkerker Mathias De Wulf een fluit geladen met zout, de "Geluwe Sonne", veroverde. Het schip was een Amsterdammer, voorzien van 9 stukken kanon en vier bassen (steenstukken).

Het boordjournaal vermeldt hoe het er aan toeging: "gaeven hem een schoot tusschen wind en wacter, ende een doodt met 2 gequetste"...

Maar er ontstond ruzie met De Wulf die het schip naar Duinkerke wilde slepen en het "par force" door "force van volck" wilde afnemen.

Einde goed, alles goed. Canoen kon de prijs veilig thuis brengen te Oostende, niet zonder dat de buit nog even aan de grond geraakte bij het westerhoofd van de haven. Ook het schip dat men te Kales had achtergelaten kwam veilig binnen Oostende aan.

Met dezelfde "O.-L.-V.-van Troost" ging Canoen opnieuw in zee op 6 september 1703, met dezelfde zeer vrome schrijver die bij het begin van het boordjournaal kristelijk wenste dat "Godt wil ons geven dat saligh is".

Canoen verliet de haven in gezelschap van twee collega's van de kaperij, Martinus Maes en Joannes Verhaeghe.

Er is druk verkeer in het Kanaal en in de

Noordzee.

Canoen werd zelf gejaagd en moest zijn "jolle" over boord gooien om vlugger te kunnen ontsnappen.

Maar voor de monding van de Maas kon hij op 21 september een buis veroveren, "De Drij gouden haringen", van Delftshaven, die hij op sleeptouw nam met een kabel.

Een Duinkerke collega, Pieter Busschaert, meldde hem op 25 september dat de ons reeds wel bekende Pieter de Ry was genomen door een Hamburger.

Canoen moest wel even de reis onderbreken om binnen te lopen te Oostende, om er zijn voorraad aan te vullen en weer deed zich het gebruikelijke euvel voor dat het volk zo moeilijk aan boord te krijgen is.

Hij moest blijven ten anker liggen tot 4 oktober tot de loodsboot met het volk aan boord kwam.

Het ging vervolgens naar Duinkerke, waar moet binnengelopen worden wegens slecht weer, op 12 oktober, en wanneer Canoen op 15 oktober kan uitvaren zijn er opnieuw wat deserteurs!

Dat verhinderde niet dat hij op 16 oktober een "schoet" veroverde, "De Prudentia", geladen met kemp, vlas en klamphout, die naar Londen wilde. Hij stelde er zijn schipper Joannes de Vette in om het schip te bewaken en men ontdekte bij die gelegenheid heel wat "contrebände" aan boord.

Nadat de buit binnen was gebracht te Oostende bracht de verkoop van de twee prijzen van die reis de respectabele som van netto resp. 14 286 en 8 068 gulden op. Opnieuw in zee op 15 november 1703 is het weer hetzelfde liedje - een kanker van de kaperij - van het ontbreken van de bemanning, zodat Canoen zelfs verplicht te varen om de rest van zijn volk aan boord te kunnen nemen.

Tussen Texel en de Maas veroverde hij op 3 december een prijs van Guernsey, geladen met hout, wijn en fruit. Hij zette er zijn luitenant Pieter Censier (die later zelf een bekend kaper zal worden) in met zes man en 3 jongs om de buit te begeleiden en te bewaken. Het schip werd eerst getuid tot onder Walcheren, maar Canoen eindigde met het schip te laten gaan tegen een rantsoen, omdat hij zelf gejaagd werd en zijn schip niet in goede staat was. Het rantsoen bracht de reders 3 548 gulden op.

Hij is echter verplicht op 6 december te Oostende binnen te lopen, "met consent

van de reeders, om schoone te maecken."

Op 19 december mocht hij op de ree gaan liggen, onder Albertus (Mariakerke) om er opnieuw zijn volk op te roepen.

Enkele dagen later kon hij met de kapers van Kales, op 23 december, een Portugese "pinasse" veroveren die naar Kales werd opgebracht. Klaarblijkelijk hadden de Oostendenaars daar een commercieel agent, een zekere mijnheer Porquet, die de Oostendse reders moest verwittigen van de vangst.

Nogmaals enkele dagen later moest Canoen zijn jolle over boord gooien om beter te kunnen vluchten, doch gelukkig viel de avond snel die "door Godts gratie hun ontdonckert"...

Op 3 januari kwam Canoen behouden te Oostende. Het was tijd, want de "fictalie" (de virtualie) was juist op.

Kapitein Thomas Gournay vermeldde herhaaldelijk de aanwezigheid op zee van Canoen.

