

FRANÇOIS CARPENTIER, OOSTENDSE KAPER

door W. DEBROCK

Voorzitter Marine Academie

I. DE GEGEVENS

In 1688 vallen de legers van Lodewijk XIV ons land binnen. De strijd ontbrandt volop tussen Frankrijk en de vorsten aaneengesloten in de Liga van Augsburg. Machtige zeevloten worden toegerust. Hierdoor, zegt Jacobus BOWENS (1), « wierd de Zee ten minsten zoo onveylig als te vooren ».

Het duurt echter tot 24 april 1689, vooraleer de Gouverneur-generaal van de Spaanse Nederlanden bevel geeft commissies ter zee af te leveren aan kapers die de vijand willen bevechten en vooral schaden. Op 28 april 1689 wordt in de zetel van de Admiraliteit te Oostende het bevel van de Gouverneur-generaal gepubliceerd en per plakbrieven bekend gemaakt te Nieuwpoort en te Brugge. Er wordt tevens gemeld dat hoe talrijker de reders zullen zijn, des te gunstiger de voorwaarden zullen worden (2).

De jacht op de Franse schepen zal dus geopend worden.

De eerste commissie of patente ter kaapvaart wordt verleend op 7 mei 1689 aan Jan GETELINCK, die reeds op 8 mei 1689 een prijs opzendt, nl. een fluit « Den Fygeboom » (3).

Uit de periode 1689-1697 hebben ons een reeks boordjournalen bereikt, die een trouw relaas geven, in een soms door de schrijver gebruikte stuntelige taal, van de evenementen die gedurende de reis voorgevallen zijn. Uit deze reeks hebben we de ons nagelaten boordjournalen van een gewone kapitein, varende met een eerder klein scheepje, uitgekozen teneinde een inzicht te krijgen in de wijze waarop zelfs een snauw (4) van kleine tonnenmaat probeerde een buit binnen te halen.

(1) *Jacobus BOWENS*, *Nauwkeurige Beschrijving der oude en beroemde Zee-stad Oostende*, gelegen in Oostenrijksch Vlaenderen, Dl. I, Brugge, 1792, p. 158.

(2) Algemeen Rijksarchief (A.R.A.), Admiraliteit (Adm.), 543, farde 1689, en 539.

(3) A.R.A., Adm. 784, 4e register prijzen; A.R.A., Adm. 567, 1689. Een prijs of prise = een buitgemaakt schip.

(4) Snauw: cfr. W. DEBROCK, *Het Vlaamse kaperschip der 17e eeuw: de snauw*, in *Mededelingen van de Marine Academie*, deel XI, 1958-1959, pp. 17-33.

Het gaat hem om de kapitein François CARPENTIER, geboren te Oudenburg, ongeveer 34 jaar oud in 1689, zoon van Pieter Carpentier (5).

We bezitten van zijn tochten vier boordjournalen uit 1689, 1692 en 1693 (6), af en toe wat fonetisch geschreven, vnl. dan de aardrijkskundige namen.

Een vijfde boordjournaal, van het schip van kapitein Sybersen, de St.-Thomas, vermeldt na een kwetsuur van Sybersen Carpentier als kapitein.

De eerste reis vangt aan op 21 mei 1689, met het schip (een « diepo » ofte dieppois, een kleine bark genaamd naar Dieppe) de Sinte Barbara, van 16 vat (\pm 32 ton) met 1 stuk kanon en 1 steenstuk (basse) bewapend. De reders zijn vertegenwoordigd door de boekhouder (depositaris) Jacobus MERCIER, de opperreder Charles BALTIJN en de waarborggever Pedro MERCIER, drie bekende Oostendse figuren uit de redersmiddens ter kaapvaart. CARPENTIER kreeg zijn patente op 20 mei 1689 en is dus een der eersten om uit te varen. Hij krijgt opnieuw patente op 18 juni 1689 voor dezelfde « diepo », met dezelfde reders. Hiervan bezitten we geen boordjournaal. Met hetzelfde schip en dezelfde reders vaart hij uit op 20 augustus 1689 en laat daarvan een boordjournaal na.

Op 19 december 1689 krijgt François CARPENTIER opnieuw een commissie voor het fregat « St.-Anthone de Padua », van 40 vat en 6 stukken kanon ; zijn reders zijn opperreder James HAMILTON, borg Thomas HAMILTON en depositaris Cornelis BOUBEREEL (7) ; geen boordjournaal.

Op 20 mei 1690 krijgt hij opnieuw patente voor de Ste. Barbara, gewapend met 1 stuk kanon en 1 steenstuk (8), met als opperreder opnieuw Charles BALTIJN : geen boordjournaal.

Waarschijnlijk heeft hij weinig succes gehad in de vaart, want we vinden François CARPENTIER terug als luitenant op de St.-Thomas, 16 last, 6 stukken en 2 bassen, van kapitein Roeland SYBERS.

