

# VAN KOGGEN EN KOGGESCHEPEN IN VLAANDEREN EN ELDERS (12de-15de eeuw)

R. DEGRYSE<sup>o</sup>

## 1. De opkomst van de koggen (12de eeuw)

Onder de term “kogge” verstaat men over het algemeen het grote koopvaardijship van de hanzeaten in de 13de en 14de eeuw, maar klopt dit wel? Immers in deze periode is er ook nog sprake van de “hercoghe” en de kleine kogge<sup>1</sup>. Er bestonden toen dus verschillende soorten of types van koggen, die niet altijd van elkaar te onderscheiden waren. Het woord “kogcho” komt voor het eerst voor in het Rijnlandse glossarium “Heinrici Summarium” uit de 11de of 12de eeuw. In deze woordenlijst staan een reeks benaderende vertalingen uit het vroeg-middeleeuws Latijn in het Oudhoogduits, waaronder “kogcho” of kocho” voor “musculus” en “herikochun” voor “celecre” of krijgsboot. In de laatromeinse tijd en de vroege middeleeuwen werd onder “musculus” een “curtum navigium” of “brevis navis”, een klein vaartuig, begrepen, zoals de heerkogge, waarvan we weten dat het een roeiboot was. De term “musculus” betekent ook mossel, wat in verband wordt gebracht met de gelijkenis tussen de schaal van dat schelpdier en de romp van de “kocho”. Overigens veronderstelt men dat dit laatste woord afgeleid is uit het Latijn, namelijk uit de term “coccum” of “concha” voor schelp of mossel. De evenknie in het Middelnederlands was “coc” of

<sup>o</sup> Lic. geschiedenis; Hof ter Schrieklaan 33, 2600 Berchem-Antwerpen.

1. G. ASAERT, *Westeuropese scheepvaart in de middeleeuwen*, Bussum, 1974, pp. 107-108; B. HAGEDORN, *Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert. Veröffentlichungen des Vereins für Hamburgische Geschichte*, 1, Berlin, 1914, pp. 11-41; W. VOGEL, *Geschichte der deutschen Seeschiffart, 1: Von der Urzeit bis zum Ende des XV. Jahrhunderts*, Berlin, 1915, passim; P. HEINSIUS, *Das Schiff der hansischen Frühzeit. Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte. Neue Folge*, XII, Weimar, 1956, passim; P. HEINSIUS, *Dimensions et caractéristiques des “koggen” hanséatiques dans le commerce baltique*, in *Le Navire et l'Economie du nord de l'Europe. Travaux du 3me colloque international d'histoire maritime*, 1960, pp. 7-23. - S. FLIEDNER, “Kogge” und “Hulk”. *Ein Beitrag zur Schiffstypengeschichte*, in *Die Bremer Hanse-kogge*, Bremen, 1969, pp. 39-121, passim; J. VAN BEYLEN, *Scheepstypen*, in *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, 1, Bussum, 1976, pp. 115-121.

“hanecoc” voor kokkel, een bepaald in de Noordzee levend schelpdier<sup>2</sup>.

Wat de etymologie van het woord kogge betreft, moet misschien eerder aan de term “kaag” voor kaakton of ton gedacht worden<sup>3</sup>. Dat het woord ook als eerste lid zou voorkomen in de samengestelde benamingen “Conkingi” of “Cokingi” en “cogschuld” in Latijnse teksten, daterend respectievelijk van 867 en omstreeks 950, valt eveneens na te gaan. De “Conkingi”, die de Noormannen uit Friesland verdreven, waren de aanhangers van “kong” of koning Lotharius II van Lotharingen en dus geen koggelieden<sup>4</sup>. De “cogsculd” was, volgens de laatste bevindingen, een “decima” of tiend, dat als regaal of tribuut oorspronkelijk aan de koning verschuldigd zou zijn geweest en uit de Karolingische periode zou stammen. Het sloeg op de kooplui of hun vaartuigen en goederen op het Almeremeer, het latere IJsselmeer. Tot nu toe dacht men dat de “cogsculd” een militair-feodale verplichting tot levering van een be-mande heerkogge was<sup>5</sup>.

2. S. FLIEDNER, *o.c.*, pp. 40-40; F. DE TOLLENAERE, *Middelnederlandsch Coc, Hanecoc*, in *Tijdschrift voor Nederlansche Taal- en Letterkunde*, 58, 1939.

3. O. CRUMLIN-PEDERSEN, *Cog - Kogge - Kaag. Treack af en frisik skibstypes historie. Saertryk af Handels- og Sofaertsmuseets*, Arborg, 1965, pp. 102-115 en 142-143. - “lesdits maronniers souloient estre quictes en livrant 14 pieces (tonneaulx), que ont dist coques de harens...”. Vonnis van de Grote Raad van Mechelen inzake een reeks geschilpunten in verband met de heffing van de tollén en andere rechten te Nieuwpoort, Brussel, ARA, *Oorkonden van Vlaanderen*, nr. 870, 5 april 1452. - “la nief appellee seinte Marie de Hulst.... chargee de oyt lastes et deux cokets de cakeharengz...”. Getuigenis van vrachtceel afgeleverd door de Vier Leden van Vlaanderen ten behoeve van de Engelse koning teneinde de vrijlating van twee in Normandië gearresteerde Vlaamse “niefs” te bekomen : E. SCOTT en L. GILLIODTS VAN SEVEREN, *Le Cotton manuscrit Galba B. I. Documents pour servir à l'histoire des relations entre l'Angleterre et la Flandre de 1431 à 1473*, Brussel, 1896, p. 517, 26 mei 1374. - “Coquet” betekent hier kleine ton : A. JAL, *Glossaire nautique*, Parijs, 1948, p. 516, verbo “coque”.

4. “Inde revertens (rex Hlotharius), hostem ad patriae defensionem per regnum suum, indicit quasi contra Normannos, putans Rorigum, quem incolae, qui Conkingi (of “Cokingi”) novo nomine dicuntur, a Fresia expulerunt, cum auxiliatoribus Danis reverti”: *Monumenta Germaniae Historica, Scriptores*, V, 1883, p. 87, onder het jaar 867. - Een tekst van de Noormannen uit de 13de eeuw heet “Kongespeil”, d.i. Spiegel van de Koningen. De term “Conkingi” doet dus denken aan de soortgelijke uitdrukkingen “Merovingen” en “Karolingen”. De “Conkingi” waren de Kennemers of bewoners van Kennemerland.

5. “In almere regalis decima census, qui vocatur cogscult” : S. MULLER en A.C. BOUMAN, *Oorkondenboek van het Sticht Utrecht tot 1301*, I, Utrecht, 1920, p. 46, nr. 49, lijst van de goederen van de Sint-Maartenskerk; - “videlicet decimam partem



Afb. 1. Zegel van de stad Lübeck met de afbeelding van een “cogko sive liburna”. Gehecht aan een oorkonde van 1256. H. EWE. *o.c.*, p. 38, foto en p. 89, nr. 92, benaderende tekening.

De oudste vermelding van de “cogga” in Vlaanderen vinden we in de archaïserende keure van Nieuwpoort van 1163. Deze toen aan de linkeroever van de IJzermonding gestichte stad diende voortaan als voor-

omnium regaliū prediorum et theloneorum et monetarum, qui intra sui episcopatus terminos exigentur, insuper et tributorum, qui huslatha et cogsculd dicuntur”: *Ibidem*, p. 115, nr. 111, oorkonde van koning Otto I van 1 april 948, waardoor het bisdom bevestiging verkrijgt van zijn rechten op zekere domeingoederen binnen de bisdomgrenzen; - “et in Almere ad nostrum regale jus habere videbamus omnemque censum, qui vulgarice cogsculd vocatur”: *Ibidem*, p. 116, nr. 113, oorkonde van Otto I van 30 juni 949 betreffende de schenking van de cijns geheten “cogsculd”. In deze drie teksten is wel degelijk sprake van koninklijke rechten, maar dan overgedragen aan het bisdom. - De “cogsculd” zou een tiende in waarde bedragen hebben van de door kooplui vervoerde vracht, dit althans in de 9de eeuw te Dorestad : ST. LEBECQ, *Marchands et navigateurs frisons du haut Moyen Age*, Rijsel, 1983, pp. 158-159. - “Huslatha” : tribuut verschuldigd aan 's konings huis. - Zie verder onder noot 12, de heervaart in Nederland.

haven van de in het IJzerbekken gelegen oudere steden Veurne, Diksmuide en Ieper. In het tarief van de grafelijke tolheffing, dat in het genoemde handvest ingelast is, staat als laatste in de lijst van de tolplichtige vaartuigen de “cogga” of kogge. Ze was inzake de haventol meer belast dan de “scuta” of schuit en de “envara” of envare, evenveel als de “losboat” en de “busa” maar minder dan de “clincaboat”<sup>6</sup>. Het ligt voor de hand dat deze boten tot verschillende types behoorden en dat, om in de IJzerhaven te vertoeven, ze in een “zate” moesten gaan liggen. Ongetwijfeld werd de kogge toen zowel in de binnenvaart op Ieper als in de kustvaart voor het transport van goederen ingezet. In de zeevisserij, meer in het bijzonder voor de haringvangst, werd ze blijkbaar niet gebruikt, want daarvoor diende de “busa”.

Als binnenlander wordt de “coga” of “cogga” ook nog vernoemd in een ander ambtelijk stuk, namelijk het toltarief van Dendermonde van 1199 ten gerieve van de Gentenaars, die aldaar met hun vaartuig doorvoeren. Een kogge met zout geladen was er een tol verschuldigd die de helft bedroeg van die te betalen door de “scouda” met dergelijke lading, maar dit ging soms gepaard met de afgifte in natura van een zester aan zout. In een gelijktijdig toltarief voor de heffing bij de Drongenpoort te Gent vinden we deze “scouda” als “magna navis” bestempeld, alhoewel die er weinig meer te betalen had dan de “scuta” en de “scarpoisa”, twee andere binnenschepen. De “scouda” was dus groter dan de andere binnenvaartuigen, inbegrepen de “cogga”<sup>7</sup>. Volgens een ander gelijktijdig toltarief voor de scheepvaart op de Dender

6. “De nave, que vocatur scuta, unum denarium ... De nave, qui est clincaboiat, duodecim denarios. De cogga, octo denarios.... De buza adducente recens allec, octo denarios” : L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Coutumes des Pays et Comté de Flandre. Quartier de Furnes*, V, *Coutumes de Nieupoort*, Brussel, 1902, p. 145, art. 28 en p. 147. R. DEGRYSE, *De maritieme aspecten van de keure van Nieuwpoort van 1163*, in *Mededelingen van de Marine Academie*, XX, 1968, pp. 68 en vlg.

