

Robert Boterberge

Konvooiersschepen voor de Spanjevaart vanuit Oostende tijdens de laatste decennia van de 17de eeuw

KONVOOIERING VÒÒR 1682

De situatie in de Zuidelijke Nederlanden in de 2de helft van de 17de eeuw was allesbehalve schitterend. Onze gewesten kenden ingevolge de expansiezucht van de Franse koning Lodewijk XIV weinig jaren van vrede. Niettemin poogde men telkens tussen de oorlogen in een nieuwe toekomst op te bouwen: de verbetering van de waterwegen met in 1664 de uitdieping van de Gentse en de Oostendse vaarten, het graven van een handelskom in 1665 in Brugge en in 1669-1675 de bouw van een zeeluis te Slyckens (bij Oostende).

Oostende ontwikkelde zich na het verlies van Duinkerke in 1658 tot de belangrijkste zeehaven van de Zuidelijke Nederlanden en fungeerde vanaf 1665-1667 als thuishaven voor de konvoivaart op Spanje¹. De vaart op Spanje was door oorlogen en de aanwezigheid van kaperschepen één der kwetsbaarste zeeroutes. De koopvaardijvaartuigen, geëscorteerd door bewapende fregatten, werden tegen deze piraterij beveiligd. Dat escorteren gebeurde al in vroegere eeuwen. Vissersboten bijv. werden in de 15de en de 16de eeuw door oorlogsschepen begeleid² en keizer Karel V had in het midden van de 16de eeuw de vaart naar het zuiden, waar een belangrijke Vlaamse koopliedenkolonie aanwezig was, onder begeleiding van oorlogsbodems streng gereguleerd. Deze regeling kwam na enkele jaren in onbruik.

1 J. EVERAERT, *De internationale en koloniale handel der Vlaamse firma's te Cádiz (1660-1700)*, Brugge, 1973, p. 660-665.

2 R. BOTERBERGE, *Geschiedenis van het Blankenbergse visserijbedrijf*, Blankenberge, 2010, p. 16-18 en 35.

De onmiddellijke voorlopers van de officiële Oostendse konvoeringsvaart waren sinds 1653 de Duinkerke konvoeien. De Engelse bezetting van Duinkerke (1658-1662) betekende het einde ervan. Antwerpse handelskringen hadden zich daarop in 1665 tot de overheid gericht om opnieuw fregatten ter bescherming van de vaart op Spanje in te leggen. De Raad van Financiën liet op hun verzoek twee schepen voor escorte aankopen “*qui sortiraient du port d’Ostende*”. Het konvooi vertrok in oktober 1667 begeleid door de fregatten ‘Castel-Rodrigo’ en ‘La Maison d’Autric[h]e’. De Admiraliteit beschikte in totaal over zes escorte-fregatten, o.a. de ‘Justine’ en een splinternieuw fregat. Nog op 18 augustus 1668 kocht jonker Jan Anthoine vander Leepe “*ontfanger generael van Syne Majesteits convoy gheldt*” aan de Antwerpse koopman Matthys van Wechelen het fluitschip ‘De Maeght van Ghendt’³. Dit “*fluuytte schip*” van 80 last “*met alle syne masten, seylen, hancers, tauwen ende andere equipage*” lag op dat ogenblik in de haven van Oostende.

Ondanks de beveiliging geraakten de schepen met moeite bevracht en het konvoeringsrecht van 1% volstond niet om de financiële lasten te dragen zodat de escorteschepen eveneens koopwaar en passagiers vervoerden.

De uitredingen kwamen in het gedrang. De afvaart begin 1670 van zes vaartuigen werd met zes maanden uitgesteld omdat die met moeite voor 1/4 bevracht geraakten en het voorziene vertrek van de schepen eind mei ging zelfs niet door⁴. De hervormingen door de landvoogd Monterey in 1671, zoals drastische bestuurs-hervormingen en ruimere fondsen, stimuleerden een tijdelijke heropleving. De moeilijkheden begonnen opnieuw in 1674, zelfs tot in Spanje. Vlaamse en Brabantse kooplieden hadden eind 1674 schepen bevracht die vanuit Oostende onder escorte van het schip ‘Castelrodrigo’ begin 1675 te Cádiz aanlegden. De goederen wer-

3 BRUGGE, *Rijksarchief*, Fonds van Zuylen, nr.907. Fluitschip: dit scheepstype met zijn grote laadruimte was van de 17de tot ver in de 18de eeuw het koopvaardij-schip bij uitstek.

4 EVERAERT, *De internationale en koloniale handel*, p. 661.

den er echter in beslag genomen onder het voorwendsel – “*op pretext*” – dat het Franse koopwaar was⁵. Vier jaar later zou de officiële konvooiëring zelfs helemaal weggevallen zijn⁶.

Schippers drongen toch af en toe op bescherming aan. Het Brugse stadsbestuur ontving op 7 juni 1681 een brief uit Londen, getekend door twaalf Brugse schippers⁷. Ze lagen er “*elck met hun schip, som ghelaeden ende som niet*” en wezen op het gevaar door schepen met “*Brandenburgsche commissie*” opgevoerd te worden. Volgens de schippers was kaping niet denkbeeldig vermits onlangs Nieuwpoortse en Oostendse vaartuigen door Brandenburgers waren genomen en naar Duinkerke opgevoerd. Hierop stuurde de Brugse magistraat een delegatie naar de centrale overheid met het verzoek dat probleem op te lossen of op zijn minst te zorgen voor een voldoende escorte “*om de schepen over ende weder te passer*”. Zoals het stadsbestuur het voorhield was dat een zaak die het welvaren van het hele gewest aanbelange.