De St.-Thomas is reeds aan zijn 6de « voyage » begonnen op 11 juli 1690, wanneer op 27 juli 1690 de kapitein gekwetst wordt en, na Oostende te hebben verwoegd, het schip onder bevel van François CARPENTIER opnieuw op 1 augustus 1690 uitloopt uit Oostende, « om ons cost uyt te cruysen waer op dat de reders aen ons volck wederom nieuw alf gelt hebben gegeven ». Het boordjournaal van deze reis is bewaard gebleven (9). De reders van de St.-Thomas waren Jacobus BOURNE als opper-

(5) Vermeld als 35-jarige op 22 augustus 1690, A.R.A., Adm. 881,9.

(6) A.R.A., Adm. 671, prise 46, p. 26 en vlg. ; A.R.A., Adm. 655, farde 1692 ; A.R.A., Adm. 686, fde. 1693,2. Voor het boordjournaal van Sybersen, cfr. nota 9.

(7) A.R.A., Adm. 567, 1689, 19.12.1689.
Een patente van 20 mei, id. 20.5.1689.

Een steenstuk of basse is een stuk geschut waarmee men aanvankelijk stenen, later ijzeren kogels schoot.

(8) A.R.A., Adm. 567, 1690, 20.5.1690.

(9) A.R.A., Adm. 655, 2de farde 1690, boordjournaal van de St.-Thomas. Een reis werd gepland voor een aantal weken, doch wanneer om een of andere reden de reis werd onderbroken en men terug Oostende bereikte, had men de grootste moeite om het volk aan boord te houden ; vandaar het « nieuw alf gelt » (voorschot).

reder, Thomas HAMILTON als depositaris en Jacobus STALPAERT als borg.

Op 8 september 1690 krijgt CARPENTIER opnieuw patente voor de St.-Thomas, met dezelfde reders maar in omgekeerde volgorde: Jacobus STALPAERT als opperreder, Jacobus BOURNE als borg en Thomas HAMILTON als depositaris (10). Er is geen boordjournaal overgebleven.

We horen opnieuw van CARPENTIER, wanneer hem op 13 mei 1692 patente wordt verleend voor steeds dezelfde snauw St.-Thomas, met als opperreder James HAMILTON, borg Jacob STALPAERT en depositaris Cornelis BOUBEREEL. In het register der patenten staat naast de naam St.-Thomas ook vermeld « Dominus providebit », wat er op zou wijzen dat we met een omgedoopt schip zouden te maken hebben (11). We bezitten het boordjournaal. Hij moet zeker intussen nog gevaren hebben, wellicht met dezelfde patente, vermits we van hem prijzen vermeld vinden, in december 1691 (12).

Nieuwe patente wordt hem verleend op 22 juni 1693, voor de snauw « St.-Salvador Thomas ende Catharina », met 4 stukken bewapend en met vermelding van de depositaris Adreanus DE PAPE en borg Thomas HAMILTON. Het boordjournaal is bewaard gebleven (13).

François CARPENTIER moet intussen wel wat geld en standing gekregen hebben, want op een verzoekschrift van januari 1691 van de Oostendse reders te kaapvaart aan de Hoge Raad van de Admiraliteit, ondertekent o.a. ook hij deze akte klaarblijkelijk in zijn hoedanigheid van reder (14). In een verzoekschrift van 8 februari 1691 melden de reders dat het « armazon » (naam voor de kapersvloot) vroeger een « terreur a la France » was en bestond uit 50 schepen, terwijl nu met moeite 9 of 10 schepen varen en de reders niet willen uitrusten, ingevolge ongerechtvaardigde financiële eisen vanwege de Admiraliteit in verband met het storten van hoge waarborgsommen en met de benoeming van Paul BAUWENS, als depositaris van de betwiste prijzen. De taak van P. BAUWENS werd omschreven als een soort beheerder van de onder sekwester gestelde betwiste prijzen en van hun opbrengst bij verkoping (15).

Een proces-verbaal van september-oktober 1692, ondertekend door Thomas HAMILTON, borg en voornaamste reder van de reeds vermelde snauw St.-Thomas, onder bevel van François CARPENTIER, bevat het relaas van de verkoop van dit schip aan de Engelsman Robert Ffoot, van London op voorwaarde dat het niet mag gebruikt worden tegen Spanje, Dit verklaart waarschijnlijk waarom CARPENTIER als kapitein verdwijnt tot de zomer van 1693 (16).

(10) A.R.A., Adm. 567, 8.9.1690.

(11) A.R.A., Adm. 568, fde 1692: A.R.A., Adm. 655, farde 1690, bevat een boordjournaal van de St.-Thomas, « gheseyt dominus » (providebit?).

(12) A.R.A., Adm. 584, 1691, 123/91 Oostende.