7. “Alie naves, que vinum non ferunt, quamcumque rem ferant preter vinum, si sit cogga, dabit 5 denarios, scouda 10 denarios .... si scouda Gandensis onerata cum sale transierit per Tenremondam ascendendo, dabit unum sextarium salis et decem denarios et non amplius, et cogga similiter onerata cum sale dabit unum sextarium salis et quinque denarios et non amplius...” : W. PREVENIER, *De oorkonden der graven van Vlaanderen (1191-1206)*, II, Brussel, 1964, p. 253, nr. 113, tarief van de tollén geheven op de Gentse schepen te Dendermonde doorvarend, oorkonde van omstreeks 15 juli 1199, art. 2.



was ze reeds voorzien van een “helmroder” of stevenroer<sup>8</sup>. Ze kon meer dan negen vaten wijn, naast andere goederen vervoeren. Vergeleken daarmee moet de Gentse kogge dus een kleiner binnenschip geweest zijn, dat ten hoogste acht tonnen wijn kon bergen en transporteren<sup>9</sup>. Als dusdanig wordt ze ook nog vermeld in 1271, in de vernieuwde toltarieven voor de scheepvaart op de Schelde te Dendermonde (“coghe”) en haar bijrivier de Scharpe (“cocan”, “coken”)<sup>10</sup>. Met de rivierkogge kon men dus zowel stroomopwaarts als stroomafwaarts van Gent varen.

Dat de kogge ook de Honte of Westerschelde bevoer, blijkt uit de militaire verplichtingen te water van de burgers van de Vier Ambachten, opgetekend in hun keure van 1242, maar met stipulaties opklimmend tot vóór 1191. De Vier Ambachten, namelijk Hulst, Aksel, Bouchoute en Assenede, en de plaatsen Boterzande en Zaamslacht, hadden in het totaal zeven “hercogghen” en twee “zeilscouden” aan de graaf te leveren, in geval die een expeditie te water op het getouw zette<sup>11</sup>. Het ligt voor de hand dat met deze boten dezelfde vaartuigen bedoeld werden, als degene die voor het vervoer van de goederen naar Gent instonden, maar nu voor het transport van troepen of de strijd te water. De heerkogge was dus blijkbaar een vooraf voor troepentransport of strijd te water

8. “Magna navis, que scouda dicitur, transiens debet comiti 12 denarios... Alie naves, quas scutas et scarpoises apellant, debent comiti 10 denarios...”: PREVENIER, *o.c.*, nr. 108, pp. 235-237, tarief van de tollén geheven bij de Drongenpoort te Gent, oorkonde van 15 juli 1199, art. 1. - “Magna navis, ad quam suspensus est remex ferro, quem vulgus vocat helmroder...”: PREVENIER, *o.c.*, nr. 215, pp. 447-449, bekrachtiging van het toltarief van de scheepvaart op de Dender, oorkonde te dateren tussen 1195 en 1202, art. 3.

9. “Navis que fert vinum, si contineat octo dolia vel pauciora, pro quolibet dolio dabit ad theloneum 10 denarios, si contineat 9 vel plura dolia, pro tota nave et pro omnibus, que navis continet, dabuntur 15 solidi et nihil amplius”: PREVENIER, *o.c.*, nr. 113, pp. 250-253, stuk van omstreeks 15 juli 1199, art. 1.

10. “wienage a Escarpie: de deux cocans, trois mailles. De caskun coken, ki maine grain, del muy, un denier...”. - “wienage a Lalaing. Dou coken, qui maine fruit en houle, une coupe...”. - “wienage a Tenremonde... de le coghe, cuinc deniers... De le coghe kerkie de seil, ki est a chaus de Gand, cuinc deniers... une coghe wiede u kierkie, doit vint deniers au monter et vint deniers al avales...”: L.A. WARNKOENIG en A.E. GELDOLF, *Histoire de la Flandre jusqu'à l'année 1305*, II, Brussel, 1835-1864, pp. 460-492, nr. XXVI, mei 1271.

11. L.A. WARNKOENIG, *Flandrische Staats- und Rechtsgeschichte bis zum Jahre 1305*, II 2, Tübingen, 1835-1842, p. 187, 2. - Uit de tekst blijkt ook dat alle te leveren heerkoggen of zeilscouden niet steeds beschikbaar of gereed waren.

klaar gemaakte of gereed gehouden kogge. Het ligt voor de hand dat de aanpassing van zo'n vaartuig, dat niets meer dan een grote roeiboot was, moet gebeurd zijn door betimmering, o.a. door het aanbrengen van meer doften of roeibanken. Het was althans onder deze vorm, namelijk van een roeiboot door een zeker aantal militieplichtigen te bemannen, dat aanvankelijk sommige Zeeuwse, Hollandse en Westfriese districten koggen voor militaire dienst te water aan de landsheer te leveren hadden. Op de duur werd deze verplichting in "riemtale" voor de heervaart omgezet in een belasting, maar de levering van een "hercogge" bleef lang van kracht <sup>12</sup>. Dit verklaart dan ook waarom in sommige Hollandse handelstarieven de "hercogge" als onderhevig aan handelstol voorkomt <sup>13</sup>.

Naast de weinig nautische gegevens over de oudste koggen, die we in de bronnen aantreffen, beschikken we over enkele afbeeldingen van deze vaartuigen op de stadszegels van de toen nog jonge havensteden Lübeck, La Rochelle en Damme. Belangrijk is wel het getuigenis van de tijdgenoten of naderhand van de traditie over het soort vaartuig dat het zegel voorstelde. Van het koggezegel van Lübeck zijn er drie opeenvolgende versies of varianten uit de 13de eeuw. Telkens is daarop een vaartuig te zien, waarvan de hoge stevens binnen de huidbeplanking aangebracht zijn, de mast geen zeil draagt en het zijroer door een van de twee afgebeelde opvarenden aan bakboordzijde gehanteerd wordt <sup>14</sup>. Volgens een notariële akte van 1328 stelde dit zegel een "cogko sive liburna" voor, dus een boot waarmede zowel geroeid als gezeild kon worden <sup>15</sup>. De Lübeckse kogge was bovendien, zoals de vroegere bo-

12. H. JANSSEN en P. HOPPENBROUWERS, *Heervaart in Nederland*, in *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden*, 94, 1972, pp. 1-26. - J. DE JONGHE, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, Zwolle, 1869, p. 7. - E. VERWIJNS en J. VERDAM, *Middelnederlandsch Woordenboek*, 1894, kol. 220, verbo "heercogge".

13. K. HOHLBAUM, e.a., *Hansischen Urkundenbuch (H.U.B.)*, Halle, I, p. 259-261, nr. 745. Toltarief door Florens V, graaf van Holland uitgevaardigd ten behoeve van de heffingen te Haarlem, dec. 1274 : "de nave, que hercogge dicitur, 5 s.". - Zie verder noot 74.

14. H. EWE, *Schiffe auf Siegeln*, Bielefeld-Berlijn, 1972, pp. 13 en 148-149, benaderende tekeningen van de Lübeckse stadszegels van omstreeks 1226, 1256 en 1281. - S. FLIEDNER, o.c., p. 76. - G. FINK, *Die Lübecker Stadtsiegel*, in *Zeitschrift des Vereins für Lübecker Geschichte*, 35, 1955, pp. 14-33.

15. *Urkundenbuch der Stadt Lübeck*, II, nr. 489, p. 433 en nr. 497, p. 466, twee oorkonden van 1328. - S. FLIEDNER, o.c., p. 167. - "Liburna": Romeinse krijgsschip uit Illyrië. - Zie verder noot 41.



Afb. 2. Zegel van de stad La Rochelle met voorstelling van een “cocha” uit de 13de eeuw. H. EWE., *o.c.*, p. 58, foto en p. 146, benaderende tekening, naar A. JAL, *Glossaire nautique*, *o.c.*, 1848, p. 235. Het hier afgebeelde vaartuig heeft ook kenmerken van de “kiel”. - J.VAN BEYLEN, *o.c.*, pp. 114-115, verbo “kiel”.

ten van de Vikingen, op de stevens voorzien van een boegbeeld in de vorm van een drakenkop<sup>16</sup>. Soortgelijke boot staat ook op het zegel van La Rochelle, dat slechts in één versie tot ons gekomen is. Hierop zien we een vaartuig, waarvan de huidbeplanking de stevens niet omvat en waarvan de mast een vierkant zeil, voorzien van reven, draagt. Opvallend bij deze meer zuiderse kogge zijn zeker de hoge stevens zonder boegversiering. De koggeakte van dit zegel, dagtekenend van 1232, heeft het uitdrukkelijk over een “cocha”<sup>17</sup>.

16. Zie noot 14.

17. "In alio vero sigillo (van La Rochelle) erat imago cujusdam ligni ad similitudinem cochae, cum arbore et vello quadrato expenso". Document uit de notariële akten van de stad Genua, 24 augustus 1232. A. JAL, *Glossaire nautique*, Parijs, 1848, p. 483, verbo “cocha”. - H. EWE, *o.c.*, p. 146, nr. 89.

Door de vergelijking van de afbeeldingen van de vaartuigen staande op talrijke stadszegels uit de 13de en 14de eeuw met de opgegraven scheepswrakken uit de middeleeuwen kan men heden de koggen van andere scheepstypen als de kiel, de hulk en de "nef" onderscheiden<sup>18</sup>. Meer nog, men meent de prototypen van al deze vaartuigen terug te kunnen vinden in de afbeeldingen staande op sommige Karolingische munten en vroegmiddeleeuwse miniaturen, waarin bovendien laatklassieke invloeden te bespeuren zijn<sup>19</sup>. In dat opzicht denkt men zelfs terug te kunnen gaan tot in het Romeinse tijdperk, meer bepaald tot sommige scheepswrakken uit die tijd, waaronder het in 1899 ontdekte zogeheten schip van Brugge<sup>20</sup>. Het is dan ook zeker niet onmogelijk dat voor de koggen zo een continuïteit zou kunnen gelden.

## **2. De maritieme expansie van de kogge westwaarts en oostwaarts (13de eeuw)**

Niet zoveel later dan in Vlaanderen worden de koggen ook in Engeland vermeld. Deze waren dan wel van elders afkomstig. Zo wordt onder de regering van koning Jan zonder Land in 1206 voor het eerst van een "coga" gewag gemaakt<sup>21</sup>. In 1210 waren het vijf koggen uit Friesland, die door genoemde vorst in dienst genomen werden<sup>22</sup>. In 1213 verleende de koning aan een koopman uit Keulen de toelating met zijn "goga" Engeland aan te doen om er goederen te kopen en naar zijn

18. H. EWE, *o.c.*, pp. 7-18.

19. S. FLIEDNER, *o.c.*, p. 78-80. - J. ENGELBREGT, *Vikingschepen in het Utrechtse Psalterium*, in *Spiegel Historiael*, 7de jg. nr. 4, april 1972, pp. 252-253; het psalterium dagtekt van omstreeks 850. - ST. LEBECQ, *o.c.*, pp. 165-183.

