

[Nummer 9]

De male van Nieuwpoort.

Een bladzijde uit de geschiedenis van de Engelsch-Vlaamsche Maalpost, 1619-1726.

ONDER den invloed van den handel met de Nederlanden had de postdienst tusschen Engeland en het Vasteland zich reeds in het begin der zeventiende eeuw op buitengewone manier ontwikkeld. Het waren de vreemde kooplieden te Londen gevestigd die daartoe grootelijks, misschien uitsluitend zelfs, bijgedragen hadden. Zij zelf hadden het vervoer der brieven op eigen hand beredderd en ontwikkeld.

De Engelsche Kroon die zich echter intusschen van langs om meer met den dienst zelf bemoeide, ondervond de noodzakelijkheid van het voorrecht der kooplieden enkel trapsgewijze af te schaffen. In het begin der jaren 1600 vinden wij daar nog teekens van in een besluit der Engelsche Regeering krachtens hetwelk, buiten elke bemoeiing van den algemeenen postmeester des Rijks, een ambt in het leven geroepen werd dat de uitsluitende

controle uitoefende op den postdienst met den vreemde. Dit ambt droeg den officiëelen titel van 'Post-Master of England for Foreign parts out of the King's Dominions.' Het werd toevertrouwd aan een vreemdeling, De Quester bij name, en dezes zoon.

DeQuester, die vermoedelijk een Vlaming was, werd met dit ambt bekleed in 1619 nadat hij reeds vroeger, dienende onder den algemeenen postmeester Lord Stanhope of Harrington, zich in den internationalen postdienst verdienstelijk had gemaakt. Hij had het vervoer bespoedigd en de tarieven verminderd en aldus de gunst verworven van den Engelschen Koning. Deze benoeming beviel niet aan Lord Stanhope die zich in zijn waardigheid gekrenkt voelde; zij viel ook niet in den smaak van de vreemde kooplieden die het optreden van de regeering wantrouwden. Maar de Koning hield voet bij stek en De Quester bleef.

Wij zijn niet ingelicht over de regelingen van den dienst. Het is nochtans zeer waarschijnlijk dat de postdienst tusschen Engeland en de Spaansche Nederlanden op dit tijdstip grootendeels, zooniet teenemaal, langs Dover- Nieuwpoort geschiedde. Immers na de langdurige Hollandsche bezetting en de verwarring die op het driejarig beleg volgde, was Oostende blijkbaar minder geschikt om een regelmatig dienst te verzekeren. Dat het nochtans enkel een kwestie van tijd was, blijkt uit het verdere verloop der zaken.

Een onrechtstreeksch getuigenis over het gebruik der haven van Nieuwpoort vinden wij in het besluit der Engelsche Karthuizers die, toen zij in 1626 Mechelen verlieten met het opzettelijk doel zoo dicht mogelijk bij Engeland te verblijven en des te gemakkelijker Engelsche postulanten te kunnen aanwerven, zich te Nieuwpoort gingen vestigen.⁽¹⁾ Van uit Nieuwpoort onderhielden zij in Engeland een rondreizende Missie.

Een latere bevestiging daaromtrent is voorhanden in een

(1) P. Guilday. The English Catholic Refugees on the Continent, bl. 50 (Londen, 1914).

boek door een dezer Engelsche Karthuizers geschreven.

De schrijver, Pater Eden, ('The Life of Lady Warner' door Pater Eden, Karthuizer, te Nieuwpoort overleden den 7 November 1707) meldt ons dat een zekere Francis Warner, naar Nieuwpoort gekomen zijnde om zich over den levensregel der Karthuizers in te lichten, besloten had postulant te worden. Vooraleer in het klooster te treden trok hij eerst naar huis (naar Engeland) om zijn zaken in regel te stellen. Hij scheepte in als passagier aan boord van den Nieuwpoortschen maalboot 'the Nieuport packet boat' op 3 April 1667. Toen het schip zich op enkele mijlen van de haven bevond, werd hij door de baren overboord geworpen en verdronk. Zijn lijk spoelde te Nieuwpoort aan.⁽¹⁾

Daarnevens vernemen wij dat de postmeester van Nieuwpoort in 1678-79 regelmatig zijn collega te Dover op de hoogte hield van het oorlogsnieuws in Vlaanderen⁽²⁾.

Het is waar dat er in 1634 een maalpost tusschen Londen en Antwerpen in voege kwam, doch zulks beteekent niet noodzakelijk dat de dienst tusschen Dover en de Vlaamsche kust ophield te bestaan.