(13) Patente: A.R.A., Adm. 568, 1693, 22.6.1693.

Boordjournaal: A.R.A., Adm. 656, fde. 1693/2 in fde. 1693-1697.

(14) A.R.A., Adm. 535, farde P. Bauwens. Men vertrouwt Bauwens helemaal niet...

(15) A.R.A., Adm. 535, stuk van 25 juni 1691.

(16) A.R.A., Adm. 568, 1692.

In de kaapvaart staat hij na die datum niet meer vermeld.

Wel vinden we in de kerk van Lombardsijde, opgedragen aan O.L.V. van Lombardsijde een ex-voto, onder vorm van een afgerond zilveren hart, in memorie van « *Captain Fransos Carpentier en sin huisvrouw Sussanne Carpentier sin twee sons Pieter Carpentier Fransos Carpentier* ». De ex-voto is versierd met een erin gegraveerd oorlogsschip en is gedateerd « anno domini 1696 ». Klaarblijkelijk is dit een bewijs van dank vanwege de ganse familie of is onze kapitein in dat jaar ter ziele gegaan? Wellicht is de Pieter Carpentier, zoon van Carel, die geciteerd wordt in 1714, leeftijd 37 jaar, koopman van beroep, een later familielid (17).

De families HAMILTON, BOUBEREEL en BACHUSIUS zijn bekende rederfamilies te Oostende, die ook uitreedden ter kaapvaart. De reders HAMILTON, Jacobus STALPAERT en Charles BALTYN komen herhaaldelijk voor op de lijsten van de Compagnie der busschietters, opgericht te Oostende in 1676 (18).

II. DE REIZEN.

Waar kan men, vnl. met een schip van kleine tonnenmaat en niet bijster goed gewapend, het best de vijandelijke bevoorradings- en handelsschepen zoeken? Zonder twijfel in het Kanaal en langs de Franse kust.

Bij het raadplegen van de geciteerde boordjournalen zien we dan ook François CARPENTIER in zijn diverse reizen, het ganse Kanaal doorkruisen.

1. De reis die op 21 mei 1689 aanvangt gaat in volgende zig-zags : WNW naar Dover en voorbij Folkestone, varen naar de Franse wal tot aan de Somme, doorgevaren naar Abel de Gras (Le Havre) en vandaar overgestoken naar Beversee (Beachy Head ten W. van Eastbourne), varen langs de Engelse wal tot in de Singels (ondiepte vóór Winchelsea, tussen Hastings en Dungeness), vandaar naar de Duins (Downs), terug naar Dover en vandaar naar huis. Het is dus een heen en terug tussen Frankrijk en de Engelse kust, van 21 mei tot 5 juni.
2. De reis die op 20 augustus 1689 begint, zal reeds veel verder gaan en ook langer duren. Op 21 augustus is men reeds voorbij Boulogne (Bollonne) en gaat men ten anker aan de bocht van de Somme. Dezelfde dag wordt gezeild voorbij Dieppe tot aan Le Havre. Ze drijven de 23e door windstilte tussen Le Havre en Fécamp en zeilen dan terug naar de Engelse kust om onmiddellijk in de nacht naar Grandcamp toe te varen. Opnieuw is er een dubbel gaan en keren naar de Engelse

(17) Cfr. W. DEBROCK, Bedevaartplaatsen van de Vlaamse vissers en zeelui, in Neptunus, maart 1976, nr. 4, p. 7. Cfr. ook « Fotorepertorium van het Meubilair van de Belgische Bedehuizen. Provincie West-Vlaanderen, Kanton Nieuwpoort », Ministerie van Nederlandse Cultuur, Koninklijk Instituut voor het Kunstpatrimonium, Brussel, 1975, p. 23, Westende, Ex-voto.

Voor Pieter Carpentier, cfr. A.R.A., Adm. 881. Men vindt zijn naam als reder ter kaapvaart tussen 1704 en 1713. A.R.A., Adm. 569, partim en Adm. 587, memorie van de depositarissen van Oostende.

(18) Cfr. Robert de Beaucourt de Noortvelde, Ostendiana, 814-1907, Tome Troisième, Ostende 1908, pp. 204 en vlg.

kust en de Franse wal om op 28 augustus voorbij het eiland Wight te jagen op koopvaardij-schepen. Vandaar gaat het door het Ras van Aurigny, tot aan de Sept Îles (de seven eylanden) en vandaar tot voor Saint-Malo (Semaello), waar men ten anker gaat. Op 30 augustus gaat het naar Sarck, onder Jersey (Jaerge), naar kaap Fréhel. Tussen Sarck en de Franse kust wordt verder heen en weer gevaren, waarbij jacht gemaakt wordt op een « barcke » tot voor Waldamme (bij Grevelingen). Terug naar Sarck moet CARPENTIER er blijven liggen wegens « hart weer » op 5 en 6 september. Vervolgens wordt op 7 september recht naar de Franse wal gezeild tot Caen en vandaar naar de Engelse kust. Nog een toertje, op 9 september, tussen Le Hâvre en Grandcamp (Gran Kaen) en de Singels om op 10 september via Duinkerke, Oostende te bereiken. Deze tweede reis duurt reeds twintig dagen en gaat zijn terrein ook reeds verder zoeken, tot aan de Anglo-Normandische eilanden.