20. O. CRUMLIN-PEDERSEN, *o.c.*, pp. 96-102 en 142.

21. Het betrof een kogge die op bevel van koning Jan zonder Land, geladen met 1000 zilveren mark, naar Anjou werd gestuurd. Het geld moest dienen om de Engelse troepen te betalen en de vlootonkosten te dekken. De "coga" had, vooraleer de koning er beslag op legde, als oorspronkelijke bestemming de Middellandse Zee. - DUFFUS HARDY, *Rotuli litterarum clausarum in turri Londinensi asservati*, I, Londen, 1833, p. 72.

22. DUFFUS HARDY, *Rotuli de libertate ac de misis et prestitis regnante Johanne*. Uitgave van de Record Commission Londen, 1844, p. 164, 1 mei 1210. - *H.U.B.*, I, nr. 82.

eigen land uit te voeren<sup>23</sup>. Later werden ook Vlaamse koggen in het Angelsaksische koninkrijk gemeld. Omstreeks 1200 was de term kogge in verschillende spellingen een vast begrip voor een bepaald scheepstype geworden, niet alleen in de gebieden rond de Noordzee, maar eveneens daarbuiten. Dat de term kogge toen algemeen ingang gevonden had, blijkt ook uit enkele passages in de epische roman *Parzival* van de Duitse dichter Wolfram von Eschenbach, geschreven omstreeks 1200<sup>24</sup>. Ook zouden in 1217 een twintigtal Friese en Duitse koggen aan de vijfde kruistocht naar Egypte deelgenomen hebben<sup>25</sup>.

Een van de richtingen waarin de Vlaamse actieve handel in de 13de en 14de eeuw een zekere bloei kende, was de westvaart. Dit was de koopvaardij op de baai van Bourgneuf, vanwaar zout gehaald werd, en op de havens van La Rochelle, Bordeaux en Bayonne waar men wijn inlaadde. De laatste twee havensteden lagen in Guyenne, dat lange tijd onder het gezag van de Engelse kroon stond. De koning van Engeland was evenwel bijna voortdurend in conflict met die van Frankrijk. Dit bracht hem dan ook dikwijls ertoe op vaartuigen die uit het westen kwamen en een Engelse haven aandeden, beslag te leggen teneinde een vloot uit te rusten. Onder deze schepen bevonden zich nu en dan ook eenheden uit Vlaanderen, waaronder koggen. Een vaartuig van die soort, herkomstig uit Damme, werd in 1215 terug vrij gegeven. Twee jaar later gebeurde dit ook met een Ieperse kogge<sup>26</sup>. We vermelden nog de arrestatie en vrijlating in 1223 van vier "nefs" uit Bayonne en een

23. "... licenciam dedimus A. Ungfothe, mercatori Coloniae, quod eat ad nundinas de Hoilande cum goga sua et inde redeat in partes suas... cum merdandisis quas ibi emerit" : DUFFUS HARDY, *Rot. lit. claus.*, o.c., p. 137, 11 januari 1213, koninklijk bevel tot vrijlating van genoemde kogge te Sandwich. - *H.U.B.*, I, p. 42, nr. 104. - In juni 1213 verleende de vorst aan de bisschop van Norwich de toelating gebruik te maken van drie "gogas", met Norwich als thuishaven. DUFFUS HARDY, o.c., p. 137, kol. b.

24. "mine kocken sint sô snel, si ne mugen uns niht genâhen..."; "einem sîdin segel sach er roten, den truoc ein kocke und ouch die boten..." KLACHMANN UND HARTL EDUARD, *Wolfram von Eschenbach*, 7de uitgave, I, *Lieder, Parzival und Titurel*, Berlijn, 1952, pp. 36 en 38.

25. *Monumenta Germaniae Historica, Scriptorum*, dl. XVII : *Annales Colonienses maximi*, pp. 833-834.

26. *H.U.B.* I, p. 45, nr. 125, 22 april 1215, bevelbrief van koning Hendrik III. - *Ibidem*, p. 48, nr. 140, soortgelijke brief van 5 april 1217.

“cogua”, alle geladen met wijn uit Aulnay, nabij Saint-Jean d’Angély <sup>27</sup>. Het jaar nadien gebeurde hetzelfde met een kogge uit Bremen en een uit Emden, evenals met twee Friese koggen, waarvan de lading niet vermeld is <sup>28</sup>. Zeven “naves” en zes “cogas” uit Vlaanderen, die komend van Saint-Jean d’Angély en La Rochelle in de nabijheid van Brest door de Engelsen konden worden gepraaid en opgebracht, waren met wijn geladen. Van drie van de genoemde koggen vernemen we hun herkomst : Sint-Anna ter Muiden, Monnikerede en Damme. Op bevel van de Engelse vorst dienden al deze schepen en ladingen in 1226 terug vrijgegeven te worden <sup>29</sup>. In 1230 werd de vrijlating bevolen van twee koggen uit Castro Urdiales in Navarra, twee koggen uit Keulen en twee uit Friesland, alsook van een Hollandse en een Groningse kogge. De twee Keulse koggen stonden respectievelijk onder het gezag van een schipper uit Antwerpen en een uit Vlaardingen <sup>30</sup>. Dankzij deze opeenvolgende beslagleggingen in de Engelse havens kunnen we enigszins de expansie van de kogge in de westvaart nagaan. Zo werd in 1243 op last van de koning een onderzoek ingesteld in de zaak van de plundering van een Vlaamse kogge vóór Oléron door de “classis pyratice” van de “Cinque Ports” of bond van havensteden aan de kust van Kent en Sussex <sup>31</sup>.

De graaf van Vlaanderen, Gwijde van Dampierre, bezat zelf ook een kogge die hij, bemand met vijftien matrozen, in 1270 tijdens de achtste en laatste kruistocht inzette. In de grafelijke rekeningen betreffende

27. DUFFUS HARDY, *Rotuli litterarum clausurarum, o.c.*, I, p. 579, kol. b.

28. DUFFUS HARDY, *o.c.*, p. 610, 7 en 13 juli 1224. - *H.U.B.*, dl. I, pp. 54 en 55, nrs. 164 en 165.

29. De drie koggen waarvan de schippers of eigenaars vernoemd werden, waren die van Lambekinus de Munekerede, Baldikinus de la Mue en Amisius de Dam. Twee “naves” waren herkomstig van Grevelinge en een van Aardenburg. Van de overige Vlaamse koggen of “naves” werd de herkomst niet vermeld. - *H.U.B.*, I, p. 63, nr. 201, oorkonde van 17 mei 1226. - J. CRAEYBECKX, *Un grand commerce d'importation. Les vins de France aux anciens Pays-Bas, XIIIe-XVIe siècles*, Parijs, 1958, p. 95.

30. De twee Friese koggen kwamen uit Stavoren. Londen, Public Record Office, *Close Rolls, Henry III, 1227-1231*, pp. 358-363, stukken van 3 en 17 juli 1230. - H.J. SMIT, *Bronnen tot de geschiedenis van den handel met Engeland, Schotland en Ierland, I, 1150-1435* (R.G.P. nr. 65), boekdeel I, pp. 5 en 6, ontledingen.

31. Londen, Public Record Office, *Curia Regis*, Roll nr. 125, r. 23 d. - W.R. BOOKS, *The English naval forces, 1199-1272*, Londen, 1932, p. 199.

deze tocht, die niet verder dan Tunis in Noord-Afrika geraakte, is er ook sprake van twee grafelijke roeiboten, namelijk de “magna bargia” of grote baardse en de “barga minor” of de kleine. We mogen veronderstellen dat met eerstgenoemd vaartuig eigenlijk een kogge bedoeld werd <sup>32</sup>. Nadien hield de graaf de bemanning ervan in dienst, wat blijkt uit hun bezoldiging <sup>33</sup>.

Dank zij enkele concrete voorbeelden uit de 13de eeuw komen we te weten wat een koopvaardijkogge kon vervoeren. Tijdens het Engels-Vlaams conflict van 1271 en volgende jaren werden inderdaad in Engeland, in opdracht van de vorst, zowat zestien vaartuigen uit Vlaanderen met hun ladingen bestaande uit wijn, wol, laken en andere goederen, aangeslagen. Daaronder bevonden zich naast de “nefs” ook een viertal koggen, waarvan twee uit Damme <sup>34</sup>. Een ervan, blijkbaar een kleine kogge, was geladen met 7 1/2 last gezouten of gerookte haring en twee tonnetjes zwarte bonen. De andere Damse kogge, een grote, had 3140 pond koper, 800 eiken planken van tien voet, 200 andere planken, 450 linnen weefsels, 2000 stuks rog en 40 stuks paling aan boord <sup>35</sup>. Dit geeft ons een idee van het draagvermogen of de tonnenmaat van de toenmalige kleine en grote Vlaamse koggen. Men zal opmerken dat van genoemde vaartuigen ook het zeiltuig was aangeslagen. In 1275, nadat het handelsverkeer tussen Vlaanderen en Engeland hersteld was, trok-

32. “Item solutum eidem pro cogha, quam emit erga comitem... lb., inde habemus litteram suam de pagamento de 180 lb.” : J. BUNTINX, *Het memoriael van Johan Makiël*, uitgave van de Koninklijke Commissie voor Geschiedenis, Brussel, 1944, pp. 77-78 : passages uit de rekeningen opgesteld door de grafelijke klerk tijdens de achtste kruistocht. - Zie verder noot 48.

33. “As maroniers de le coghe, 40 lb. torn., valent 32 lb. (par.) : TH. LUYCKX, *De grafelijke financiële bestuursinstellingen en het grafelijke patrimonium in Vlaanderen tijdens de regering van Margaretha van Constantinopel*, uitgave van de Koninklijke Vlaamse Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten, nr. 39, Brussel, 1961, p. 449, bijlage nr. 122, lijst van de schulden van gravin Margaretha, 1273-1278, 25 december 1278.

34. C. WYFFELS, *De Vlaamse handel op Engeland vóór het Engels-Vlaamse conflict van 1270-1274*, in *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden*, XVII, 1963, pp. 206-213.

35. Londen, Public Record Office, *Various accounts Exchequer*, E 101/127/3, klachtenlijst over de periode 1270-1274, getiteld “Ces sunt les proves de Flamens... a Sen Martin le Grand a Londres”, klachten nrs. 39 en 40, zonder datering.

ken Zeeuwse kapers met 14 koggen in zee om zich te wreken op de Engelsen <sup>36</sup>.