HERVORMINGEN DOOR GOUVERNEUR-GENERAAL MARKIES DE GRAÑA

Markies de Graña, van 1682 tot 1685 gouverneur-generaal van de Zuidelijke Nederlanden, zette zich nu op zijn beurt in voor “*le re-stablissement du commerce et navigation*”. Hij was van oordeel dat via geprivilegieerde handelsbetrekkingen met Spanje een economisch herstel voor onze gewesten moest mogelijk zijn⁸. . . “*a cette fin il estoit necessaire de leur accorder dans les ports d’Espagne toutes les franchises, avantages et privileges dont jouissoient les nations Francoise, Angloise, Hollandoise et villes Anseatiques*”. Met dit doel vroeg hij in een schrijven van 16 juni 1683 aan de Spaanse koning (Carlos II) de nodige vrijheden en privileges voor de Zuidnederlanders in de Spaanse havens. Hij beklemtoonde in zijn brief “*den yver, neersticheyt ende ghetrauwicheyt vande inwoon-*

5 BRUGGE, *Stadsarchief*, Secrete Resolutie Bouck, 1672-1676, f. 193v-194.

6 EVERAERT, *De internationale en koloniale handel*, p. 662.

7 BRUGGE, *Stadsarchief*, Secrete Resolutie Bouck, 1679-1683, f.75v.

8 GENT, *Rijksarchief*, Staten van Vlaanderen, nr.624 en BRUGGE, *Rijksarchief*, Registers Brugse Vrije, nr.1601, tenzij anders vermeld.

ders van dese landen” zodat ze verdienden “soo favorabelick ghe-tracteert te worden in syne havens van Spagnien, namentlick inde ghone van Cadix ende Puerto Santa Maria”.

Zijne Majesteit verleende op 22 juli 1683 bij Koninklijk Besluit aan zijn “*bons sujets de par deça*” de gevraagde gunsten nl. “*alle de vryheden, advantaigen ende privilegien inde havens van Spaignen*”. De Spaanse koning stelde onmiddellijk de plaatselijke verantwoordelijken “*alwaer de voorschreven schepen sullen commen te arriveren*” hiervan op de hoogte. Markies de Santa Cruz en don Vespasiano Gonzaga, resp. gouverneur van de havensteden Cádiz en Puerto de Santa Maria (in de baai van Cádiz), alsook de kapiteins en de gezagdragers van deze havens kregen opdracht alles in het werk te stellen “*om aen de Vlamsche schepen te doen ghevoelen sulcke goede receptie*”. Ze moesten “*doen alle faveure ende goet tractement*” aan de commandanten van de fregatten en ervoor zorgen dat de Zuidnederlanders “*sullen wesen ghefavoriseert in dese commercie*”. Opdat alles naar wens zou verlopen en om aan de Zuidnederlandse kapiteins alle nodige bijstand te verlenen benoemde de koning de Vlaming Pedro de Harau tot commissaris-generaal van de Vlaamse Natie in Cádiz.

Markies de Graña informeerde de Raad van Vlaanderen over “*l’affection paternelle de Sa Majesté*” en de verleende voorrechten opdat de inwoners zich met meer moed en toewijding zouden toeleggen op “*l’augmentation de leur commerce et de toutes sortes de manufactures*”. Zijn initiatief kon ook onmiddellijk rekenen op goedkeuring en steun in de koopliedenmiddens. Zoals al vermeld gold de vaart op Spanje als één van de gevaarlijkste. Franse kaperschepen doorkruisten tijdens de aanhoudende oorlogen vanuit diverse havens de vaarroutes en waren een continue bedreiging voor de koopvaardischepen. Konvooiering was derhalve aangewezen. De gouverneur-generaal liet daarom in de haven van Oostende vier fregatten uitrusten, “*twee tot convoy ende twee ten laedinghe, alles ten coste van Syne Majesteyt ende tot beneficie van dese Provincien*”. De bedoeling was om telkens om de drie maanden de handelswaar naar de Spaanse havens te brengen. Graña stelde o.a. de stad Brugge op de hoogte van zijn initiatief

om de schepen te konvooiëren en vroeg het bestuur de kooplieden daarover te informeren “*om niet te verliesen soo goede occasie*”. Hij was van plan het konvooi op 24 juli 1683 vanaf de rede van Oostende te laten vertrekken⁹. Blijkbaar was er onder de Brugse Spanjehandelaars “*cleyne ghenegentheyt*” voor zijn initiatief. Brandenburgse kapers hadden immers op 18 september 1680 niet alleen de staatskonvooier ‘Carolus Secundus’ tijdens de heenreis opgebracht, maar “*ooch hunne goederen*”. Ze verklaarden dat ze in dezelfde onzekerheid verkeerden over een goede afloop, omdat nu ook Denemarken voor gevaar op zee zorgde¹⁰ ... “*welcke croone men seght al ghelycke pretensien t’hebben tot laste van Spaignen ghelyck Brandenburg heeft ghehad*”. Ondanks de Brugse twijfels vertrokken op 28 juli 1683 vier schepen naar Cádiz - ‘De Maeght van Ghendt’, ‘Sinte Franchois’, ‘Marquis de Graña’, ‘Santa Maria’ - waar ze op 20 augustus aanlegden en waar ze eveneens “*soo wel ontfanghen syn gheweest van de voorschreven Gouverneurs*”.

Markies de Graña die het Brugse stadsbestuur op de hoogte gebracht had van de koninklijke voorrechten in de Spaanse havens¹¹ drong bij het bestuur aan om van deze gunst - “*bénéfice si considérable*” - gebruik te maken om de inwoners “*te animeren om de negotie met meerder couraige aen te nemen dan sy en hebben gedaen voor desen*”. Het volstond niet alleen de handel te stimuleren maar ook om via vrijstellingen en “*autres avantages*” nieuwe manufacturen aan te trekken. Het stadsbestuur dankte de gouverneur-generaal omwille van zijn bekommernis voor de welvaart van het land en beloofde de kooplieden van dat alles op de hoogte te stellen. Toch kon het niet nalaten Graña mee te delen dat men in Brugge de gewoonte had niet enkel de nieuwe manufacturen te begunstigen “*by eenighe vrydommen ende exemptien*”, maar ook aanzienlijke sommen te bezorgen voor het vervoer van de nodige materialen, “*jae selfs met het gheven van premia voor ider stuck werckx*”.

9 BRUGGE, *Rijksarchief*, Secrete Resolutie Bouck, 1679-1683, f. 188v.

10 *Ibidem*.