3. Op 21 juli 1690 begint het « Joernael van schip gemaect de St.Tomas waer op dat command. capteyn Roelant SYBERSEN zijn 6 voyagie gedaen en begonnen op den elfsten July 1690 als volcht... »

Waarschijnlijk heeft de vlijtige schrijver zich van 10 dagen vergist, want de evenementen beginnen slechts op 21 juli, met het vertrek uit Oostende.

Zoals reeds gezegd is op dit schip François CARPENTIER luitenant. Op 22 juli vaart men reeds in het Nauw van Kales (tussen de 'Hoofden') en via de Franse wal naar Dover en terug naar de Franse wal. Ze jagen op 25 juli voor Dieppe waar ze blijven drijven. Op 26 juli wordt de kapitein in een gevecht de linker arm afgeschoten en moet men met hem naar Oostende. Op 1 augustus vaart de St.-Thomas weer uit maar ditmaal onder kapitein François CARPENTIER, die het commando van SYBERSEN heeft overgenomen.

Op 2 augustus zijn ze voor Kales ; ze varen door de « Hoofden » naar de Engelse wal en van vóór Dover terug via Duinkerke naar Kales. Op 5 augustus kruist men weer naar de Engelse wal vóór Dover en vandaar naar Duinkerke. Na gejaagd te zijn geworden door twee fregatten, komt CARPENTIER op 7 augustus voor anker voor de Broers, maar moet die weer verlaten om tot North Foreland gejaagd te worden door twee fregatten ; 's nachts vaart hij naar Kales en vandaar op 9 augustus komt hij voor anker voor Duinkerke.

Het gaat dan weer tussen Kales, de Hoofden, Dover en de Franse wal om, na een avontuurlijke opstand der bemanning, te Oostende binnen te varen op 19 augustus.

De tocht duurde dus 29 dagen en veegde wel het Kanaal uit, maar ging niet verder dan Dieppe.

4. « Heden wesende den 16 meye 1692 is in see ghelooopen met sijn volck François Carpentier voerende het snauschip gheenaemt Ste. Thomas omtrent twee uren naer middagh, met eenen N.W.wint met stilte... »

Zo stak CARPENTIER wederom in zee om op 17 mei reeds naar de Hoofden te stevenen. Hij komt voor Dover, ankert in de Singels en

vaart dan, op 18 mei, naar de Franse wal.. Op 19 mei ligt hij voor Etaples (Stabel) en vaart verder naar de hoek van Etretat (Strusaer).

Op 21 mei zien ze Wight en moeten ze daar een paar dagen ankeren wegens storm. De vaart gaat dan tussen de kaap de la Hague (Capdaghe), Barfleur en Alderney, ook Aurigny genaamd (Aurnau), Wight en Portland om te kruisen op 30 mei tussen Etretat (Strusaer) en Beversie (Beachy Head).

Saint-Valéry (Sinvalleri)-sur-Somme zien ze op 2 juni, maar ze moeten drijven van kalmte om op 3 juni langs de Franse wal tot Dieppe te geraken.

Van 6 tot 7 juni laveren ze van achter de Singels, waar ze geankerd hebben, tot bij Folkestone (Volstum!) « om d'hebbe te stutten » en dan gaat het naar de Hoofden.

Ze maken op 8 juni jacht op een Franse kaper die op 't strand zit rond de Broers, komen op de rede van Oostende en gaan dan hun anker smijten voor Vlissingen, tussen de Zeeuwse banken, wegens de storm. Na voor Oostende, op 14 juni, buiten de bank van Oostende geankerd te hebben om volk op te halen, varen ze op 16 juni tot Kales, de zee in, naar kaap Gris Nez (Swerte Nest) op 18 juni. Er wordt dan verder gekruist tussen de Engelse wal, Kales, Gris Nez,

Le Tréport en opnieuw de Engelse wal, dit alles tussen 18 en 22 juni.

Ze komen tot vóór Boulogne (Boliénien) om via Kales en Grevelingen op 26 juni, te 14 u. binnen Oostende te komen. Deze reis heeft de normale duur van zes weken geduurd, maar had als uiterste punt, slechts kaap de la Hague.

Bevreemdend is de tocht tot Vlissingen; maar wellicht speelde de storm hier een rol en wilde Carpentier een veilige opper kunnen maken, na de jacht aan de Broers.