Omstreeks 1200 wordt de kogge ook hier en daar in Noord-Duitsland en in de gebieden aan de Oostzee vermeld. Zo zou volgens de kroniekschrijver Heinricus van Letland in 1206 de toen nog jonge stad Riga van de hongersnood gered zijn door de aankomst van twee met koren geladen koggen, gestuurd door de bisschop van Gotland en bemand met pelgrims. Deze laatsten zouden vier jaar later bij de terugkeer van hun missie door piraten zijn overvallen. Volgens genoemde schrijver konden ze evenwel met de beide koggen de wijk nemen, dankzij een tegenaanval uitgevoerd met behulp van kleinere boten <sup>37</sup>. In 1211 verleende keizer Otto aan de burgers van Ratzeburg het voorrecht om vanuit de nabijgelegen haven van Wismar met twee grote vaartuigen, bestempeld als "cogken", samen met een onbeperkt aantal kleinere boten, aan koopvaardij en handel te doen <sup>38</sup>.

Naast het vervoer van wijn in vaten uit het westen en het zuiden, was ook dit van haring in tonnen - vastenspijs uit het oosten en het noorden - een voorname stimulans voor het inzetten van koggen door de hanzeaten. Zij deden de zgn. ommelandsvaart naar Schonen, de zuidpunt van Zweden, toen aan Denemarken. Ze begaven zich elk jaar in de herfst daarheen om er verse of gezouten haring in te laden. Deze trafiek met allerhande boten, waaronder vooral koggen, was zo belangrijk geworden dat Abel, koning van Denemarken, in 1251 op het bezoek van deze vaartuigen tijdens de jaarmarkt een tol instelde, namelijk de koggentol <sup>39</sup>. Ook de hertog van Noorwegen ging op zeker ogenblik over tot de invoering van een tolheffing op de koggen, die gedurende de haringvangst zijn gebied aandedden om er vis in te slaan. In 1288

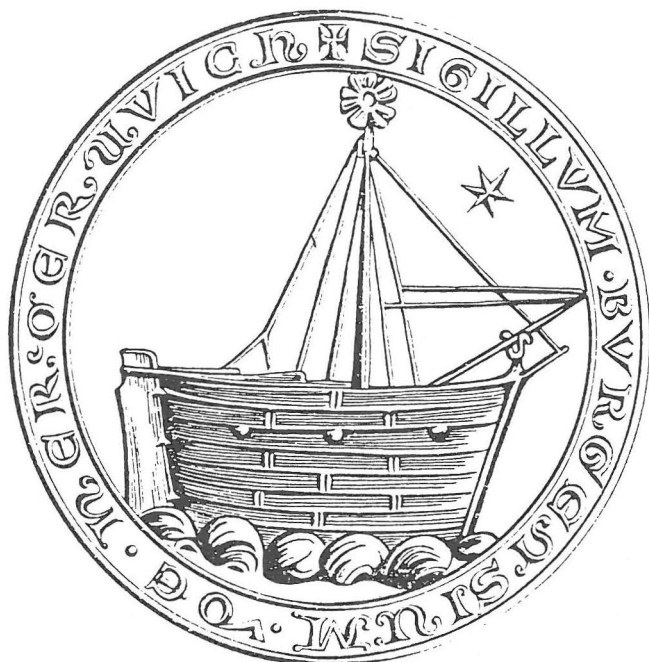
36. H.J. SMIT, *Handel en scheepvaart in het Noordzeegebied gedurende de 13de eeuw*, in *Bijdragen voor Vaderlandsche Geschiedenis en Oudheidkunde*, VII, 1928, p. 194.

37. *Heinrici Chronicon Lyvoniae*, in *Monumenta Germaniae Historica, Scriptores*, reeks IV, dl. XXIII, pp. 268-270. - In een van deze zinsneden vinden we ook de spelling "conggonas" in de plaats van coggonas". - P. HEINSIUS, *Das Schiff*, o.c., II, p. 75. - Idem, *Dimensions etc.*, o.c., p. 10.

38. *H.U.B.*, I, p. 37, nr. 87, 4 januari 1211, volgens een kopie uit de 16de eeuw.

39. *Ibidem*, p. 133, nr. 411, 24 september 1251. - G. ASAERT, *Westeuropese scheepvaart in de middeleeuwen*, Bussum, 1974, pp. 36-37, met een reproductie van de desbetreffende oorkonde.





Afb. 3. Zegel van de stad Harderwijk aan de Zuiderzee (Gelderland) met de afbeelding van een doorbalkte kogge. Gehecht aan een oorkonde van 1263. Originele matris ervan in het Rijksarchief te Arnhem. - H. EWE., *o.c.*, p. 63, foto en p. 132, nr. 62, benaderende tekening. - R. LAURENT, *De zegels en de zee. De evolutie van de scheepsbouwkunde aan de hand van zegels van de XIIIde tot de XVde eeuw*, uitgave van het Algemeen Rijksarchief te Brussel, 1987, p. 15 en afbeelding 23, vergroting naar een foto. - Op dit zegel herkent men duidelijk twee voorname kenmerken van de koggeachtige vaartuigen, namelijk de rechte stevens en de horizontale plankengangen of koggeboorden.

verzochten de burgers van Bremen dan ook deze vorst het tarief van de tol op hun kleine en grote koggen niet te verhogen en zich te houden aan dit van zijn voorgangers. Tien jaar later ontvingen ze van de Noorse vorst een voorkeurtarief, dat hun tegenover alle andere Duitse en ook Engelse kooplui inzake de vangst en uitvoer van haring bevoorrechtte<sup>40</sup>.

40. *Bremer Urkundenbuch*, I, p. 483, nr. 444, 4 april 1288. - *Ibidem*, pp. 537-538, nr. 503, oorkonde van 21 juli 1294.

Dat de hanzeatische koggen eigenlijk "liburnae" waren, blijkt uit de oorkonde van hertog Bogislaw IV van Pommeren van 1281, waardoor aan de hanzeaten de toelating verleend werd, mits de betaling van tol, met zulke vaartuigen graan uit zijn land te voeren<sup>41</sup>. Meer dan een grote boot met een mast, een zeil en een halfdek zal de kogge in die tijd nog niet geweest zijn. Dit zou dan kunnen verklaren, waarom in 1294 de hanzeatische koopman Johan van Lübeck in het bezit van elf koggen was, althans indien we geloof mogen hechten aan de inhoud van een bevelbrief van de koning van Engeland, Edward I, gericht aan de baljuws van Newcastle nopens de vrijlating van al die boten na hun arrestatie aldaar<sup>42</sup>.

Het gebruik van kleine en grote koggen als vrachtschepen, waarmee ook geroeid kon worden, blijkt tegen het einde van de 13de eeuw snel te zijn toegenomen. Zowel de hanzeaten als de schippers uit de Nederlanden, Engeland en Frankrijk beschikten nu over zulke vaartuigen van verschillende grootte. Volgens de Florentijnse schrijver G. Villani was het aan de lieden van Bayonne, toen onder Engels bewind, te danken dat de koggen, waarmee ze als piraten in de Middellandse Zee verschenen waren, na 1300 op grote schaal door de Katalanen, Genuezen en Venetianen overgenomen werden. Laatstgenoemden verkozen inderdaad van toen af deze vaartuigen boven hun eigen grotere schepen<sup>43</sup>. En dan was er ook nog Bordeaux<sup>44</sup>, van waaruit elk jaar de "cogges of Flanders" vertrokken met wijn bestemd voor Engeland, Vlaanderen of de Duitse hanze<sup>45</sup>. Het trefpunt was vooral het Zwin met na 1300 de nieuwe Zwinhaven Sluis als voorhaven van Brugge.

41. De tol drukte op de "minores naves, quae kane vocantur" en op de "majoribus navibus liburnis id est coggonibus sive quae boten vocantur": *H.U.B.*, I, p. 303, nr. 884, 17 augustus 1281.

42. In de brief is er sprake van het vrijgeven van "undecim navibus, que vocantur cogges": *Ibidem*, p. 401, nr. 1165, oorkonde van 13 december 1294.

43. G. VILLANI, *Historia Fiorentina seu cronica*, in Muratori, *Rerum Italicarum scriptores*, XIII, S. 412 D, E. afd. VIII, kap. 77.

44. J. BERNARD, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*. *Ecole pratique des hautes études, VIe section. Ports, routes, trafics*, XXIII, Parijs, 1968, p. 300. Zie aldaar ook over Bayonne.

45. J. CRAEYBECKX, *Un grand commerce, o.c.*, p. 126, voorbeelden van omstreeks 1345.

### 3. Grote en kleine koggen in krijgsdienst (13de eeuw)

In geval van militair conflict deden de vorsten van Engeland, Frankrijk en andere landen in de 13de eeuw bij het samenstellen van een vloot meestal een beroep op vaartuigen, die door hun onderdanen moesten geleverd worden. Ter aanvulling daarvan deden ze soms ook op vreemde koopvaardijsschepen beslag leggen om die tegen vergoeding in dienst te nemen. Zowel kleine als grote vaartuigen kwamen daarvoor in aanmerking en daaronder ook Vlaamse of andere koggen. Reeds kort na 1200 worden aldus grote concentraties van koggen voor het transport van troepen of pelgrims gemeld. Dat volgens een Engels kroniekschrijver uit die tijd de avonturier Eustache le Moine in dienst van de Franse kroonprins in 1216 te Calais en omgeving met het oog op een inval in Engeland zomaar 600 “naves” en 80 “coggas” zou hebben samengebracht is overdreven, maar het bewijst dat het slechts kleine eenheden betrof <sup>46</sup>. Wat ook in deze bewering opvalt is het onderscheid tussen de beide soorten ingezette vaartuigen. Met “naves” werden toen inderdaad vissersboten en “nefs” van allerlei aard bedoeld. Zo bevonden zich in de betrokken vloot een zeker aantal “nefs” uit Grevelingen <sup>47</sup>. Naderhand stellen we in de ambtelijke stukken steeds het genoemde onderscheid vast, althans in de 13de eeuw in het Noordzeegebied.

De kogge maakte in de 13de eeuw verder haar verschijning als kruisvaarder in de Middellandse Zee. In 1269, tijdens de laatste kruistocht, zou zelfs een vloot van zowat vijftig Friese “coggonas” op weg naar het zuiden uit het Zwin afgevaren zijn <sup>48</sup>. In Engeland blijken de koggen toen eerder sporadisch voor militaire doeleinden te zijn gebruikt. In 1242 nochtans wordt melding gemaakt van de “magna coga” van Southampton met een bemanning van 26 koppen. Ze maakte deel uit van een vloot van zowat 16 eenheden, waaronder 13 “nefs” en nog een

46. ROGER OF WENDOVER, *Flores Historiarum*, II, Rolls Series, 1890, p. 160. - Sir N.H. NICOLAS, *A history of the royal navy, from the earliest times to the wars of the French Revolution*, I, Londen, 1847, p. 174.