11 BRUGGE, *Rijksarchief*, Secrete Resolutie Bouck, 1683-1688, f. 2-2v.

De voornoemde fregatten waren op 7 oktober 1683 in Oostende terug. Van twee ervan weten we dat ze enkele dagen later naar Brugge doorreisden: de 'Sinte Franchois' (kapitein Philip van Maestricht) op 19 oktober met 100 vaten Spaans zout en op 22 oktober 'De Maeght van Ghendt' (schipper Nicolas de Ruddere) met 290 vaten Spaans zout en wol¹². De bedoeling was nu alle vier de schepen voor konvooiëring uit te rusten maar daarvoor was er geld nodig. Aan de Staten van Vlaanderen werd gevraagd in "*la caisse dudit armement*" 24.000 gulden te storten en dat bedrag af te houden van de 100.000 gulden die de Provincie aan de gouverneur-generaal geleend had. Op 21 oktober beslisten de Staten van Vlaanderen "*het selve versouck toe te staen opde voorseyde conditien*". Verzekerd van de nodige financiën was Graña van plan om de vier fregatten op 8 november opnieuw naar Cádiz te laten afreizen met "*de manufacturen ende andere coopmanschappen van dese Nederlanden*". Het was tevens zijn bedoeling om de schepen aldaar ter plaatse te hebben bij de aankomst van de galjoenen uit Amerika om er zilver voor onze gewesten in te laden. Het eskader vertrok uiteindelijk pas op 14 december.

De gouverneur-generaal had intussen op 2 december 1683 het maandloon van de kapiteins Francois de Schodt en Nicolas de Ruddere van 60 naar 100 gulden verhoogd. Verder ontvingen ze voortaan een toeslag van 100 gulden per reis "*ter cause van haerlieder taire*" of "*en consideration des fraiz qu'ilz font a Cadix*". Tevens had hij op 4 december in naam van Zijne Majesteit een aantal richtlijnen voor de goede werking van de konvooiëring opgesteld:

- Vijf fregatten "*avec toute leur artillerie, munitions, agrez et equipages*" worden voor de konvooiëring ter beschikking gesteld: de 'Santa Maria', de 'Marquis de Grana', de 'Sinte Franchois', 'O.L. Vrouw van Gratie' en 'De Maeght van Ghendt'.
- Er is een bedrag van 4.000 gulden per maand voor de werking ervan ter beschikking en het scheepsvolk wordt op dezelfde wijze betaald als de troepen hier te lande ... "*en la meme forme et maniere que des autres troupes et gens de guerre logez en la province*".

12 BRUGGE, *Stadsarchief*, Schippers dossiers (1688-1704) alsook Gedrukte plakaten, 2de Reeks, Reg. 4, nr. 83.

- De inkomsten uit de konvooiering worden in een fonds gestort dat uitsluitend bestemd is voor de uitrusting, het onderhoud en de aankoop van nieuwe schepen om de slagkracht te verhogen.
- De konvooieringsschepen mogen enkel worden ingezet voor de scheepvaart en het goederentransport van en naar Spanje, "*sans qu'ilz pourront estre envoyé en autre lieu, n'y employz en aucune manière dans les escadres ou armées navales de Sa Majesté*".
- Het bevel op de fregatten hoort uitsluitend aan bekwame kapiteins van eigen bodem toe... "*capitaines experimentez au fait de la marine et qui soient naturels et originaires de ce pays*".
- Het hoogste gezag over de konvooiering berust bij de Raad van Financiën. De Raad van Vlaanderen krijgt wel inspraak in het bestuur en in beleid wegens zijn grote inzet voor deze onderneming. Daartoe wordt een commissie samengesteld bestaande uit de eerste schepen van Gent, de eerste burgemeester van Brugge, één van de vier burgemeesters van het Brugse Vrije, een pensionaris alsook een commissaris door de gouverneur-generaal benoemd. Deze commissie geeft de bevelen voor de samenstelling en de betaling van de bemanning, voor de bouw of de aankoop van schepen, om het vertrek en de terugkeer van het konvooi te regelen... kortom voor alles wat de goede werking aanbelangt.
- De commissaris samen met de commissie benoemen een medewerker "*pour administrer la recette des moyens et fondz*".
- Een commissaris-generaal reist met het konvooi mee (Jacques Ernest de Castillion) en er worden ook twee equipagemeesters aangesteld, resp. te Oostende en te Brugge.
- Heel de administratie, "*tant en despence qu'en prouffit*", zal worden voorgelegd aan de afgevaardigde commissarissen en aan de Raad van Vlaanderen.

BEVRACHTING, KOSTEN EN OPBRENGSTEN

Later gebeurden er enkele aanpassingen aan deze schikkingen. Op vraag van de gouverneur-generaal in maart 1684 werd het bedrag "*tot het uyt reeden van de selve schepen*" vanaf september e.k. tot 6.000 gulden opgetrokken. Op verzoek van de kooplieden konden de fregatten voortaan ook "*convoy verleenen*" naar andere bestemmingen dan enkel naar en van Spanje: "... *ende dat ande*

directeurs van het convoy oock sal gelaten worden de faculteyt om naer gelegentheyt van saecken ende van tyde op het versouck vande kooplieden te mooghen convoy verleenen oock op anderen platsen als op Spaignen". Zo vroegen bijv. eind mei 1684 kooplieden en schippers aan de Brugse equipagemeester Nicolas Droomers om aan zestien "*gheladen binlanders ghedestineert naer Oostende ende Nieupart*" die te Vlissingen lagen, konvooi te verlenen. Jan Laureyns, kapitein op het fregat 'Sainte Thérèse', kreeg de opdracht deze vaartuigen te begeleiden om "*de selve te bevryden jeghens den viant*".

Het fregat 'O.L.Vrouw van Gratie' met kapitein Jacob Francke, vertrok op 1 december 1683 naar Bilbao met o.a. aan boord een bode "*dragende brieven van Syn Excellentie (de gouverneur-generaal) aan Syne Majesteit*" en kwam pas op 20 februari 1684 te Bilbao aan.