5. Het vijfde bewaarde boordjournaal vermeldt van François CARPENTIER dat hij op 1 juli 1693 is uitgelopen uit Oostende met de Ste.

Thomas en Catharina (volgens het register der patenten: St.-Salvador, Thomas ende Catharina), « ghemonteert met vier stucken geschoot ».

Hij moet terug binnen in de haven wegens averij aan de grote mast.

Dan maar opnieuw vertrokken naar Duinkerke om, wegens slecht weer, via Nieuwpoort terug naar Oostende te komen.

- Op 6 juli varen ze definitief uit via Duinkerke tot Kales, vandaar op 10 juli naar Dover en de Singels. Op 14 juli gaat het naar de Franse wal; ze worden gejaagd door Duinkerkers en vluchten naar South Foreland. Ze kruisen — soms vluchtend — tussen 16 juli en 21 juli tussen Nieuwpoort en Dover tot aan Kaap Gris Nez. Op 22 juli zien ze Boulogne en op 23 juli varen ze tussen Le Tréport (Tryport) en Dieppe. Op 25 juli worden ze zo fel gejaagd door Franse fregatten, dat ze naar de Engelse wal zeilen. Samen met drie andere Vlamingen zeilen ze op 27 juli naar de Franse wal en de Hoofden, waar ze blijven

drijven. Via Kales en Duinkerke varen ze tussen 29 juli en 4 augustus naar Oostende, waar ze binnen roeien. (18bis).

*
* *

Wanneer men deze reis- en kruisroutes op de kaart zet, ziet men duidelijk dat de jachttaktiek erin bestaat langs de Franse wal te varen en eveneens, hetzij vluchtend voor een vijand, hetzij om te patrouilleren van de Franse kust naar de Engelse kust en omgekeerd, te kruisen.

CARPENTIER gaat nooit, met zijn kleine tonnenmaat-schepen, voorbij « les Sept Iles », de zeven eilanden.

III. HET RESULTAAT.

Brachten de tochten van François CARPENTIER veel op ? Ogenschijnlijk lijken de resultaten niet zo briljant, volgens de registers der prijzen van de Admiraliteit en volgens de boordjournalen. De lijst van zijn prijzen is vlug opgesteld. Ze volgt hier. (19)

<i>Nr. van het prijzen- register</i>	<i>Datum van aankomst te Oostende</i>	<i>Naam en lading van de prijzen</i>	<i>Opbrengst in gulden</i>
4/89	?	1 pynas « de Christina » van 125 Last, met wijn, brande- wijn en tabak. Rantsoenen : 94 + 160 + 200 gulden	4033-0
24/90	?	1 Hollandse hoeker die nog in Dortmund ligt. Hernomen op de vijand (12.4.1690)	—
40/90	4/6/90	1 schip « de Jonghe Tobias » met pek en teer	teruggegeven !
56/90	18/8/90	1 craeyer « Den Pelicaen » met pek, teer en ijzer 1 snau met deylen (20) en staal	4340-0-0
60/90	3/10/90	1 schip St.-Pieter met deylen, droge vis en pijpeduigen 1 buyse « de Marguerite » alleen ballast	1856-6
70/90	19/11/90	1 pinasse met wijn « den Swarten Brill »	16328-10-0

(18bis) De reisroutes werden geresumeerd uit de boordjournalen waarnaar reeds onder nota's 6 en 9 werd gerefereerd.

(19) A.R.A., Adm. 584, 4e register der prijzen.

(20) Deylen : planken van dennenhout.

109/91	—	1 Franse bark « La Marie » met brandewijn - Opgevoerd te San Tona in Biscayen (22) op 14/6/91 en verkocht « bij order van dit Siege » (21)	4346-8
13/91	—	Hernomen op de vijand : 1 Engelse pincke-backeljau en moluwe : verkocht te Santona (22)	
123/91	4/12/91	1 fluit « De Hope » met koperen platen	100988-4-0
	4/12/91	1 schip met staal, blik en deylen	
145/92	1/6/92	1 fregat met 6 stukken	2255-10-3
151/92	11/6/92	1 fluyte « Salomons Wysheyt » met zout, van 300 vat.	14851

De rantsoenen vermeld onder nr. 4/89 van het prijzenregister werden genomen op vissers gejaagd door François CARPENTIER in compagnie van Kapitein Carel PIETERS (23), op 24 mei 1689, 25 mei 1689 en 26 mei 1689 (24).

Op drie jaar tijd lijkt de oogst dus niet zo groot te zijn. Daar zijn wel redenen voor.

In de eerste plaats varen nog weinig Franse schepen door het Kanaal. Een Koninklijk Frans manifest had immers verbod gegeven aan alle Franse schepen nog het Kanaal te bevaren (25), en inderdaad bij de opgebrachte prijzen zijn er heel wat schepen die varen onder neutrale vlag, maar met een lading bestemd voor de vijand. Dientengevolge ontstaan heel wat incidenten ; vnl. met de Denen en de Zweden zijn er moeilijkheden.