47. “ke se li escutman et li maronnier de Gravelinghes et d’autres lius ki vinrent à Gravelinghes pour faire no service ont aucun damage de leur nes, nous restorerons à eus leur damage” stuk van mei 1216 : G. DUPAS, *Histoire de Gravelines*, Duinkerke, 1981, p. 22.

48. *Monumenta Germaniae Historica*, IV, *Scriptores*, XXIII, p. 554, onder het jaar 1269.

andere kogge, die op last van koning Hendrik III de koninklijke schat naar Bordeaux moest overbrengen. De “nefs” hadden elk slechts 13 tot 23 man aan boord<sup>49</sup>. De grote kogge was toen nog een zeldzaamheid. Eerst vanaf het einde van de 13de eeuw kwam zij meer voor, maar dan soms uitgerust als oorlogsboot. Zo is er in 1295 sprake van een “cogue à bèque” met een draagvermogen van 180 vaten. Die was door de Franse koning Filips IV de Schone ten nadele van een burger uit Bayonne - toen Engels gebied - maar die te Saint-Brieuc woonde, als vijandelijk goed aangeslagen. Het vaartuig was voor een aanval op de eilanden Ré en Aix, nabij La Rochelle, ingezet. De eigenaar ervan beweerde het van Vlamingen gekocht te hebben en ermee in een strijd tussen de lieden van Bayonne en de Spanjaarden betrokken geraakt te zijn<sup>50</sup>. De benaming “cogue à bèque” laat vermoeden dat het om een kogge ging, boven aan de boeg voorzien van een vooruitstekend kasteel met gevechtsplatform, wat aan een vogelbek of snavel deed denken.

Omstreeks 1300 werd nog steeds het onderscheid gemaakt tussen koggen van allerlei grootte en “nefs” of schepen van allerlei slag. Nu bestonden er ook in Engeland meer grote koggen. Toen in 1299-1300 de Cinque Ports of verbond van zeven havens aan de Engelse zuidoostkust een vloot tegen de Schotten uitrustte, bevonden zich daaronder minstens zeven koggen, de overige vaartuigen waren gewone schepen. Van de zeven koggen waren er vijf met een bemanning van 41 koppen, wat zeker wijst op grote eenheden. De meeste schepen telden 34 tot 41 man<sup>51</sup>. Zowel koggen als schepen allerhande konden dus steeds voor krijgsverrichtingen aangepast en gebruikt worden.

49. *Rôles Gascons*, in *Collection de documents inédits sur l'histoire de France*, I, N 254-257. - N. NICOLAS, I, o.c., p. 225. - B. HAGEDORN, o.c., p. 29.

50. F.W. BROOKS, o.c., p. 76. - A. DE LA BORDERIE, *Le commerce et la féodalité en Bretagne*, in *Revue de Bretagne et de Vendée*, V, p. 357.

51. N. NICOLAS, o.c., p. 294. - B. HAGEDORN, o.c., p. 29. In beide werken werd de lijst van de uitgeruste schepen en koggen opgenomen. Vier koggen en een snekke uit Winchelsea hadden elk 41 man; evenals de kogge uit Dover. Sandwich leverde drie vaartuigen, waaronder twee schepen en een kogge, eveneens elk met 41 man. Een kogge uit Folkstone telde evenwel slechts 24 man. Voor het overige hadden de andere vaartuigen over het algemeen elk slechts 20 man aan boord.



Afb. 4. Zegel van de stad Damme met de afbeelding van een koggeachtig doorbalkt vaartuig, voorzien van een voor- en een achterkasteel op stutten of stellingen. Gehecht aan een oorkonde van 1309. Zelfde zegel aan een oorkonde van 1376, Brussel, Algemeen Rijksarchief, *Chartes van Vlaanderen*, 1ste reeks, nr. 1271. - G. ASAERT, *o.c.*, p. 31, foto. - H. EWE., *o.c.*, p. 116, nr. 29, benaderende tekening. - DE GHELLINCK VAERNEWYCK, *Sceaux et armoiries des villes etc. de la Flandre ancienne*, Parijs, 1935, pp. 119-120.

#### 4. Koggen en koggeschepen in de 14de en 15de eeuw

In de loop van de 14de eeuw werd het gebruik van koggen door de steeds toenemende handel in wijn en kaakharing verder gestimuleerd. Dit had ook het toenemend gebruik van de koggen in krijgsmacht tot gevolg, ook in Vlaanderen. Reeds in 1302, na de slag bij Kortrijk, hadden de Bruggelingen ter beveiliging van het Zwin naast een "galiotkine" vier koggen uitgerust en die voor het transport van een 200 soldeniers onder het bevel van 8 kapiteins gedurende 58 dagen ingezet. De vier koggen, en nog een vijfde, hoorden zoals de menigte gemobiliseerde

schuiten toe aan Vlaamse schippers<sup>52</sup>. Twee van de genoemde koggen waren voordien bevracht met elk 88 vaten wijn, wat een idee van hun tonnenmaat geeft<sup>53</sup>. Twee jaar later rustten de Bruggelingen in het vooruitzicht van een confrontatie in Zeeland en Holland, waar de graaf de zijde van de Franse koning gekozen had, opnieuw een krijgsvloot uit, bestaande uit allerlei kleine en grote vaartuigen. Tegelijk werd voor de verdediging van het Zwin te water gezorgd. Bij dit alles kreeg Brugge heel wat hulp van boten, schippers en krijgslieden van de andere Vlaamse steden en ook van de Zeeuwen. Het totaal aantal bijeengebrachte eenheden van de vlootmacht kan zelfs op meer dan 100 geschat worden. Daaronder bevonden zich een dertigtal schepen en koggen, blijkbaar verdeeld in verschillende smaldelen<sup>54</sup>. Een ervan bestond uit acht "grote coghen"<sup>55</sup>. Daarnaast behoorden tot de Vlaamse vloot nog enkele andere grote koggen uit Bayonne, evenals kleine koggen en ook vaartuigen van de hanzeaten<sup>56</sup>.

52. J. COLENS, *Le compte communal de Bruges en 1302-1303*, in *Annales de la Société d'Emulation de Bruges*, XXXV, 1885, pp. 150-151. - Het gemiddeld aantal strijders per kogge, zonder de schipper en de bootsgezellen, was dus 52, wat wijst op een gemiddelde tonnenmaat van ongeveer 80 vaten. - De vijfde kogge, die van Batins was aangekocht, werd naderhand "ghesleghen ende vercocht" : Brugge, Stadsarchief, *Stadsrekeningen*, 1303, f° 59r.

53. *Ibidem*, p. 170. - De twee vaartuigen werden respectievelijk bemand met 55 en 70 strijders.

54. J.F. VERBRUGGEN, *De Vlaamse vloot in 1304*, in *Standen en Landen*, IV, 1952, pp. 51-76. - Idem, *Het leger en de vloot van de graven van Vlaanderen vanaf het ontstaan tot in 1305 (Verhandelingen van de Koninklijke Vlaamse Academie)*, Brussel, 1936, pp. 119-120. - *Vlaamse vloot verslagen te Schouwen, 650 jaar geleden*, in *De Volksgazet*, 1964.

55. Brugge, Stadsarchief, *Stadsrekeningen*, 1304, f° 49v. - Een van de acht koggen was blijkbaar die van Pieter Crabbe : J.F. VERBRUGGEN, *De Vlaamse vloot, o.c.*, p. 70. - Idem, *Het leger*, p. 142.

56. Dat blijkt ook uit de lijst van de bij Zierikzee verloren vaartuigen. Daaronder bevonden zich een kogge ter waarde van 30 lb. est., een ter waarde van 110 lb. est. en een ter waarde van 120 lb. est. Een vierendeel van een kogge uit Stralsund was 237 lb. 12 s. waard. De kogge Saint-Lyon uit Bayonne met haar getouw had een waarde van 1400 lb. Twee grote koggen, respectievelijk een uit Zweden en een uit Bayonne met hun toebehoren en goederen, bereikten elk een waarde van meer van 3000 lb. Een hanseatische kogge met haar tuig en 200 hoed zout, was slechts 72 lb. est. waard. Het verschil in waarde tussen deze koggen was blijkbaar te wijten aan hun grootte, zodat we mogen aannemen dat het ging om een heel gamma van kleine en grote eenheden. J.F. VERBRUGGEN, *De Vlaamse vloot, o.c.*, pp. 69-73.

Het aantal grote vaartuigen dat de Fransen in de strijd wierpen was echter veel talrijker dan die waarover de Vlamingen beschikten. De vijandelijke vloot bestond uit zowat vijftig “nefs” en nog andere schepen, benevens vijf of zes Hollandse koggen en elf galeien. Dat verschil zou, volgens sommigen, aan de basis gelegen hebben van de nederlaag die de Vlamingen nabij Zierikzee leden<sup>57</sup>. Vooraleer op 10 augustus de eigenlijke zeeslag begon boekten de Zeeuwen, die de zijde van de graaf van Vlaanderen gekozen hadden, enig succes bij het onderscheppen van vier Hollandse koggen, die de bevoorrading van de Franse vloot met bier moesten verzekeren. Met twee van hun koggen wisten ze nabij het eiland Duiveland tegenover Zierikzee een van deze bevoorradingsvaartuigen te kapen en de drie andere te verjagen. Zijzelf ontkwamen met hun buit al roeiende. Zo luidt althans het verhaal daarover van de tijdgenoot Melis Stoke, die verder nog weet te melden dat de drie op de vlucht geslagen Hollandse koggen eveneens al roeiend wegvoeren<sup>58</sup>. Dit bevestigt dus de stelling dat met een kogge, indien voorzien van doften, ook geroeid kon worden.

Als gevolg van hun nederlaag in de slag bij Zierikzee verloren de Vlamingen niet alleen heel wat kleine vaartuigen, maar eveneens elf koggen<sup>59</sup>. Dat grote verlies belette evenwel niet dat Vlaanderen nadien nog steeds over eigen koggen beschikte. Uit een klaagschrift van 27 november 1315 vernemen we inderdaad dat Jan Top uit Sint-Anna ter Muiden op zee was aangevallen door de Engelsen en daarbij zijn kogge, de “Cruesenbuerch”, geladen met 206 vaten wijn uit Poitou, had verloren. Dezelfde klaagbrief vermeldt ook het verlies geleden door Lamsin De Witte uit Damme. De Engelse kapers hadden hem zijn kogge “Paradijs”, met een lading van 134 tonnen wijn uit Poitou ontnomen<sup>60</sup>. Het ging

57. Verlies van 11 Vlaamse koggen en een twaalfstal andere grote vaartuigen : *Ibidem*, p. 75. - J.F. VERBRUGGEN, *Het leger, o.c.*, pp. 142-144.