Twee weken na het vertrek van voornoemd vaartuig, op 14 december 1683, verliet een eskader van vier fregatten Oostende met bestemming Cádiz: de 'Santa Maria' bewapend met 50 kanonnen (kapitein Francois de Schodt), de 'Marquis de Graña' bewapend met 36 kanonnen (kapitein Nicolas de Ruddere), de 'Sinte Franchois' bewapend met 18 kanonnen (kapitein Philippe van Maestricht) en 'De Maeght van Ghendt' bewapend met 30 kanonnen (kapitein Loys de Bruyne).

Het eskader, onder het algemeen commando van Francois de Schodt, transporteerde zowel vracht als passagiers en kwam na 25 dagen, op 7 januari 1684, te Cádiz aan. De inkomsten uit het vrachtvervoer bedroegen resp. 718 gulden 17 stuivers 6 deniers op de 'Santa Maria', 465 gulden 10 stuivers 6 deniers op de 'Marquis de Graña', 645 gulden 10 stuivers 6 deniers op de 'Sinte Franchois' en 1.369 gulden 10 stuivers op 'De Maeght van Ghendt'.

De passagiers betaalden voor hun reis 338 gulden 8 stuivers zodat in totaal 3.537 gulden 16 stuivers 6 deniers als ontvangsten geboekt werden. Volgens het rapport hadden de "*uuyt vraghten*" merkelijk meer kunnen opbrengen, ware het niet dat men naast

meer dan 200 pakken uit Rijsel en “*andere quartieren*” had gegrepen omdat markies de Graña wenste dat het tijdstip van het vertrek van de schepen “*precis geobserveert*” zou worden.

Voor de terugreis op 19 februari uit Cádiz waren er ook kosten, zoals de uitgave van 2.201 gulden 9 stuivers in de Spaanse havenstad “*voor diversche onkosten*”. Daarnaast was er de aankoop van 63,5 aroben olijfolie en 306,5 aroben wijn als provisie voor de vier fregatten “*vermits opde uutreyses maer en syn voorsien geworden van bier ende boter tot huerlieder arrivement in Cadix*”. Verder ontvingen de kapiteins 960 gulden “*in consideratie vande onkosten extra ordinaire tot Cadix*”. Tenslotte waren er extra-uitgaven voor proviand en “*rafrichissementen*” ten behoeve van don Alonso Carnero en zijn gevolg. Don Alonso stapte te Cádiz aan boord met een groot bedrag dat “*Syne Majesteit was sendende naer dese provintien*”. Het betrof een hulpgeld van “*ontrent*” 500.000 patacons (1.250.000 gulden) “*tot secours van dese landen*” dat hoogst dringend was “*mits daer aen was importeerende het verlies van gheheel het landt*”. A. Carnero (1634-1721), ridder in de orde van Santiago, was van 1679 tot 1681 het hoofd van de staatssecretarie in onze gewesten¹³ en bekleedde daarna de post van algemeen legerinspecteur, “*veedor général de l’armée*”.

Na een reis van een 40-tal dagen liep het eskader op 1 april 1684 veilig en wel de haven van Oostende binnen. Zoals op de heenreis waren de fregatten geladen met “*vrecht ten retoere*”, met een totale waarde van 1.067 gulden en één stuiver: resp. 362 gulden 10 stuivers 9 deniers op de ‘Santa Maria’, 129 gulden 13 stuivers op de ‘Marquis de Grana’, 83 gulden 7 stuivers op de ‘Sinte Franchois’ en 491 gulden 10 stuivers 3 deniers op ‘De Maeght van Ghendt’.

Van het hulpgeld - “*de las barras (zilverstaven) que ultimamente llegaron de Espana*” - liet men een bedrag van 142.500 gulden in Brugge, waarvan 16.000 gulden aan de *commis* Iudocus de la Villette werd overgedragen voor de maandelijkse betaling van

13 J. LEFEVRE, *La secrétairerie d'état et de guerre sous le régime espagnol (1594-1711)*, Brussel, 1934, p. 178-179.

4.000 gulden aan de konvooieringsschepen. I. de la Villette was beheerder “*vande pennynghen van 's landts convoy ende andere schepen*”. Hij behoorde tot de belangrijkste Brugse koopmansfamilies. Zijn broer Robert bekleedde het ambt van schepen van het Brugse Vrije en werd eveneens burgemeester van Brugge¹⁴.

Het voornoemde eskader kaapte op de heenreis, acht dagen na het vertrek uit Oostende nl. op 21 december 1683, het Franse fregat ‘Saint Nicolas’, gevoerd door Charles de Vaux, geboren en woonachtig te Saint-Malo. Het schip dat te Saint-Malo gebouwd en uitgerust was, kwam bevracht uit Marseille en was op weg naar Le Havre. Jan Laureyns, luitenant onder Francois de Schodt op de ‘Santa Maria’, nam het bevel op het gekaapte vaartuig over en voerde het naar Oostende. Het vaartuig werd te Oostende op bevel van Iudocus de la Villette en de commissarissen - “*daertoe ghelast by Syn Excellentie*” - onmiddellijk als konvooieringsschip uitgerust. Het droeg nu de naam ‘Sainte Thérèse’ waarop Jan Laureyns als kapitein bleef en werd bewapend met 18 kanonnen en 105 manschappen. Het recent gekaapte vaartuig werd al op 5 maart 1684 samen met het fregat ‘O.L.Vrouw van Gratie’, dat met 8 kanonnen bewapend was en waarop 67 man voer, onder het bevel van Jacob Francke, uitgestuurd om “*te gaen cruysen op het esquadre van vier scheepen*” dat men van Cádiz verwachtte. De opdracht was dit eskader met aan boord “*considerabel secours van pennynghen in baren*”, op zijn terugreis te versterken en te beveiligen tegen aanvallen van Franse oorlogsschepen uit Duinkerke, Le Havre en Brest.

De twee schepen hebben toen “*continuelyck gecruyst op het voorsyde convoy*”, zelfs tot voor de kust van Galicië (Noord-West Spanje), maar hebben “*de selve niet gherenscontreert*”. De twee kapiteins, J. Francke en J. Laureyns, ondernamen intussen wel succesvolle acties tegen Franse schepen. Ze kaapten achtereenvolgens:

14 (n.v.d.r.) Over de broers Josse en Robert de la Villette, zie ook: C. TERRY, ‘Van koopman tot edelman. De Brugse familie de la Villette in de 17^{de} eeuw’, in: *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis te Brugge*, 148 (2011), p. 141, 145-150, 153-159, 163-180.