Onder druk van de Zweedse en de Deense regeringen zwicht de Staatsraad te Brussel al te vaak voor buitenlandse dreigingen. De algemeenheid der reders beweert zelfs niet meer verder te zullen « armeren », indien de toestand niet betert (26).

(21) dit Siege : de zetel van de Admiraliteit te Oostende.

(22) Santona : kleine haven, naast Santander, in Biskaye.

(23) Compagnie wordt gemaakt wanneer men samen met een of met verschillende kapers samen gaat jagen op een doel. De opbrengst wordt proportioneel verdeeld volgens het aantal deelnemers. Een rantsoen is een losgeld voor een gevangene of zelfs voor een schip.

(24) Cfr. A.R.A., Adm. 672, prise 46, p. 26 & vlg.

(25) A.R.A., Adm. 829, farde 1688, St.-Pierre, 4 juni 1689.

(26) A.R.A., Adm. 546, stuk van 5 december 1692.

De betwistingen over deze prijzen duren veel te lang (27). De liquidatie van de opbrengst der prijzen wordt trouwens zowel door de reders als door de Overheid steeds vertraagd en uitgesteld. Op 30 januari 1697 vinden we nog een brief van Cornelis BOUBEREEL, depositaris van François Carpentier in 1692 die, vijf jaar nadien dus, dan nog maar opgave geeft van de te verdelen som tussen reders en bemanning (28) van een prijs van 1692.

Bij de dood van de bekende reder Boudewijn BORM moeten nog de belangen van eventjes 2800 matrozen worden gevrijwaard. Een deel van deze laatsten had trouwens reeds verkozen de zijde van Spanje te verlaten om in Franse dienst te komen en hun deel wordt dan ook opgeëist door de Admiraliteit van Oostende (29).

Vervolgens lijdt de gewone kaapvaart onder de concurrentie der konvooschepen, die door de Staten van Vlaanderen zijn uitgerust om de Vlaamse koopvaardischepen te begeleiden naar Cadix, Lissabon, Alicante, Sevilla, Biskayen enz., en naar de diverse havens van de Engelse kust. Deze konvooschepen, « zwaere Lands- of Geleyd-schepen », beoefenden als belangrijke bijverdienste eveneens de kaapvaart, soms samen « in compagnie » met echte kapers en ze snoepten aldus heel wat af van de kapiteins slechts varende met patente of commissie ter kaapvaart (30). De namen van de bevelvoerende kapiteins der konvooschepen zijn trouwens zeer beroemde namen uit de Oostendse maritieme geschiedenis : o.a. Filips van Maestricht, Paul Bestenbustel, Michel Mansfelt, Ambrosius Rodriguez, Guillaume De Rudder, Jan Lauwereyns.

De kleinere tonnenmaat der meeste kapersschepen is waarschijnlijk te wijten aan het bestaan der zware en sterk bewapende fregatten van de konvooidienst.

IV. TAKTIEK.

De tactiek van CARPENTIER, zoals van zijn collega's, is blijkbaar zoveel mogelijk het vechten te vermijden. De grote passie is eruit. Het vechten totterdood uit de tijd van de strijd tussen Spanje en Holland — de Hollandse « rebellen » — is gedaan. François CARPENTIER wordt trouwens soms meer gejaagd door de Fransen dan hij zelf jaagt. Wanneer hij gejaagd wordt, vlucht hij, vaak naar de Engelse wal, tot aan Beachy Head of tot in de Singels en de Downs. Soms moet hij daarbij, zoals op 26 mei 1689, de riemen gebruiken om weg te roeien van drie à vier Fransen die jacht op hem maken. Enkele dagen voordien was hij afgezakt tot aan de Somme en had er samen met kapitein Carel PIETERS, met wie hij « compagnie » had gemaakt, enkele vissers gerantsoeneerd. In een andere reis, die begon op 20 augustus 1689, probeert hij opnieuw op vissers jacht

(27) A.R.A., Adm. 548, correspondentie van de Admiraliteit van 1695.

(28) A.R.A., Adm. 549, farde 1697, stuk dd. 30.01.1697.

(29) A.R.A., Adm. 884, 2e serie losse stukken, stuk 9, Brief ter zake, met akkoord van Brussel in apostille dd 23 januari 1692.

(30) *L. Gilliodts-Van Severen*, Cartulaire de l'ancien estaple de Bruges, IV, p. 496 & vlg. Ook J. BOWENS, op.c., blz. 158. Bij L. Gilliodts-Van Severen vinden we gegevens over de opbrengst der prijzen der konvooschepen.

te maken, voorbij Dieppe, maar de « kontrarye wyndt » doet hem zijn prooi verlaten. Bij Saint-Brieuc neemt hij op 1 september een « barcke » met kolen, die hij laat gaan tegen een losgeld van 1500 gulden. Een visser wordt gerantsoeneerd voor enige « etelycke » waren.