58. “Der cogghen twee (Zeeuwen). Ontroyden ende waren ghevee (vijandig). Enen cogghen onversien. Van Vrieslant ende verslegghen dien. Dander dre (drie) leiden ter vlucht. Ende ontroyden dor die ducht ... Want si ne setten te gheenre weer. Dese vier cogghen...” : MELIS STOKES, *Rijmkroniek van Holland*, uitgave W.G. Brill, Utrecht, 1882, II, p. 295, verzen 755-793. - De vier Hollandse “cogghen” vervoerden “s graven dranc”, dus wijn of/ en bier in tonnen voor de strijdkrachten van graaf Willem van Holland.

59. J.F. VERBRUGGEN, *Het leger, o.c.*, p. 144-145. - Idem, *De Vlaamse vloot*, p. 73. - Zie hiervoor noot 56.

60. Gent, Rijksarchief, *Fonds de Saint-Genois*, nr. 1313 (inventaris p. 377). - J.F. VERBRUGGEN, *Het leger, o.c.*, p. 75. - Lamsin de Witte had voordien, in 1304, een kogge ter waarde van 180 lb. est. verloren. *Ibidem*.

hier dus telkens om grote vaartuigen, met een tonnenmaat van meer dan 100 vaten. De grote Franse, hanzeatische en andere vreemde koggen hadden toen een gemiddelde grootte van zowat 100 last, d.i. ongeveer 200 vaten <sup>61</sup>.

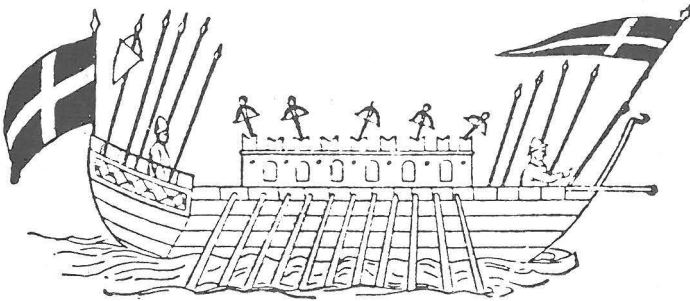
Een belangrijke zeeslag, waarin grote koggen naast andere vaartuigen een rol gespeeld hebben, was die in 1340 tussen de Fransen en de Engelsen in het Zwin vóór Sluis. Overwinnaars waren de laatstgenoemden en hun Vlaamse handlangers. Zo had de "Saint-Nicolas", een "cogue à bèque", die in deze confrontatie aan Franse zijde streed, een draagvermogen van 240 vaten en een bemanning van 118 strijders <sup>62</sup>. Toch was de grote kogge met een tonnenmaat van meer dan 200 vaten eerder een zeldzaamheid, alhoewel zij voor militaire doeleinden zeer gezocht was. Ook de kleinere koggen bleven voor dat doel gegeerd. Zo zien we in 1356 Lodewijk van Male, graaf van Vlaanderen, tijdens de Brabantse successieoorlog vier kleine en acht grote "scepen" bewapenen en inzetten. De kleine vaartuigen waren boten, die geroeid konden worden. Dat was ook zo voor de grote eenheden, waaronder vooral de grote koggen. Laatstgenoemde had de graaf te Sluis aan de hanzeaten ontnomen, alhoewel hij naar het zeggen van deze laatsten over genoeg Vlaamse koggen beschikte <sup>63</sup>. Hij deed deze vloot bemannen met zowat 1200 Vlaamse en andere "scipmannen" of bootsgezellen en krijgslieden. Het eigenlijk aantal bootsgezellen bedroeg 640, waarvan telkens 60 op elk van de grote eenheden en 40 op elk van de vier kleinere. Ze waren gegroepeerd in koningstavelrijen of groepen van elk 20 man, de koningstavel of hoofdman niet inbegrepen. Dit had te maken met de

61. Dat blijkt uit hun ladingen : in 1308, de "coga Sancti Petri de Bayona", achtereenvolgens 135 vaten, 187 vaten, 132 vaten, 189 vaten, 216 vaten, 58 vaten en 64 vaten (van 4 november tot 8 juli). In 1308, de "coga Sancti Jacobi de Sancto Malo", 215 vaten (24 oktober). In 1309, "la coga Nostra Dame de Loyre", 201 vaten (mei). In hetzelfde jaar, "la coga Nostre Dame en Morles", 58 vaten, en "la coga Sancti-Nicolai de Colet", 23 vaten (mei). Londen, *Public Record Office*, E 101, 163/2. - J. BERNARD, *o.c.*, pp. 300-304, noten 386 en 391 naar de rekeningen van de "customs" in de Engelse havens. - W. VOGEL, *o.c.*, p. 494.

62. Parijs, Bibliothèque Nationale, *Nouv. Acq.*, nr. 9241 (20). - F.W. BROOKS, *o.c.*, p. 76. - Ch. DE LA RONCIERE, *Histoire de la marine française*, I, Parijs, 1899-1920, p. 448.

63. *Hanserecesse*, 1e abt., III, *Nachträge*, Leipzig, 1875, p. 226, nr. 239, hanzeatische klachten betreffende de inbeslagneming van koggen uit Harderwijk en Braunsberg. Verslag van de vergadering te Lübeck van 3 augustus 1358.





Afb. 5. Afbeelding van de voorstelling van een “koket” of koggeachtig vaartuig uitgerust voor de krijgsdienst te water en voortbewogen door roeiers, naar het voorbeeld van de heerkogge. *Volksgazet*, 1954, benaderende tekening naar een miniatuur (niet nader genoemd, 14de eeuw), gevoegd bij een artikel over “de Vlaamse vloot verslagen te Schouwen, 650 jaar geleden”.

behandeling van het want en van de riemen. Voor de vloot waren er immers niet minder dan 400 roeispanen aangekocht <sup>64</sup>. Met deze zee-macht, die onder het bevel stond van een “beleedre” of admiraal, werd begin augustus 1356 het beleg voor Antwerpen geslagen en die stad tot overgave gedwongen <sup>65</sup>.

Een tweede voorbeeld waaruit blijkt dat met de bewapende kogge nog kon geroeid worden, is dit van de uitrusting van twee Engelse koninklijke schepen omstreeks 1360, namelijk de “Rodecog” en de “cog Thomas”, die voor een reis naar Frankrijk zouden worden ingezet. Uit de betreffende rekening vernemen we dat onder meer aangekocht werden voor de “Rodecog” : een mast, twee ankers en 55 riemen; en voor de “cog Thomas” : een mast, drie ankers en 51 riemen. Weliswaar zien we ook dat de eerste van beide koggen twee bootjes, namelijk een lang en een

64. A. GOOVAERTS, *La flotte de Louis de Male devant Anvers en 1356*, in *Bulletin de la Commission royale d'Histoire*, 4de reeks, XIII, 1886, pp. 49-58; tekst van de rekening van de vlootuitrusting, p. 55. - J.F. VERBRUGGEN, *De Vlaamse vloot*, o.c. p. 74.

65. R. DEGRYSE, *Uit de geschiedenis van onze zeemacht. De oorsprong van de admiraliteit van Vlaanderen onder Lodewijk van Male*, in *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden*, XIV, 1959, afl. 3, pp. 177-195.

kort, ter beschikking kreeg, maar die waren blijkbaar van eigen riemen voorzien <sup>66</sup>. De beide genoemde koggen moeten grote vaartuigen geweest zijn. Ze behoorden ongetwijfeld tot het koggetype van de grote boot of "liburna", zoals die toen nog steeds in de koopvaardij in gebruik was. Het aantal ankers dat ze hadden, doet ook vermoeden dat hun kastelen met een kaapstander uitgerust waren <sup>67</sup>.

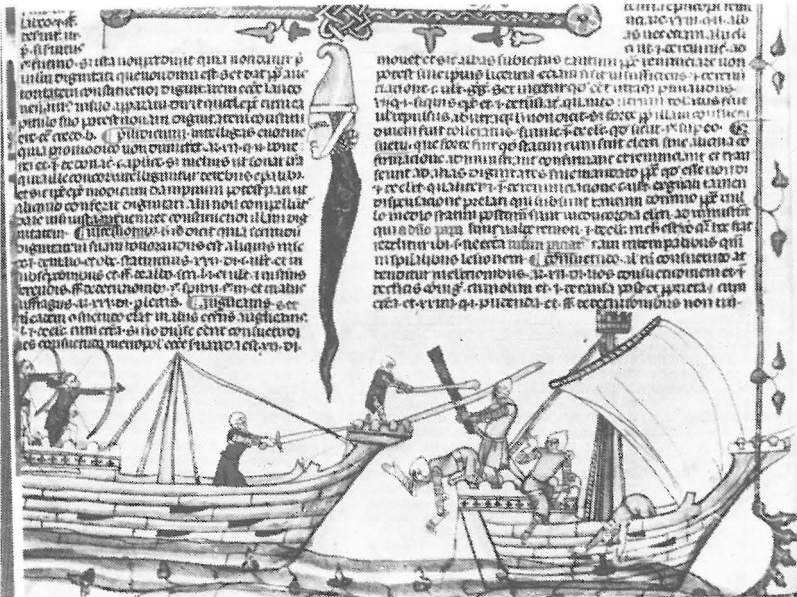
In die tijd woedde de beruchte Honderdjarige Oorlog tussen de koningen van Engeland en Frankrijk. Van beide zijden werden dan ook meermaals koggen in beslag genomen of op zee veroverd. Aldus maakten de Spanjaarden, die zich in deze strijd gemengd hadden, zich in 1378 in de baai van Bourgneuf meester van vijf Engelse koggen met een grootte van respectievelijk 75, 100, 150, 170 en 170 vaten <sup>68</sup>. Dat jaar en het volgende bemachtigden de Engelsen op zee of in hun havens zowat 10 "nefs" en 5 koggen uit Vlaanderen, waaronder 4 uit Sluis en 1 uit Duinkerke. De kogge van Adriaen Tant uit Sluis, op het ogenblik dat ze voor Calais door de Engelsen gepraaid werd, was met 32 last en 3 tonnen Schonense kaakharing geladen, wat neerkwam op zowat 64 wijnvaten. Het was blijkbaar een grote eenheid <sup>69</sup>. Een "cleene cogghe" was die waarvan Clais Heins toen een zesde deel in bezit had, ze was

66. T. J. RUNYAN, *A fourteenth century cordage account for the king's ships in The Mariners Mirror*, 60, nr. 3 (augustus 1974), p. 324. - *Ibidem*, 61, nr. 2 (mei 1975), pp. 191-192, aanvullingen en verbeteringen door K. Sandahl.