- Op 10 maart 1684 een Bretoens schip dat uit Lissabon naar Haudierne (Audierne in Bretagne) voer met zout. Het werd naar Plymouth opgeleid waar de schipper onder arrest bleef.
- Op 11 maart 1684 de “*Fransche barcque Isabelle*”, waarop Noël Charles kapitein was. Het vaartuig voer van Terceira (Azoren) naar La Rochelle en was geladen met 24 kisten witte suiker, 58 rollen Braziliaanse tabak, 9 kisten muskaat en 9 pakken nagelhout. Nog een tweede Frans schip viel toen in hun handen: de ‘*Sainte Anne*’ met Jan Mahy als kapitein. Het kwam van Lissabon met bestemming Handieve (Audierne) en was geladen met zout. Beide schepen werden naar Plymouth opgebracht.
- Op 3 april 1684 in het zicht van Finisterre (Galicië) een Bretoens schip, afkomstig uit Portugal en geladen met 10 pijpen olijfolie, 4 kisten suiker en 24 hespen. De kapiteins verkochten het schip in Mongy (wellicht Muxía in Galicië) alsook een pijp olie voor 115 escudos en brachten de rest van de lading mee. De twee fregatten waren op 29 april in Oostende terug.

Volgens het verslag van de Oostendse equipagemeester Anthone Domicent (koopman-reder) bedroeg de netto opbrengst van “*alle de voorseide prinsen*” (buit) 5.153 gulden 10 stuivers 6 deniers. De bruto-inkomst was 6.160 gulden 1 stuiver voor resp.:

- de verkoop van goederen uit de ‘*Sainte Anne*’ o.a. een pijp olijfolie te Mongy in Galicië (Muxía?) = 275 gulden 8 stuivers;
- de verkoop van zout = 933 gulden;
- de verkoop van de vracht uit het schip ‘*Isabelle*’ = 5.012 gulden 4 stuivers;
- de aftrek van 60 gulden 11 stuivers “*die de capiteynen voorschotten hadden voor ververschynghe tot hun behoefte*”.

Tabel 1: opbrengst van de buit in 1684

275 g.	8 st.	0 d.
933 g.	0 st.	0 d.
5.012 g.	4 st.	0 d.
<hr/>		
6.220 g.	12 st.	0 d.
-60 g.	11 st.	0 d.
<hr/>		
6.160 g.	1 st.	0 d.

Van deze som werden de volgende posten in mindering gebracht:

- 433 gulden 18 stuivers 6 deniers “over *differente onkosten mits-gaders het cureren vande ghequetste in een combat jehghens de Fransche oorloochscheepen*”;
- 572 gulden 12 stuivers of 10% aan de bemanning beloofd “*van de schepen die sy soudē veroveren*”

Blijft 5.153 gulden 10 stuivers 6 deniers.

Bij dat nettobedrag dient nog gevoegd 1.747 gulden 5 stuivers 2 deniers “over den verkoop by *publique venditie*” van 9 pijpen olijfolie, 4 kisten suiker en 24 hespen alsook de opbrengst van “*de reste vande ladynghe vande barque St. Anna*” (in het totaal 2.317 gulden 6 stuivers), en afgetrokken: 375 gulden 18 stuivers van inkomende rechten te Oostende alsook 193 gulden 2 stuivers of 10% aan de bemanning beloofd (= 569 gulden). Dat kwam op 1.747 gulden 5 stuivers 2 deniers zodat het “*netto provenu van alle de voorseide prinsen*” neerkwam op:

5.153 gulden	10 stuivers	6 deniers
1.747 gulden	5 stuivers	2 deniers

6.900 gulden 15 stuivers 8 deniers

De vier fregatten bleven na hun terugkeer op 1 april 1684 uit Cádiz samen met de andere op Franse schepen jagen. Drie fregatten, de ‘Marquis de Graña’ (nu onder het commando van Francois de Schodt), de ‘Sinte Franchois’ en ‘O.L.Vrouw van Gratie’ (resp. onder het bevel van Philippe van Maestricht en Willem Bestenbundel), hadden als voornaamste opdracht drie Franse oorlogsschepen “*te attaqueeren*”. Deze escorteerden schepen geladen met munitie en scheepsgereedschap, bestemd voor de oorlogsvloot te Toulon. De drie Zuidnederlandse fregatten slaagden er slechts in aan de vijandelijke schepen schade toe te brengen ... “*beschadicht soo veel als sy condēn*”.

Andere acties kenden meer succes. De kapiteins Francois de Schodt en Philippe van Maestricht kaapten twee schepen waarvan de lading te Brugge door de equipagemeester Nicolas Droomers verkocht werd. Het eerste betrof een ‘gribane’ geladen met smidse-

kolen en delen (planken) en het andere een 'binlander' met een lading koolzaad. De opbrengst bedroeg 5.287 gulden 16 stuivers 9 deniers waarvan 538 gulden 16 stuivers aftrek voor onkosten.

Het vroegere gekaapte Franse fregat 'Saint Nicolas', als konvooi-eringschip uitgerust met de naam 'Sainte Thérèse', verdween uit de vaart. Het werd op 27 juni 1684 "*met de ingelaeden goederen*" onder toezicht van de Oostendse equipagemeester Anthone Domicent verkocht voor 28.011 gulden 16 stuivers 9 deniers. Op 10 oktober brachten de "*resterende goederen inde eerste venditie onvercocht*" 574 gulden 16 stuivers 8 deniers op.