Begin 1704 werd Canoen zwaar gekwetst, na een gevecht op zee, want de mutualiteitskas der reders, de bekende 2% kas, vermeldt dat Canoen te Kales gekwetst aan land is gebracht en hem een toelage van 101 gulden werd toegekend, terwijl op 21 mei 1704 dezelfde boekhouding de som van 50 gulden vermeldt voor "pijn en smerte" voor de kwetsuur van Canoen en 28 gulden als "wekeghelt", d.i. onderhoudsgeld gedurende de periode van inactiviteit van de betrokkene.

De zware kwetsuur van Kales zal ook wel de reden zijn waarom op 17 april 1704 de kaperspatente van Canoen werd toegekend aan zijn luitenant Pieter Censier, die verder zal varen met de "O.-L.-Vrouw van Troost".

Vermelden we als typisch dat de Oostendse kronijkschrijver Bowens 1704 vermeldt als een druk jaar voor de kaperij en hij de "Kronijke van Vlaenderen" citeert die zegt "dat het niet te verwonderen zoude wezen waert dat de daken en deuren van d'Huyzen dezer steden met Goud of Zilver afgezet wezen". De bedoelde steden zijn Oostende, Nieuwpoort en Duinkerke en de oorzaak van de weelde zou de kaperij zijn geweest.

Pas op 24 januari 1705 vermeldt de lijst van de uitgereikte patenten ter kaapvaart opnieuw de naam van Canoen, voor een fregat dit keer, nog eens genoemd "Onze Lieve Vrouw van Troost", maar van 50 last (100 ton) en 16 stukken kanon. Het schip was eigenlijk bestemd "ter coopvaerde" en moest naar Cadiz varen. Het arriveerde er op 16 februari en werd er

vervoegd door andere Oostendenaars, w.o. Lamassche, Gournay, Colaert en Andries Hendrick Pulinck.

Ze varen alle met commissie ter kaapvaart, hoewel dit niet hun hoofdpdracht is. Ze jagen wel af en toe, als het mogelijk is, op buit, maar worden ook gejaagd door de vijand, o.a. door vijandelijke konvooischepen.

De groep van Cadiz, met Canoen, komt echter behouden te Oostende aan op 23 mei.

Canoen vertelt ons verder dat hij op 2 juni vertrok naar Nantes, steeds met hetzelfde fregat en met een bemanning van 40 man groot. Gedurende die reis laadde hij wijn en brandewijn in, bestemd voor Brugge en Oostende. Maar hij kreeg toch nog de kans om een bark van Guernsey, die naar Londen wilde, te veroveren. Het schip was geladen met suiker en wijn en werd gezonden door Canoen naar Le Havre. En op 2 augustus is onze Michiel weer te Oostende met de loods van Duinkerke aan boord.

De koopvaardij bleef voor Canoen dus de gewone gang van zaken, gepaard af en toe met het nemen van een buit op de vijand. Zo vernemen we dat hij in december 1705, samen met de konvooiers Rodriguez en Colaert, nog een bark met suiker, wijn en brandewijn oprichtte te Le Havre.

Le Havre schijnt wel voor onze koopvaarders de haven te zijn geweest waar ze op de route naar Nantes en Cadiz hun buit opstuurden.

Maar op 6 juli 1706 moest Oostende buigen voor de Hollands-Engelse belegeraars en capituleren. Oostende zal thans onder Anglo-Bataafs beheer staan en strijd leveren tegen Fransen en Spanjaarden.

Oostende zal de grote transporthaven voor waren en troepen worden. De Engelsen zijn er niet meer afwezig en de talrijke Engelse troepentransporten volgen elkaar op.

Slechts een paar Oostendse kapiteins vragen patenten ter kaapvaart vanaf oktober 1706.

De zoon van Michiel Canoen, Nicolais, bekomt het fregat "O.-L.-Vrouw van Troost (van zijn vader?), van 40 last en 10 stukken kanon, in augustus 1707, met als reder de bekende Thomas Ray. We vernemen uit de officiële documenten slechts nieuws over zijn dood, want op 23 februari 1713 kende de mutualiteitskas der reders 60 gulden toe aan zijn vader Michiel, als doodsschuld. Klaarblijkelijk is Nicolais ergens op zee gesneuveld.

Vader Michiel Canoen komt slechts terug in de vaart in juni 1710, met een halve gallei, "La Surprise", van 8 last en 1 kanon, waarmee hij toch twee prijzen oprichtte.

In augustus 1710 voert hij het bevel over "een barque longue": "De Enghelbewaerder", van 2 last en 4 stukken

kanon.

Maart 1744 ziet hem met een barkas van 3 last en 1 stuk kanon, "De Fortuyne".