Na het sluiten der Schelde tengevolge van het Verdrag van Munster in 1648, werden de Spaansche Nederlanden alleszins bediend langs Nieuwpoort en ook langs Oostende⁽³⁾. Het blijkt uit het geval, hierboven door Pater Eden aangehaald, dat die dienst in 1667 nog steeds in voege was.

Tengevolge van den Vrede van Nijmegen in 1678 werd de grens met Frankrijk verschoven tot onder de muren van Nieuwpoort. Deze omstandigheid werkte noodlottig op het verkeer tusschen Engeland en de Spaansche Nederlanden langs Nieuwpoort, en bevoordeeligde Oostende. Het is mogelijk dat men er alsdan eerst zal op gedacht

(1) L. Hendriks. The London Charterhouse, bl. 321 (Londen, 1889).

(2) H. Brugmans. Verslag van een onderzoek in Engeland. 1895. bl. 32.

(3) J. Denys. Annales de la Soc. d'Emulation de Bruges, 1926, bl. 203 vlg.

hebben het verkeer heelemaal langs Oostende te verleggen.

Niettemin was de aantrek en de gewoonte van langs Nieuwpoort te varen, nog te sterk opdat er een verhuizing zou geschieden. Bovendien mocht men, minst van al in den tijd der zeilschepen, het belang eener *korte* zeereis niet verwaarloozen. Men kon dus van Nieuwpoort zoo rap niet afzien.

De onderhandelingen die in 1680 aangeknoopt werden voor een bestendig akkoord betreffende de maalpost met Engeland, en die uitliepen op de overeenkomst den 19 April 1683 te Londen geteekend, getuigen zulks.

Krachtens dit akkoord, - waarin er duidelijk sprake is, niet van een nieuwen dienst maar wel van een nieuwe regeling betreffende den bestaanden dienst, - moesten de booten op Nieuwpoort varen van den eersten April tot den 30 September. In de wintermaanden kwam Oostende aan de beurt.

Drie booten, in plaats van twee zooals vroeger, werden in gebruik gesteld. Hun uitreeding en bekostiging viel uitsluitend ten laste van Engeland. Twee schepen moesten gestadig gereed liggen om te vertrekken uit de Engelsche en de Vlaamsche havens zoohaast de koerier toekwam. Deze laatste behelsde niet enkel de Spaansche Nederlanden maar ook Spanje, Portugal, Hamburg, Danzig, de Baltische landen, Neurenberg, Bremen, Frankfort, Keulen, Aken, Italië en Duitschland. Voor den dienst met Spanje moest een derde schip een bijzondere reis ondernemen, eens in de veertien dagen, zoohaast de post uit Spanje te Nieuwpoort of te Oostende toekwam.

De post vertrok uit Londen, kort na middernacht den Maandag en den Vrijdag van elke week, om twaalf uren later te Dover toe te komen. De schepen zeilden dan van Dover weg zoohaast wind en tij zulks toelieten.

Te Nieuwpoort en te Oostende werden de postpaketten, zoohaast men aan wal kwam, overgebracht naar het postbureau, vanwaar zij zonder uitstel naar hun bestemming gevoerd werden.

Het gemeld akkoord stelt vast dat het gemiddeld aantal brieven jaarlijks verzonden in 1681 en 1682 beliep tot 21080 enkele en 1777 dubbele brieven.

De overeenkomst bepaalde verder dat de getroffen schikkingen voor den tijd van twintig jaar zouden meegaan, indien de contracteerende partijen zoolang bleven leven⁽¹⁾.

Een zekere wijziging in den vastgestelden dienst, die echter niet raakte aan het gebruik der bepaalde havens, zou van kracht gekomen zijn in 1686. Wij hooren ook in October 1688 dat de manschap van een der gebezigde schepen, de 'Jane' van Dover, kapitein Richard Moone, bij 's Konings bevel niet mocht lastig gevallen worden om dienst te nemen in de gewapende machten der Engelsche natie⁽²⁾.

Toen de oorlog in 1689 opnieuw uitbrak werd de dienst stopgezet. Zulks gaf aanleiding tot het zenden door de Staten in 1690 van een verzoeg voor de herinrichting van den 'Pacquetboot' '...ten einde den ondergang te voorkomen van den handel met Engeland'⁽³⁾.

De Vrede van Rijswijk (1697) bracht den regelmatigen dienst wederom in voege tusschen Dover en Kales en tusschen Dover en Oostende, totdat de vijandelijkheden in 1702 er nogmaals een einde aan stelden.

Men merke op dat Nieuwpoort niet vernoemd wordt tijdens de diensthername van 1697. Verder zal blijken dat zulks niet moet beteekenen dat Nieuwpoort daarmede feitelijk afgewezen was of bleef.