Op 8 september wordt hij zelf gejaagd door twee Oostendse kapers, Joannes SAERELS en Roel SYBERSEN. Tot dan toe is geen schot gevallen... Af en toe wordt een verdacht schip « gepreyd » (31) of schiet men een schot om het te doen strijken. Men zet de jolle uit en gaat aan boord om zeebrieven en congnossementen na te zien.

Een ernstig gevecht grijpt eindelijk plaats, wanneer de St.-Thomas, waarop kapitein Roelant SYBERSEN commandeert met François CARPENTIER als luitenant, de strijd aangaat op 26 juli 1690, met een Franse snauw, die zich uitstekend verdedigt met zijn 8 stukken en 4 bassen. Ze vechten gedurende ongeveer vier glazen (32) tegen hem, maar dan wordt de linkerarm van SYBERSEN afgeschoten en moeten ze bovendien de Franse snauw verlaten uit vrees dat zij de wal zouden geraakt hebben.

François CARPENTIER steekt dan, als kapitein in de plaats van SYBERSEN, opnieuw in zee met dezelfde St.-Thomas op 1 augustus 1690. Op 3 augustus neemt hij in gezelschap van kapitein Francis DE SMIDT een schip dat naar Nantes vaarde en dat ze doen strijken tussen South en North Foreland. Het wordt door de kapiteins DE SMIDT en BESTENBUSTEL (33) naar Oostende geleid.

Alles gaat verder goed, onder vermelding van de namen van de Vlaamse kapiteins, die ze onder het patrouilleren ontmoeten, tot wanneer ze op 17 augustus een Zweed ontmoeten die ze visiteren en aan zijn boord een brief ontdekken die aangaf dat hij naar Frankrijk vaarde. Ze brengen hem op naar Oostende en, aldaar op de rede gekomen, verzoekt François CARPENTIER een van zijn reders aan boord te komen om te weten of dergelijke schepen mochten opgebracht worden. De reders Jacobus HAMILTON en Francis PELLE komen aan boord en zeggen dat ze een sein zouden geven ingeval de buit mocht binnengevaren worden. Achteraf gebeurde dit. Maar de bemanning had de stal geroken : toen het « volck » dat ziet, weigeren de mannen verder te « cruysen » en eisen ze om ook te mogen de haven binnen varen. De bootsman ging met deze boodschap naar de kapitein die dit niet toestond, « soe sijn sij met alle man naeromlaech toe gelopen en rijepen alle gelijk niet meer te willen cruysen ». CARPENTIER werd dan ook genoodzaakt op de rede te blijven liggen.

's Anderendaags vraagt de kapitein of de mannen nog acht dagen willen kruisen, waarop een algemene weigering volgt. Een jolle wordt aan land

(31) Preyen = praaien = toeroepen om inlichtingen te krijgen of om het schip te doen stilleggen om er aan boord te gaan.

(32) 1 glas = een halfuur, d.i. de tijd waarop oorspronkelijk een zandloper uitliep aan boord van de schepen.

(33) BESTENBUSTEL, later kapitein van het konvooischip « De Koninginne » (cfr. nota 30), vaart op dat ogenblik met patente van 7 juli 1690, te kaapvaart met de snauw met 3 stukken, « Stella Matutina ». A.R.A., Adm. 567, 1690, 7.7.1690. Francisco DE SMIDT commandeert de snauw « St.-Jago de Victoria Secundus » met 6 stukken, A.R.A., Adm. 567, 1690, 13.5.1690.

gestuurd om de reeds genoemde meneer HAMILTON te verzoeken aan boord te komen om orde op de zaken te stellen. HAMILTON, aan boord gekomen, stelt de vraag wie wil verder varen en allen weigeren opnieuw, waarop hij een bevelschrift van de Admiraliteit voor de dag haalt en doet voorlezen door de schrijver, « soo hebben sij alle gelijck geroepen : wij vaeghen ons gadt daeraen ». In woede ontstoken (« in callier geschoten ») verlaat HAMILTON het schip en roept dat ze dan maar moeten binnenkomen « aengemerckt dat die schellemen niet willen cruysen... »

Nochtans probeert CARPENTIER zijn volk nog te vermurwen en geeft hij bevel het anker te lichten. Twee mannen weigeren te gehoorzamen, waarop de kapitein met een « studt » van de boot een der mannen een slag geeft. De twee muiters boksen hem omver zodat hij achterover op een van de stukken valt. De kapitein vraagt dan nogmaals « met schoene woorden comman kinders laet ons niet meer als acht daegen gaen cruysen wij sullen dan naer binnen loopen »... De « kinders » zeggen vlakaf neen en beweren op de rede te willen blijven liggen om « onse cost op te heeten... ». Dan heeft CARPENTIER maar het anker gelicht en is op 19 augustus 1690 van armoe de haven binnengevaren.