67. "Item anno Domini eodem post pentecosten (1383) dicti domini regis Anglie ligei et subditi ceperunt, sumpserunt et abstulerunt Thymoni de Bremen luburnem dictum kogghonem... et fuit de 95 lastis...". - "Item, anno Domini 1388 Nicholaus Borniz duxit unum lyburnum seu kogghonem, qui fuit innavigatus in Roszel et debuit velificatus fuisse versus Lunden...": K. KUNZE, *Hanseakten aus England, 1275-1412 (Hansische Geschichtsquellen*, 6), Halle, 1891, pp. 290-291, nr. 345 : klachten van Stralsund opgesteld in 1405. - Een last was gelijk aan twee vaten.

68. NICOLAS, *o.c.*, pp. 510-513 : lijst van de buitgemaakte koggen.

69. "Item, se complaint Jehan Kant, Jehan Pontieu et Gilles Joerdena, bourgeois de Dunkerke, comment il avoient estoffe 1 cogghe ... pour sigler en la Baie, hors dou quel cogghe furent pris ankres, cables et vitailles...". - "Item, ancoire se plaint le dit Adrian (Tant, bourgeois de l'Escluse) des gentz du roy d'Engleterre que... il lui prirent d'une coque, appartenant à lui entirement... 32 lastz et 3 baris de blanc herencz et une pipe d'ole...": Rijssel, Archives départementales du Nord, B 515/18288, 2de item, en B 515/18286, 5de item. - R. DEGRYSE, *De Vlaamse westvaart en de Engelse represailles omstreeks 1378*, in *Handelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent*, nieuwe reeks, XXVII, 1973, pp. 202, 208, 218 en 228.



Afb. 6. Strijd tussen de bemanningen van twee koggen, voorzien van kastelen, waarvan telkens een aan de voorsteven in de vorm van een gevechtspatform, zoals bij de "cogue à bec". Miniatuur uit de Dekretalen van Gregorius IX, manuscript uit de 14de eeuw, Londen, *British Museum*, Ms. Roy, 10 E.IV, f° 19. - G. ASAERT, o.c., p. 34.

met wijn geladen en werd te Plymouth beroofd <sup>70</sup>. Te Hamburg zou het aantal koggen omstreeks 1370 ongeveer 15 eenheden bedragen hebben, tegenover slechts ten hoogste 10 in het crisisjaar 1399-1400 <sup>71</sup>.

Omstreeks 1370 was inmiddels op zee en op de stromen een vernieuwd type van kogge verschenen, namelijk het "cogghescip", al-

70. "Item, ghecalengiert t sestendeel van eenen cleenen cogghe ende t sestendeel van 500 zouts toebehorende eenen Clais Heins, die bastaerd was ende doot ghesteken es in de Baye...": Brussel, Algemeen Rijksarchief, *Rekenkamer van Vlaanderen en Brabant*, rolrekening nr. 1509, rekening van de waterbaljuw van Mude over 20 september 1378 - 10 januari 1379. - R. DEGRYSE, *De Vlaamse westvaart*, o.c., p. 221. - Rijsel, Archives départementales du Nord, nr. B 515/18288, 12de item.

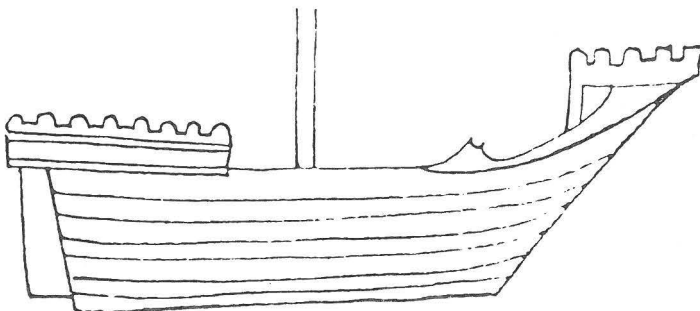
71. R. SPRANDEL, *Le port de Hambourg pendant le bas moyen âge*, in *Les grandes Escales*, 32, 1974, bijdrage XXI, pp. 404-405.

thans indien dit vaartuig niet met een van de toen bestaande koggetypen te vereenzelvigen is. Althans de term zelf was nieuw <sup>72</sup>. Wat meer is, voortaan werd tussen de verschillende soorten koggen een grondig onderscheid gemaakt. Zo worden in het toltarief van het Zwin van 1376 de “kocghe” en het “koggheschip” naast elkaar vernoemd en de typen “kocghe met doorgaenden balken” en “grote kocghe” vermeld <sup>73</sup>. Het koggeschip was zoals de kogge met of zonder doorgaande balken geschikt voor militair gebruik te water. Aldus zien we op het einde van 1380 graaf Lodewijk van Male in zijn strijd tegen de oproerige Gentenaars op de Schelde voor Dendermonde vijf “cogscepe” van het Haarlemse type, bemand met 250 koppen, inzetten. Van drie van deze vaartuigen weten we dat ze respectievelijk 22, 25 en 38 bootsgezellen telden, wat ongetwijfeld zowel met het zeilen als met het roeien te maken had <sup>74</sup>. In 1383 patrouilleerde de grafelijke vloot samengesteld uit drie smaldelen, bestaande uit “coghescepen ende balenghieren”, op de Westerschelde voor het Land van de Vier Ambachten en het Land van Saaftinge. Bij een van deze smaldelen bevond zich ook een “grote coghe”. De totale bemanning telde in april en mei 200 koppen, waar-

72. "Item, ghecalengiert een coggheschip, toebehorende eenen Jan fs Boudens, om dat de forseide Jan ontfoerde coopliden van Inghelant 36 zacke wullen ende hemlieden onthilt, vercocht t forseid coggheschip ende der of ontfanghen 240 lb." : Brussel, Algemeen Rijksarchief, *Rekenkamer van Vlaanderen en Brabant*, (Inv. H. Nelis), nr. 1496, rekening van de waterbaljuw van het Zwin, ambtsperiode mei-september 1375. - "Item, ghecalengiert Wouter Heinric fs. Wouters van dat hi lach en visschede in de zee ende een coggheschip quam zeilende over ziin ghetauwe" : *Ibidem*, nr. 1504, ambtsperiode september 1376-januari 1377.

73. "Eene pleyte of scoude, koggescip, zeylsoude, barke, vlotschip, naveil, kogge, hulk van upvaerne te Brucghewaerd, so beyt de toolnare sine toolne te ontfanghene tote die scepe weder ute comen... Voort, alrande scepe, kocghen, hulke, eevers, corfscepe of naveele met doorgaende balken sijn sculdich elc scip 12 d. paris der toolne ende den leenknechten 4 d. ... Voort ghevielt dat an eene grote kocghe iof hulk of ander eenich vreemt man deel met poorters hadde, hi es sculdich telker vaert sine toolne ...". - J.H. VAN DALE, *Reglement voor de scheepvaart en de heffing der tollén op het Zwin*, in *Bijdragen tot de Oudheidkunde en Geschiedenis van Zeeuwsch-Vlaanderen*, V, 1860, pp. 25-27.

74. Rijsel, Archives départementales du Nord, B 3657, f° 27r - 30r. - R. DEGRYSE, *De admiraals en de eigen marine van de Bourgondische hertogen*, in *Mededelingen van de Marine Academie*, XVII, 1965, pp. 141-142 en bijlage 1, pp. 203-205. - Zie hierboven noot 13.



Afb. 7. Benaderende tekening van een koggeachtig vaartuig zonder doorgaande balken, zoals dit later bij de meeste koggeschepen het geval moet geweest zijn. - O. CRUMLIN-PEDERSEN, *o.c.*, p. 113, gedateerd na 1300.

onder 60 soldeniers, de rest bootsgezellen. Hoeveel vaartuigen en meer bepaald koggeschepen aan de expeditie deelnamen, vernemen we niet <sup>75</sup>.

Volgens Engelse gegevens had omstreeks 1415 het Hollandse koggeschip een draagvermogen van 40 tot 50 vaten en een bemanning van 5 tot 6 koppen, de schipper inbegrepen <sup>76</sup>. In de vloot die Jacoba van Beieren, gravin van Zeeland en Holland, in 1418 op de Maas tegen Dordrecht inzette, bevond zich naast zeven koggeschepen ook een grote kogge. Deze laatste was herkomstig uit Rotterdam, had een tonnenmaat van 120 last of 240 vaten en diende als admiraalschip. Onder de koggeschepen bevonden zich eenheden van respectievelijk 55, 60, 70, 100 en 120 vaten. Ze hoorden thuis hetzij te Rotterdam, hetzij te Schiedam en ze moesten elk ongeveer evenveel manschappen aan boord gehad hebben,

75. "Item, ten bevelne van minen heere vorseid, ghesend Adriaen Tande met hondert ende twintich scipmannen, waerof de 41 schotters zijn, voor 't land van den Vier Ambochten ende voor Saeftinghen met eenen groten cogghen, met cogghescepe ende balengieren, om te benemene dien van Ghende dat hem gheene provanche commen soude ...": N. DE PAUW, *Froissart's chronyke van Vlaenderen*, vertaling door Gerijt Potter van der Loo, II, Gent, 1898-1909, pp. 148-151, in bijlage tekst met de rekening van de waterbaljuw, ambtperiode december 1382 - mei 1383, naar Brussel, Algemeen Rijksarchief, *Rekenkamer van Vlaenderen en Brabant*, nr. 1517. - Balengier : grote roeiboot.

76. Londen, Public Record Office, E 101/48/15. - J. BERNARD, *o.c.*, p. 302. - B. HAGEDORN, *o.c.*, p. 117. - In 1442 wordt een "parva coggeschip" in de vaart van Bordeaux op Engeland vermeld. - J. BERNARD, *o.c.*, p. 302, noot 391.

als ze draagvermogen aan lasten hadden. We vernemen ook dat een ervan was uitgerust met riemen gemaakt uit 61 dubbele sparren <sup>77</sup>.

Vanaf het tweede kwart van de 15de eeuw raakte de uitreding van koggen en koggeschepen voor militaire doeleinden in onbruik. In 1436 bevond zich in de vloot die voor Filips de Goede, hertog van Bourgondië, het beleg te water van Calais, toenmaals Engels grondgebied, moest inzetten en die een dertigtal vaartuigen omvatte, slechts één grote Hollandse kogge <sup>78</sup>. Dit laatste scheepstype had toen dus grotendeels afgedaan. Dit was echter niet zo voor het koggeschip en evenmin voor de kleine kogge. Zo waren er te Antwerpen in de eerste helft van de 15de eeuw onder alle types van schepen en boten, het meest inheemse koggeschepen van alle grootte <sup>79</sup>. In 1464, toen Filips de Goede met het oog op de kruistocht van zijn zoon Antoon, te Sluis tot de telling en confiscatie van de hanzeatische en andere vaartuigen liet overgaan, bleek het dat de grote koggen wegens hun zwaarte niet meer in aanmerking konden komen <sup>80</sup>.