De drie hoger vernoemde kapiteins - Fr. de Schodt, Ph. van Maestricht en W. Bestenbundel - bleven patrouilleren en Franse vaartuigen opsporen met het volgende resultaat:

- Op 24 mei 1684 enterden ze een "*cleyn schipken zonder masten*" met Thomas Theilone als schipper en dat "*vande bancq van Terneu*" (Terre Neuve/Newfoundland) kwam. De bemanning werd aan boord genomen en "*t selve (schipken) inden gront gecapt als niet bequaem synde om op te senden*".
- Op 25 mei namen ze een klein vaartuig geladen met 22.700 stuks makreel waarop Bertram Lesire het commando voerde. Het werd in brand gestoken "*als niet weerdich synde op te senden*".
- Op 31 mei veroverden ze een Frans vaartuig "*geladen met fruyt*", afkomstig van Viana (Portugal) met bestemming Nantes. Al het fruit was nagenoeg "*verrot ende bedorven*" en het schip werd "*inden gront gecapt*".
- Op 23 juni slaagde het eskader erin een klein koningsschip van Rochefort op te voeren. Het was bewapend met zes kanonnen en acht "*bassen*" (scheepsgeschut) en telde een bemanning van 60 koppen onder het commando van de Fresnay. De kapiteins verkochten dit "*coninxschipken*" in "*de coronie*" (La Coruña in Galicië). Dezelfde dag viel ook een schip in hun handen geladen met graan en glas. Het kwam van Port Louis (bij Lorient in Bretagne) met bestemming Lissabon en werd eveneens in "*de coronie*" verkocht.
- Op 28 juli maakten ze zich meester van een "*cleyn schipken*" van La Rochelle, geladen met 20 pakken papier, 12 pakken stof, een

partij hoepels en "*andere goederen*". Het vaartuig onder bevel van Julien Legadt, was op weg naar Terceira (Azoren). Schip, papier en hoepels werden door Adriaen de Roo (Oostends koopman) verkocht en de pakken stof droeg men voor verkoop aan de Brugse equipagemeester Nicolas Droomers over.

- Op 1 augustus kruisten de drie fregatten twee Franse schepen. De kapiteins Ph. van Maestricht en W. Bestenbundel kaaptten het schip 'Le Jardyn de Livorno', "*seer ryckelyck geladen*", waarop de Baschemin het commando voerde. Het was vanuit Saint-Malo op weg naar Lissabon en vandaar naar Livorno. Maar twee Franse oorlogsschepen slaagden erin het gekaapte vaartuig nog dezelfde dag te heroveren. Wel kreeg kapitein Francois de Schodt intussen het andere Franse schip, "*genaemt De Maene*" met kapitein de la Vigne, in handen. Dit vaartuig stevende van Saint-Malo naar Marseille, geladen met 600 tonnen teer en 10 rollen zeildoek. Het werd naar Plymouth opgeleid en pas op 15 oktober naar Oostende gebracht voor verkoop.

- Op 18 augustus kaapte kapitein de Schodt twee schepen. Het eerste was een vissersvaartuig, genaamd 'L'Occasion' met Pierre Legros als schipper. Het kwam van Terre Neuve met een lading "*terneuf visch*", 11 stukken levertraan, 5 tonnetjes traanolie en 8 stukken "*cyter*" en was op weg naar Le Havre, de thuishaven van schip en bemanning. De lading bracht 5.797 gulden 17 stuiver 9 deniers op. Het tweede gekaapte vaartuig was een Franse pinas, genaamd 'Le Benin' met Clement Bodin als kapitein, dat naar zijn thuishaven Dieppe voer. Het kwam van Santo Domingo, geladen met 834 rollen tabak, 1 oxhoofd "*prick toubacq*", een zak met "*cassia fistula*", 4 oxhoofden bruine suiker, 3 tonnetjes en een zak indigo, 84 balen en 2 zakken wit katoen. De twee "*prinsen*" (kapingen) werden op 24 en 25 augustus naar Oostende opgevoerd en de lading bracht bij de openbare verkoop op 12 september 1684 samen 9.560 gulden 17 stuivers 7 deniers op.

Het goederentransport van en naar Spanje onder de bescherming van de fregatten ging intussen verder. Onze gewesten waren omstreeks juni 1684 geïnformeerd dat Zijne Majesteit in Cádiz galjoenen liet uitrusten die op 15 augustus naar de Spaanse kolonies zouden afreizen. Gouverneur-generaal Graña liet in dat verband

de handelaars weten dat het fregat 'Santa Maria' op 24 juli "*preciselyck zal 't seyl gaen*" naar Cádiz met koopwaren "*manufactures et denrées de ces pays*". Het doel was het schip met de vracht "*by tyden*" nl. vóór het vertrek van de galjoenen, daar te laten aankomen. Indien nodig kon ook nog het fregat 'Sainte Thérèse' ingeschakeld worden. De Brugse equipagemeester Nicolas Droomers stelde evenwel op 8 juli de overheid op de hoogte dat er "*tot noch toe gheen goederen ghecommen zyn omme te laeden inden convoyer Santa Maria*". Volgens Droomers wachtten de handelaars op het resultaat van het nakende vredesverdrag met Frankrijk - het latere Bestand van Regensburg op 15 augustus 1684 - zodat hij het "*ongheraedich*" vond "*omme soo een groot armason te doen voor dertich a veertich packen*". Zijn voorstel was het vertrek van de 'Santa Maria' met 14 dagen uit te stellen: met de vrede in het vooruitzicht zouden ongetwijfeld veel goederen vanuit Rijsel afgezonden worden en het vertrek van de galjoenen uit Zuid-Spanje was voor het einde van september gepland. Uiteindelijk werd beslist de kooplieden van Brugge, Gent en Antwerpen te laten weten dat de 'Santa Maria' op 26 juli 1684 zou "*uuytloopen*" om het tot 4 augustus "*op de reede te laeten*" ... intussen konden "*de koopmanschepen ende vrechten aencommen*". Maar indien volgens ingewijden ("*de ghone hemlieden dies verstaende*") gevaar bestond dat het fregat door een vijand kon worden aangevallen, zou men het onmiddellijk naar Cádiz laten vertrekken "*het sy datter luttel ofte veel ladynghe in is ofte niet*". Het fregat vertrok uiteindelijk op 24 september.

Samen met de regeling voor de afvaart van de 'Santa Maria' werd er ook op gewezen dat de hoger vernoemde konvooieringsschepen al lang in de vaart waren "*ende beghinnen oudt te worden ende verslyten*". Men richtte zich daaromtrent tot graaf de Bergeyck om bij de gouverneur-generaal aan te dringen een bedrag van 10.000 gulden te voorzien voor de aankoop van hout "*tot construeren van een nieuw schip*". Het nodige ijzer daartoe was intussen al vanuit Biskaje ter plaatse aanwezig.