Dit pittig, maar wat brutaal incident, simpel beschreven door de schrijver van het schip, kreeg echter nog een staartje onder de vorm van een onderzoek, waarvan we het proces-verbaal bezitten (34).

Een belangrijk punt in de verhoren van de dertien getuigen gaat om het feit of er geroepen is « dat de heeren met hunne ordonnantie hun gaet vaegen », ofwel dat zij « hun gat vaeghden met d'ordonnantie van de heeren van tsiege », of nog dat zij riepen « cloppende op sijn achterste dat is voor u »...

Men kon dus niet enkel moeilijkheden krijgen met de vijand, ook met eigen volk liep niet steeds alles van een leien dakje.

Een serieus gevecht greep plaats gedurende de reis van mei 1692, toen François CARPENTIER op 16 mei uit Oostende vertrok met de St.-Thomas, « omtrent twee uren naer middagh ». Het krioelt van Vlamingen tussen Dover en de Franse wal. Hij ontmoet bijna alle konvooiers en alle kapers uit Oostende, gedurende zijn tocht. Hij jaagt, zonder gejaagd te worden. Op 28 mei echter komt er spektakel ; CARPENTIER samen met Passchier DE RUDDER, van Nieuwpoort, die vaart met een snauw met 8 stukken, « den Hertoghe van Beyeren » (35), maken jacht op een zeil gedurende ongeveer een uur. Bij het naderen van de vijand zien ze dat het een oorlogsschip is van Le Hâvre, met 6 stukken en 4 bassen, « ende naer wel 4 uren geslaghen hebbende onder het los branden van omtrent 50 schooten canon ende ontelbaer mosschetterije sijn hem savons omtrent 9 uren aen boort ghecomen en hebben hem gheimporteert, ende hebben met den prijs gheel den nacht met corte seijlen gheseijlt ». Op 29 mei werd de prijs naar Oostende gezonden. Van deze prijs, een fregat, vinden we waarschijnlijk een spoor in de uittreksels van de registers der prijzen van de Admiraliteit op nr. 145/92.

(34) A.R.A., Adm. 881, 9.

(35) A.R.A., Adm. 568, farde 1692, patente van 6 mei 1692.

De taktiek van de te lossen schoten om een schip te doen naderbij komen, werd gebruikt op 5 juni : « nemen een fluyte naer ons afghecommen » na twee « scheuten canon »...

Typisch is ook het nemen van een visser van Dieppe, die ze laten gaan nadat hij hun wat vis en een klein « rafressement van landt voor rantsoen ghebrocht heeft ». Of het « rafressement » wijn of cider was, weten we niet...

Daarmee is ook de kous af voor deze reis.

Het laatste « joornael van Capⁿ Franois Carpentier voerenden den snauw schip ghenaeamt Ste. Tomaes et Catharina ghemonteert met vier stucken gheschoot », vangt aan op 1 juli 1693.

Ook op deze reis krioelt het van Oostendenaars in het Kanaal, w.o. de konvooiers. Slechts een paar evenementen zijn de moeite waard aangestipt te worden.

Op 23 juli, tussen Le Tréport (Trijport) en Dieppe veroveren ze een « diepo », die ze laten gaan voor tien patacons, een tonneke brandewijn van 16 à 17 stopen en een schaap ! Maar 's anderendaags, rond Dieppe, vecht CARPENTIER met een snauw die « met ons schoot ende moschetterie » maar ze raken bij hem niet aan boord.

Op 4 augustus roeien ze de Oostendse haven binnen (36).

V. BESLUIT.

De tochten van François CARPENTIER zijn exemplarisch voor deze van zijn talrijke collega's, die eveneens met een snauw de zee instaken. Tussen 1689 en 1697, vonden we 130 patenten of commissies ter kaapvaart voor snauws, 53 voor sloepen en 12 voor « diepo's ». Slechts voor 31 fregatten werd toelating verleend. De kleine tonnenmaat is dus de regel.

Kapiteins zoals François CARPENTIER hadden het niet gemakkelijk : weinig waardevolle vijanden en grote concurrentie, ook vanwege de zwaar gewapende Vlaamse konvooiers.

Bovendien was de kaapvaart een vorm van gewapende roof met legale papieren geworden. De kapers waren niet langer zoals in de beroemde en beruchte tijden van voorheen, een hulpvloot voor de krijgsvloot en een verdedigingsvloot voor onze havensteden.

De boordjournalen van de oorlog tegen Frankrijk, waarvan dit van François CARPENTIER een typisch voorbeeld is, tonen ons dat duidelijk aan.

(36) De feiten werden geresumeerd uit de boordjournalen, waarnaar reeds gerefereerd werd onder nota 6. Zie ook nota 18bis.