

Mededelingen

1. Kaperij en Zeeroof op de Vlaamse Kust. *****

Voor een volzette vergaderzaal aan de Lippenslaan in Knokke, hield Prof. Dr. W. De Brock op zondag 15 maart een opmerkelijke voordracht over de Zeeroverij op onze Vlaamse Kust.

Daar waar de zeerovers geen wettelijk bestaan leidden, beschikten de kapers over een patent van de Vorst om hun bedrijf uit te oefenen. De Noordzee was een nest van zeeroverij. De 14de eeuw was er één van de hoogtepunten, met Engelsen en Schotten als specialisten ter zake.

De drie kuststeden Duinkerke, Nieuwpoort en Oostende troffen gezamenlijk maatregelen om zich tegen de zeeroverij te verzetten. Men werd door de vorst een "lettre de marque" verleend, waarbij zij aldus schade konden verhalen op de gevangen genomen zeerovers.

In 1356 ging men over tot opeising van allerhande vaartuigen om de Vlaamse kust te beveiligen. Een admiraal van de zee-kust werd aangesteld met bevoegdheid tot recht op en in de zee.

In 1488 M. van Oostenrijk een ordonantie uit in verband met de kustbewaking, de bewapening van de schepen, de verkoop in het openbaar van de gekaapte schepen, e.a.

In 1626 verschijnt een dekreet dat de ganse kaperij reglementeert. De Prins van Oranje, en eveneens de Spaanse Vorsten, verlenen patenten. Om kaper te zijn moesten twee voorwaarden vervuld zijn: nl. het moest in oorlogsperiode zijn en men moest een patent bezitten.

De Vlaamse kaperij concentreerde zich te Nieuwpoort en te

Oostende. De meest gekozen formule was dat meerdere reders te zamen investeerden om het verlies-*risico* te verminderen. Er kwamen voorschriften inzake "neutrale schepen" die niet mochten worden genomen. Ook de verkoop van de "prijs" werd aan voorschriften onderworpen. Zo moest voortaan de "buits" in eigen haven bij opbod (=à la hauche), worden verkocht. De opbrengst van de verkoop ging voor één tiende naar de Vorst. De rest ging naar de reders en de kapiteins; terwijl de bemanning 1/12 van de buit te verdelen kreeg. In sommige gevallen bracht de kaapvaart enorme winsten op.

Opmerkelijk bleef het feit dat de kapers in de eerste plaats vochten voor hun Vorst en voor eigen gewin. Het begrip patriotisme zal immers slechts met de Franse Revolutie geboren worden.

In de beginperiode van de kapersvaart werden de vaartuigen van allerlei formaat en type gebruikt. Langzaam aan schakelde men over op fregatten. Het Vlaamse kapersschip der 17de eeuw was bij uitstek de "snauw", een vaartuig van kleine tonnage maar bijzonder vlug. De snauw was uitgerust met één of meerdere kanonnen en bassen. Een basse of steenstuk was een stuk geschut waarmee men stenen, later ijzeren, kogels afschoot.

Op het einde van de 17de eeuw werd de kaapvaart minder bloedig. Onder het Oostenrijks Bewind begonnen semi-officiële instanties zelf schepen voor de kaapvaart uit te rusten, o.m. de Handelskamer van Brugge en de Staten-Generaal. Hieruit groeit meteen ook de permanente vloot, die een driedubbele functie kreeg: kapen, koopvaardij en konvoyeren. Dergelijke schepen werden steeds groter en beter bewapend.

Tegen deze gang van zaken konden de privé-reders niet meer optornen. Zo werd een stuk geschiedenis van onze Vlaamse zeehavens en kaperij afgesloten. Een stuk geschiedenis dat al te veel onbekend is, zodanig dat zeeroverij en kaapvaart ten onrechte als begrip vermeng worden. Het is dan ook de verdienste van Prof. Walter Debrock die aantoonde dat de kaapvaart, dank zij de patente, een legale vorm van oorlog op zee was ...

J. Larbouillat.