DE KONVOOIVAART NA 1685

Ook na Graña bleef de konvooivaart succesvol. Men wees in 1686 op de regelmaat ervan ... "*le convoy d'Ostende fait deux ou trois fois le voyage de Cadix avec deux ou trois navires marchandes*". Een konvooi zeilde inderdaad in de loop van 1686 drie keer over en weer naar Spanje¹⁵.

Een eerste konvooi liep in april de haven van Oostende binnen, waarvan er twee fregatten op 27 april naar Brugge doorreisden: de 'O.L.Vrouw van Gratie' met kapitein Jan Laureyns, en de 'Sinte Franchois', met kapitein Jacob Francke, beide schepen geladen met olijfolie. Een tweede konvooi bereikte in augustus Oostende waarvan de 'Sainte Thérèse', nu met Jan Laureyns als kapitein, op 19 augustus met een lading Spaanse wijn het sas van Slyckens passeerde. Het derde konvooi kwam begin december aan: op 10 december voeren Willem Bestenbundel, kapitein op de 'O.L.Vrouw van Gratie', en op 22 december Jacob Francke, kapitein op 'De Maeght van Ghendt', met een lading Spaanse wijn naar Brugge. Een deel van de vracht op dit laatste schip omvatte ook wol die te Brugge gestapeld werd¹⁶.

Maar in het najaar van 1687 dreigde het Brugse particularisme het succes en de vlotte werking van de konvooiering te verstoren¹⁷. Een konvooi liep in oktober 1687 de haven van Oostende binnen en de bedoeling was één of meerdere schepen geladen met wol onmiddellijk naar de Noordelijke Provincies te laten doorreizen "*pour passer par transit aux Pays cedé*". De Brugse stadsmagistraat had evenwel op grond van zijn middeleeuws stapelrecht de wol laten in beslag nemen, zodat gouverneur-generaal Gastañaga (1685-1691) op 22 oktober moest ingrijpen. Hij wees erop dat het Brugse arrest, "*que les mesmes laines doivent estapler audit Bruges*", tegenstrijdig was aan de ordonnantie van 12 augustus 1685 "*qui n'a pas esté revocquée*". Hij gebood het arrest stante

15 BRUGGE, *Rijksarchief*, Registers Brugse Vrije, nrs. 1696 en 1697.

16 BRUGGE, *Stadsarchief*, Handel en Scheepvaart, 1660-1700.

17 BRUGGE, *Stadsarchief*, Handel en Scheepvaart, 1660-1700.

pede op te heffen en “*de laisser passer lesdictes laines*” en drong bij de Raad van Vlaanderen aan om op de uitvoering van zijn bevel toe te zien. De escorteschepen waren nodig want gestadig werden er pakken (“*des ballots*”) voor verscheping naar Sevilla en Cádiz aangebracht. Gastañaga vreesde derhalve dat zoveel vracht niet op de konvooschepen ‘Flandria’ en ‘Sinte Franchois’ kon ingeladen worden. Hij oordeelde het daarom hoogst dringend de wol te lossen uit ‘De Maeght van Ghendt’ en het schip onmiddellijk voor een nieuwe reis gereed te maken: “*la remettre promptement en estat et a la charge*”. Een uitstel van afvaart door tegenwind betekende niet alleen een toename van vracht, maar het was ook mogelijk dat de handelaars hun pakken en koopwaren naar Duinkerke of andere plaatsen zouden brengen. Volgens de gouverneur-generaal was dat niet alleen nefast voor de konvoovaart, maar ook voor de goede faam die deze dienst intussen verworven had: enkel stiptheid kon de konvoovaart doen bloeien, “*et qui ne peut mieux s’accroistre que par la punctualité avecq laquelle le publicq doit estre servy*”. Derhalve gaf Gastañaga op 22 oktober 1687 aan afgevaardigden van de Raad van Vlaanderen opdracht ‘De Maeght van Ghendt’ onmiddellijk in gereedheid te laten brengen.

Brugse handelsbetrekkingen wijzen erop dat de konvoovaarten tijdens het laatste decennium van de 17de eeuw regelmatig doorgingen. Een konvooi liep in het voorjaar van 1690 met onder andere meerdere balen Spaanse wol Oostende binnen¹⁸. Daarvan gingen er enkele naar Brugge en de rest op “*gereet liggende*” binnenlanders naar Zeeland, waartegen protest kwam uit Brugge, “*alsoo het selve is directelyck jegens het privilegie vande staple vande Spaensche wollen die alhier moeten gebrocht worden ten staple*”. In de loop van 1692 vertrokken drie keer konvoeien naar Cádiz. Dat blijkt uit de drukke handel van Bartholomeus Contales (†1702), een belangrijke Brugse koopman in de laatste decennia van de 17de eeuw¹⁹. Hij zond in voormeld jaar drie keer textielwaren mee naar Cádiz voor de kooplieden Francisco Hencquel en Juan

18 BRUGGE, *Stadsarchief*, Handel en Scheepvaart 1700-1710.

19 BRUGGE, *Rijksarchief*, Fonds van Zuylen, nr.176.

Antonio Hendericx. Een eerste keer waren dat 48 stukken ruwe linnen weefsels (*presillas crudas*) met het fregat 'De Maeght van Ghendt' (kapitein Nicolas Vercruyssen). Zijn tweede zending met het konvooieringsschip 'Santiago de Victoria' (kapitein Nicolas de Ruddere) bestond uit 48 stukken zwaar lijnwaad (*brabantillos*). De derde keer bezorgde hij met 'De Maeght van Ghendt' (kapitein Nicolas Vercruyssen) de beide kooplieden in Cádiz 38 stukken zwarte saaien (*anascottes negros*). Contales verklaarde bij elke zending onder eed dat het om Vlaamse producten ging ... "*son enteramente de fabrica legitima y verdadera de la dicha provincia*".