In juni 1711 meldt de admiraliteit van Oostende een ganse reeks kleine prijzen van Canoen. Hij bracht naar Oostende een "huye", geladen met gerst, "St. Pieter", een Nieuwpoortse vissersloep "St. Jan" (de Nieuwpoortenaars zijn vijanden, want onder Frans-Spaans gezag!), schipper Jan Vroome, met een lading vijgen en rozijnen, en een sloep "St. Franciscus Xaverien", met vijgen, rozijnen en gerst. Dat alles was goed voor 7 236 gulden voor reder Maillaert Naessens.

Het boordjournaal van kapitein Willems meldt op 12 juni 1711 hoe hij samen met Canoen een schip veroverde waarvan het volk aan de wal was gevlucht. Willems en Canoen zullen de buit naar het eiland Wight brengen en Canoen vaart voorop "om te sien offer geen onraet was."

Van een tocht met "La Surprise" hielden we een boordjournaal over. Canoen stak ermee in zee op 30 januari 1711 en had op 31 januari reeds een prijs: een bark van Duinkerke, schipper Joannes Frans, die zijn papieren over boord gooit, waarschijnlijk om de vangst te kunnen betwisten. De bark werd doorgestuurd naar Dover.

Verdere tochtjes zouden dan gaan langs de Franse wal (Abbeville, Kales, Boulogne) en naar Dover.

Een ander avontuur van Canoen werd gesignaleerd door kapitein Joannes Lindersen. Hij komt buiten Oostende op 6 mei 1712 omdat hij ziet dat er twee ponen (een poon is een soort zeeuwse tjalk) genomen werden door een Frans kapertje. Lindersen gaat erop los, bevrijdt de twee ponen en samen met de kapiteins van de twee ponen, Canoen en Philippe Terrein, veroverde hij op de koop toe het vijandige kapertje, na enkele "fusickschoten en een canonschote".

Op 10 mei, daarna, ging Lindersen in zee met Canoen, die naar Dover ging. Canoen kreeg nog een patente op 12 december 1712 voor de "Fortuyne", een "chaloupe". Hoe het ermee verging, weten we niet.

We horen van Canoen niets meer.

Trouwens in 1713 zal de vrede van Utrecht getekend worden, zodat de kaperij uit de vaart is.

Wellicht is dan de reeds 59-jarige Canoen op rust.

Walter Debrock

Wij vernamen het overlijden van de heer Oscar Opdedrynck.

De medestichter van de pvba Opdedrynck werd geboren in Oostende op 11 januari 1901. Hij overleed er op 10 maart 1989.

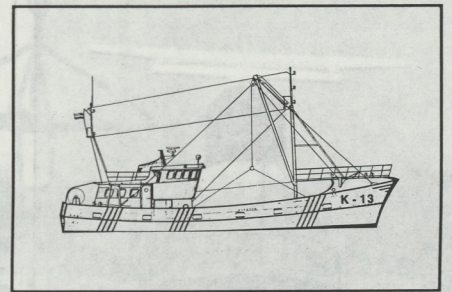
Het Visserijblad biedt de familie, langs deze weg, haar diepe gevoelens van medeleven aan.

## VERANDERINGEN IN DE OFFICIELE LIJST DER BELGISCHE VISSERS-VAARTUIGEN

Maand Februari 1989

**Verandering eigendom:** N.738 "JOHAN" - Eigendom BVBA Rederij Lorvan, Kaai 3 te 8450 Nieuwpoort. Tel: 058-23 62 58 en 058-23 80 42.

**Nieuw vaartuig:** K.13 "MORGENSTER" -roepnaam: OPAM. L.O.A. 23,94 m - Gt. 94,00. Bouwjaar 1989 - Werf 64 - staal - motor Caterpillar - KW 218 - 296 PK - bouwjaar 1988. Boomkorvisserij. Navigatieinstrumenten: RF-2 US-R-DN-DNP-2VHF-AUT.-PIL.



Eigendom Peter en Willy Praet, Merodestraat 125 te 2790 Kieldrecht. Tel: 03/77 34 234.

**Geschrap:** BOU 17 "JULIETTE" - Eigendom: BOUDOT Marc, Noordstraat 152 te 9961 Boekhoute.

**Nieuw telefoonnummer:** O.124 "FIGHTER" - Eigendom: PVBA redery Jami, Meeuwenlaan 18 bus 4 te 8400 Oostende. Tel: 059/80 62 07

**Inbouw nieuwe motor + verhoging PK:** Z.80 "SILVERPIT" - Eigendom: BVBA Rederij Silverpit, Vandaelelaan 14, 8390 Knokke-Heist. Motor Mitsubishi: 221 KW, 300 PK, bouwjaar 1988

Medegedeeld door het Ministerie van Verkeerswezen