Toen de vijandelijkheden een aanvang namen in 1702 werd de maalpost langs Holland afgeleid. Ons land was immers door de Franschen overrompeld. Doch toen Oostende kort na den slag van Ramillies in de handen

(1) J. Denys, a.w. waar bl. 222 vlg. de volledige tekst van het akkoord medegedeeld is.

(2) H. Joyee, The History of the Post-Office, bl. 72 en 84 (Londen, 1893).

(3) Rijksarchief Brussel. Comptes des aides et subsides.

der Engelschen viel, werd de dienst terstond heringericht tusschen Dover en Oostende (Juni 1706).

Men had gerekend dat het voldoende zou zijn de schepen opnieuw te laten varen opdat het verkeer vanzelf zou herleven. Zulks was het geval niet. Men was immers nog in vollen oorlogstijd. Een groot deel van het binnenland was nog in Fransche handen, Nieuwpoort en het Westland waren door hun troepen bezet, en Malborough was nog heftig bezig met Oost- en West-Vlaanderen en Henegouwen vrij te vechten. In Augustus werd de dienst aldus, bij gemis aan belangstelling, geschorst.

Deze beslissing, door de Engelsche Regeering getroffen, sloeg volstrekt niet in bij Malborough die op 15 Augustus het beleg legde voor Rijsel, na Dendermonde, Ath en Meenen veroverd te hebben. Hij bezigde Oostende als legerbasis voor zijn krijgsverrichtingen in Zuid-Vlaanderen en hij stelde er prijs op, uit Oostende op een spoedige verbinding met Engeland te kunnen rekenen. Nauwelijks waren dan ook de maalbooten verspreid of ze werden opnieuw, waarschijnlijk als gevolg van Malborough's optreden, samengetrokken en de dienst hernam⁽¹⁾.

Nu volgde een tijdstip van angstige bekommernis bij alwie eenigzins belang had in de herstelde maalpost. Hierin zou Nieuwpoort, in Fransche handen, een eigenaardige rol spelen.

Het is een feit dat het verkeer op zee, zelfs in normalen tijd, alles behalve veilig was. Wij dienen enkel den naam te vernoemen van den Duinkerkschen schuimer Jan Baert - *pyrata Gallorum maximus* - om dit duidelijk te maken. Zijn volgelingen Larmus, M. Dewulf, Pieter Freeraert, Andries Baert en C. Saus, waren in 1706 gestadig op zee om, voor eigen rekening evengoed als voor rekening van hun Koning, de scheepvaart lastig te maken voor alwie geen Fransche vlag voerde⁽²⁾.

(1) H. Joyce, A.W. bl. 101.

(2) Dr. Lemaire. Histoire de Ilunkerque, bl.245 (Duinkerke, 1927).

Gezien het belang dat men hechtte aan den regelmatigen pakdienst, is het wonder dat geen pogingen aangewend werden om Nieuwpoort aan de Franschen te ontnemen en aldus het gevaar van overval te verminderen.

De voordeelen van het bezit van Nieuwpoort, werden door de Franschen ten volle uitgebaat. In hun handen werd Nieuwpoort tegenover den Engelschman een echt ‘rattennest’, net zooals de Duitschers van Zeebrugge wisten gebruik te maken tijdens den Wereldoorlog.

De zeebonken van Nieuwpoort en de westkust konden niet varen ter visscherij; zij lieten zich gemakkelijk aanlokken door de groote profijten die de zeeschuimerij beloofde en namen dienst op de Fransche schepen die zwermden langs de gansche kust van Grevelingen naar Oostende⁽¹⁾.

Niet alleen op zee maar ook te lande werd de strooperij ingericht. Geheel de vlakte lag overstroomd zooals gewoonlijk in oorlogstijd. De bevoorrading der Engelsche troepen rond Rijsel geschiedde bij middel van schuiten die langs de gezwollen binnenwaters van Oostende naar het Rijselsche stuurden. Op de Fransche schepen die te Nieuwpoort ankerden werd van Fransche zijde beroep gedaan om een deel hunner bemanning - denkelijk de scheepslui van de streek - af te staan ten einde met behulp van lichte, platte kanonneerbootjes de overstroomde streek op- en af te varen en de Engelsche bevoorrading te lande te belemmeren. Tot onder den neus der Oostendenaren gingen ze zich zelfs meester maken van het fort van Leffinghe⁽²⁾.