De oorlog van de Augsburgse Liga of de Negenjarige Oorlog (1689-1697) maakte een einde aan het Bestand van 1684: Frankrijk en Spanje waren andermaal in een oorlog gewikkeld. De Spanjevaart voor onze gewesten bleef een risicovolle onderneming. Zo kaapte bijv. een Frans oorlogseskader onder bevel van markies de Nesmond in het voorjaar van 1696 het bevrachte konvooi vanuit Oostende en voerde het naar Brest op²⁰. Toen men vernam dat het de bedoeling was de "*ghenomen schepen*" te verkopen, overlegden de kooplieden (Bruggelingen en Antwerpenaars) te Brugge "*omme te weten wat presentatie datmen doen soude aende coninck van Vranckeryck omme te connen vry hebben de schepen ende ghelaeden goederen*".

Ondanks de tegenslag bleef de Oostendse konvooiering voorlopig nog standhouden. Het fregat 'O.-L.-Vrouw van Scherpenheuvel' bijv. opereerde in 1696-1697 vanuit Oostende²¹. Het stond onder het commando van kapitein Jacobus Gerrebrantze en telde een 100-koppige bemanning: 15 officieren, 8 "*maets van d'officieren*", 10 kwartiermeesters, 44 matrozen, 10 vrijwilligers en 13 'jongens'. De officieren, op één na, hadden hun domicilie in Oostende zoals ook alle tien de kwartiermeesters. De meeste van de "*maets van d'officieren*" waren Oostendenaars of Bruggelingen, terwijl de matrozen van diverse plaatsen kwamen: Oostende, Nieuwpoort,

20 BRUGGE, *Stadsarchief*, Schippersdossiers (1688-1704), alsook Gedrukte Plakkaten, 2de Reeks, Reg. 4, nr. 83. Over chevalier de Nesmond, zie o.a.: P. VILLIERS, *Jean Bart. Corsaire du Roi-Soleil*, Uitg. Fayard, 2013.

21 BRUGGE, *Rijksarchief*, Fonds van Zuylen, Triage Provisoire, nr. 416.

Brugge, Antwerpen, Amsterdam, Bergen (Noorwegen), enz. Het fregat werd in maart 1697, na twee vorige reizen, klaar gemaakt voor een vaart naar Londen om “*af te haelen de billanders en ander schepen op Oostende gelaeden*”. Om het schip in gereedheid te brengen deed men de volgende uitgaven:

1. Aan scheepstimmerman Jacob Moentack 224 pond 3 schellingen voor o.a. meerdere dagen arbeid met zijn volk;
 - . een nieuwe sloep van 20 voet lang (5,48 m);
 - . een nieuwe ankerstok;
 - . 293 bonden stro;
 - . hout, nagels, 100 lepels, messen, enz.
2. Aan zeilmaker Andreas vander Heyde 262 pond 18 schellingen voor o.a.
 - . herstel van een bezaan, een kruiszeil, een bramzeil;
 - . drie lijzeilen waarin 108 ellen lijnwaad;
 - . verven van een stagzeil.
3. Aan “*den provost van Majesteits convoyschepen*” 6 pond “*om met zyne officieren an boort doen gaen vande convoy schepe van capitein Jacobus Gerrebrantz de droncque ende booswillige bootsgesellen en vollontairen die met het voornompde convoy bescheept waeren*”.

Het fregat ‘O.-L.-Vrouw van Scherpenheuvel’ vertrok op 19 maart 1697 vanop de rede van Oostende tot waar Jan Vincke het geloofst had. Behalve zijn “*utgaende lootsgelt*” - 8 pond - ontving hij 6 pond voor “*het an boort vaeren op de reede van volck met onse loots schutte*” alsook nog 3 pond om een brief aan boord te brengen. Alhoewel op 19 maart “*uyt geloopen*”, is het schip pas op 11 juli “*t’Oostende opgecommen*”.

Het escorteren vanuit Oostende bleef na de eeuwwisseling een noodzaak. De Oostendenaar Joseph d’Egmont trad in 1702-1706 samen met zijn stadsgenoot Jan de Schonamille als equipage-meester van de konvooivloot op, waarna de Schonamille deze functie overnam²². Toen was het escorteschip ‘Flandria’, gemon-

22 J.PARMENTIER, *Het gezicht van de Oostendse handelaar*, Oostende, 2004, p. 119 en 143.

teerd met 64 kanonnen, nog in de vaart. Het schip blokkeerde in mei 1711 op een ongelukkige wijze de scheepvaart op het kanaal Oostende-Brugge bij Plassendale²³. Dit oorlogsschip was op 2 mei het kanaal opgevaan en ondanks het verhoogde waterpeil - met zelfs een paar dijkbreuken als gevolg - geraakte het op de bodem vast. De Brugse stadsmagistraat drong bij de hogere overheid op een spoedige oplossing aan, want door de blokkering van het kanaal dreigde een totale ondergang van de Brugse handel: “*le peu qu’il reste du commerce de Bruges est entièrement interrompu*”. Pas op 15 mei en na “*des ordres expres*” greep Canis, commandant van de stad en haven van Oostende, in om aan deze blokkering te verhelpen. Ondanks de inzet van 150 soldaten, 13 paarden en enkele matrozen bleef de ‘Flandria’ onbeweeglijk vastzitten, “*comme un rocher immobile enfoncé dans le sable*”. Meer zelfs, er dreigde gevaar, niet enkel voor een dijkbreuk maar ook voor het sas van Slyckens en de daar liggende schepen. Er was in het konvooieringsschip geen beweging te krijgen, zodat als oplossing geopperd werd de ‘Flandria’, “*un si grand vaisseau de guerre*”, gedeeltelijk te ontmantelen.

Ook na het Engels-Nederlands condominium (1706-1716) gingen de handelskonvooien onder escorte verder. In 1726 bijv. werd het oorlogsfregat ‘Sint Philippus’ in opdracht van Juan de Caravallo (Duinkerke 1670-Oostende 1737), directeur van de konvooischepen, voor escorte uitgerust²⁴.

23 BRUGGE, *Stadsarchief*, Chambre de Commerce, Règlements 1650-1730.

24 PARMENTIER, *Het gezicht van de Oostendse handelaar*, p. 99.