De stoutheid kende weldra geen grenzen meer. Op 25 Januari 1707 (of 1703) viel een Nieuwpoortsche zeeschuimer, dragende tien kanons en een manschap van 80 koppen, onverhoeds op den maalboot ‘Ostend’, overmande hem en pakte hem mede. Om zeker te zijn

(1) H. Joyce, a.w. bl. 101.

(2) Dr. Lemaire, a.w. bl. 246.

van hun slag thuis te halen, hadden niet min dan vijf roofschepen zich uitgespreid langs de kust tusschen Nieuwpoort en Oostende. Een ander Engelsch schip werd insgelijks aangevallen doch na een hevig gevecht waarin het zich dapper verdedigde, wist het te ontkomen en Harwich te bereiken.

Het nieuws van het avontuur aan de ‘Ostend’ overkomen, verwekte beroering te Londen, des te meer omdat het een Vlaming, een Nieuwpoortnaar, was die het geval op zijn geweten had. Diplomatische stappen werden meteen aangewend in Den Haag opdat daar zou aangedrongen worden bij de Staten van Vlaanderen en van Brabant om een einde aan zulke toestanden te stellen.

Londen stelde voor dat de Staten drie of vier oorlogschepen te Oostende zouden uitrusten niet alleenlijk met het oog op een degelijk toezicht der kust maar ook om aldus werkgelegenheid te verschaffen aan het Vlaamsche zeevolk en het niet langer meer in de noodzakelijkheid of in de bekoring te stellen bij den vijand te gaan dienen⁽¹⁾.

Wat er daarvan thuis kwam konden wij niet achterhalen.

Er kwam echter, kort daarop, een heele ommekeer in den toestand op zee. De Fransche Koning besloot immers een aanval te wagen op Schotland ter ondersteuning van den Engelschen troonopeischer James III die zich in Frankrijk schuil hield. Met deze personaliteit aan boord, verlieten de Fransche schepen op 17 Maart 1708 de havens van Duinkerke en Nieuwpoort en, met de Hollandsche en Engelsche vloten stevig samengetrokken voor Duinkerke, begon een tijdstip van betrekkelijke kalmte.

Uit ons verhaal blijkt voldoende dat de maalpost in Augustus 1706 hernomen, feitelijk een krijgspost was, dienende zoowel voor brieven als voor passagiers, en enkel en alleen om reden van zijn krijgsnut in 't leven gehouden.

(1) H. Joyce, a.w. bl. 101.

Zulks was nog steeds het geval in 1709 toen de Engelsche postagent Macky naar Vlaanderen afgevaardigd werd om zich met Malborough te verstaan over een betere bediening over land tusschen de verschillende legerkampen en den zeedienst van Oostende. Malborough evengoed als de Regeeringshoofden te Londen stelden er prijs op om alle nieuws- en oorlogsberichten met den grootsten spoed in handen te krijgen.

Reeds vanaf 1708 had men den dienst aangevuld en het getal schepen gebracht op vier, elk van 20 tot 30 tonnemaat en deugdelijk uitgereed tegen alle gevaar van slecht weder en van zeestrooperij.

Toen de vijandelijkheden op zee eindelijk in 1712 een einde namen, en nog vóór dat de Vrede van Utrecht geteekend was, werd de maalpost op vredesvoet teruggebracht en het aantal schepen verminderd. De diensten van Dover op Kales en Duinkerke werden insgelijks in gang gezet.

Of Nieuwpoort in deze herneming na den Vrede van Utrecht een aandeel kreeg, kunnen we niet vaststellen. Alleszins hooren wij later weerom van Nieuwpoort gewagen, namelijk rond 1724-1726, toen de Engelsche schrijver Defoe, op reis zijnde te Dover, er de Nieuwpoortsche pakketbooten aantrof. In zijn Reisboek (Daniel Defoe. *A Tour through England and Wales. 1724-26.* Van dezen schrijver hebben wij ook het welgekend werk: *Robinson Crusoe*) heeft hij een Nota nagelaten waarin hij getuigt dat de pakketbooten ten dezen tijde den dienst tusschen Engeland en Vlaanderen verzekerden bij wege van Dover naar Nieuwpoort. De tekst luidt: 'The packets for France go off here, as also those for Nieuport with the mails for Flanders'.

Newcastle-on-Tyne

R. DUMON.



[Spreuk]

Gheen ghemack van soo goey sede,
Oft ten brengt sijn ongeinac mede.

Zoo vertaalt en berijmt Jan David in zijn *Kettersche Spinnecoppe* (bl. 280; gedrukt te Brussel in 1595) de Latijnsche spreuk: *Omnis commoditas sua fert incommoda secum.*