77. "Eerst Geerloff Jacobs zoen van Rotterdam mit enen cogge van 120 last ende heeft gevoert heer Willem van Montfort, den ammirael.... Item, Jan Ghiis ende Jan Berwouts soen van Schiedam mit enen coggenscepe van 100 vate.... Item, Domaes Steenkan van Schiedam mit enen coggenscepe getaxeert voir 60 vate.... Item, Willem Allairts zoen van Rotterdam mit enen coggenscepe van 52 vate...". - "Item, Pieter Goytgens zoen van Rotterdam mit enen coggenscepe van 52 vate...". - "Item, die Phillips die Blote ende Willem Jan Volres zoen, scipper van Rotterdam... hebben van tymmeringe aen sinen coggenscepe te scottiilgen ende te tymmeren van 61 dubbelder sparren, riemen aff te maken...": 's Gravenhage, Algemeen Rijksarchief, *Rekeningen van de grafelijke Rekenkamer*, inv. nr. 108, thesoriërsrekening van Holland, Zeeland en Friesland van 21 augustus 1418 - 8 januari 1419, f° 71v - 75r. - J.C. DE JONGHE, o.c., p. 36, noot 2. - "Scottiilgen" betekent : voorzien van houtwerk.

78. "Pieter de Keyser, maistre d'une grande gogghe de Hollande...": Rijsel, Archives départementales du Nord, B 1957, f° 438r : "Armee par mer. Paiements faiz... à cause de certaine armee par mer ... en intencion de rompre et effondrer le havre de Calais...". - M.R. THIELEMANS, *Bourgogne et Angleterre, 1435-1467*, Brussel, 1966, p. 96.

79. G. ASAERT, *De Antwerpse scheepvaart in de XVde eeuw (Verhandelingen van de Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België. Klasse der Letteren, XXXV)*, Brussel, 1973, pp. 61-62. De auteur maakt geen onderscheid tussen koggen en koggeschepen.

80. "Item, gisent sur la waze ou dit port 12 vasseaulx de Amburg en Alemagne vagues, sans maistres et sans maronniers, comme coghes, boeyers, craeyes et eevers, qui sont pesans vasseaulx et mais à la voile": Rijsel, Archives départementales du Nord, B 3537/125755. - R. DEGRYSE, *De schepen in de haven van Sluis in het voorjaar 1464*, in *Mededelingen van de Marine Academie XX*, 1968, pp. 101-102, bijlage 1.

De verschijning van het koggeschip werd al vroeg gevolgd door die van de “cogguescute”<sup>81</sup>. Naderhand verschenen ook nog de “cogghepleyte” en de “cogever”, meer bepaald in de Noordelijke Nederlanden, in de streek van Kampen en de Zuiderzee<sup>82</sup>. De vier genoemde scheepstypes waren, zoals hun terminologie het aanduidt, ongetwijfeld elk van gemengde aard. Wat ze met elkaar gemeen hadden, kan misschien hun overnaadse huidbeplanking met “coggeboorden” of “coggheplancken” geweest zijn<sup>83</sup>. Wellicht hadden ze ook elk een “kocghemast”<sup>84</sup>. Vast staat in elk geval volgens de scheepsarcheologie, dat er in de middeleeuwen alleen van koggeachtige vaartuigen en niet van de kogge bij uitstek gesproken kan worden<sup>85</sup>.

Hoe een vaartuig van het koggetype er op het einde van de 14de eeuw uitzag, kan heden op wetenschappelijke wijze nagegaan worden aan de hand van een in 1962 te Bremen in de Weser gevonden wrak van

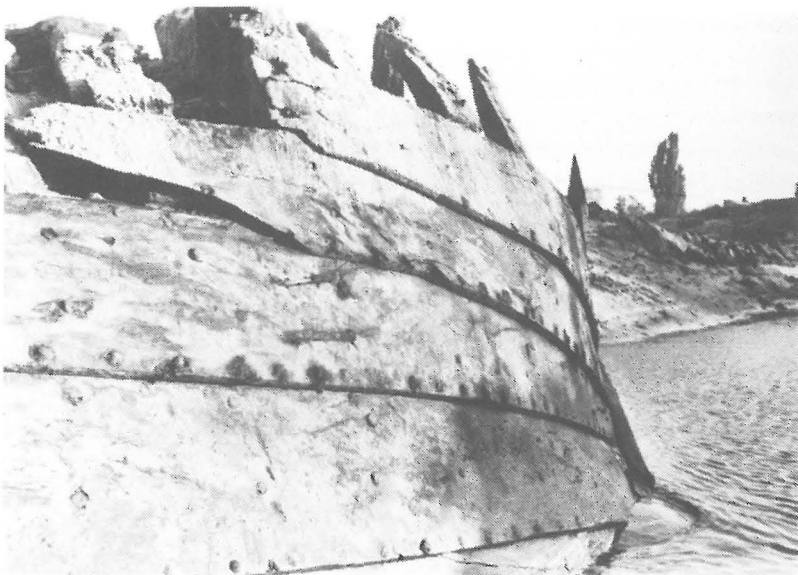
81. Rijsel, Archives départementales du Nord, *Chambre des Comptes*, B 6097, f° 4r, rekening van de waterbaljuw van Mude uit het jaar 1404. - J. CRAEYBECKX, *o.c.*, p. 20, noot 22.

82. C.M. PLEYTE, *Van hulken en karvelen, scheepsbouw in de XVde eeuw*, in *Biekorf*, 45, 1939, pp. 21-22, zonder vermelding van bron. - Tonnenmaat van de “cogghepleyten”: 90 tot 100 last.

83. “Item, noch 750 voeten coggeboorden, omme 3 s. groten elc hondert”: Brussel, Algemeen Rijksarchief, *Rekenkamer*, nr. 33560, stadsrekening van Damme over het jaar 1411, f° 30v - “Costen ghedaen om de barbelcanen (vestingsmuren) omtrent de stede te vulmakene... 4400 voeten coggheplancken, coste 4 lb. 16 s. parisit t hondert, somme 211 lb. 4 s. par. honds, valent nieu 184 lb. 16 s.”: *Ibidem*, nr. 33575, rekening van Damme over het jaar 1433, f° 33v.

84. “Eenen kocghemast, 4 lb. Hollands...”: *H.U.B.*, I, p. 361, nr. 1033, toltarief van Dordrecht, van 1287. - “Item, coggonen et magne naves, que de partibus veniunt marinis, vina sua licite per malos sue navis et instrumenta, si voluerint operari et nihil... winscroders dare tenentur aut exhibere...”: *Ibidem*, p. 251, nr. 716, grafelijke ordonnantie van juni 1273 betreffende het lossen van wijnvaten te Dordrecht door middel van de hijstoestellen aan de koggemasten.

85. “Uit de opgravingen in de IJsselmeerpolders is naar voren gekomen dat er grote en kleine koggeachtige schepen zijn geweest... Ook zijn er vrij smalle schepen met koggekenmerken opgegraven, evenals soorten met lage en hoge zijwanden. De verschillende typen kwamen gelijktijdig voor; er is nu nog geen ontwikkelingslijn te ontdekken. Evenmin is er een goede reden om aan te nemen, dat er een scheepsbouwtechnische revolutie met de kogge als resultaat heeft plaatsgevonden: R. HULST in *Kijk op koggen*, brochure van het Museum voor Scheepsarcheologie, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Nederlands ministerie van verkeer en waterstaat, z.d. pp. 37-38.



Afb. 8. Gedeelte van de romp van het koggeachtig wrak in 1962 ontdekt in de Weser nabij Bremen. Het vaartuig, waarvan de huid uit lange en brede planken in klinkwerk in horizontale gangen werd samengesteld, zou van omstreeks 1380 dagtekenen. Doorheen de huid staken doorgaande balken, hier niet zichtbaar. - S. FLIEDNER, "Kogge" und "Hulk", in *"Die Bremer Hanse-kogge"*, Bremen, 1969. - G. ASAERT, o.c., p. 89; foto.

een doorbalkt vaartuig, waarvan de romp bestond uit brede koggeboorden. Dit schip met een geschat draagvermogen van meer dan 100 vaten had een lengte van zowat 23 meter, een breedte van ten hoogste 7,5 meter en een hoogte, die misschien evenveel bedroeg. Het was een een-master in klinkbouw met vijf zware dwarsbalken en een scherp voorover hellende voorsteven. Het achterkasteel, dat op stutten rustte, was voorzien van een kaapstander. De boordplanken hadden een lengte gaande tot 8 meter en een dikte van 5 centimeter. Het hele voorkomen van het vaartuig doet denken aan de heraldische afbeeldingen staande op sommige koggezegels, waaronder die van Stralsund. Het bewuste wrak is dan ook voor de scheepsarcheologie een zeer belangrijke vondst, daar men er een grote kogge denkt in te zien. In welke omstandigheden het vaartuig in de Weser verging, weet men niet, maar aan de hand van het dendrologisch onderzoek is vastgesteld dat de bomen, waaruit zijn



houtwerk afkomstig was, omstreeks 1380 kunnen zijn geveld <sup>86</sup>. Ongetwijfeld gold het hier een geval van roekeloze scheepsbouw. Overnaads gebouwde en bovendien doorbalkte schepen waren inderdaad gemakkelijk aan lekkage onderhevig en bovendien door hun zwaarte niet steeds stabiel <sup>87</sup>. Er was dus bestendig risico voor schipbreuk voor zulke grote vaartuigen <sup>88</sup>. Tevens is dat de verklaring voor het beperkt aantal grote koggen of koggeachtige schepen in de late middeleeuwen en de 16de eeuw. De kleine koggen en de koggeschepen integendeel waren veel talrijker. Ze zouden tot lang in de Nieuwe Tijd blijven bestaan, maar dan ook als binnenschepen, loodsbotten en zelfs als vissersboten <sup>89</sup>.

86. S. FLIEDNER, *o.c.*, passim - D. ELLMERS, *The cog of Bremen and related boats*, in *The Archaeology of Medieval Ships and Harbours in Northern Europe*, uitgave SEAN MAC GRAIL, National Maritime Museum Greenwich, Archaeological Series, nr. 5, 1979, pp. 1-15. - K.P. KIEDEL en U. SCHNALL, *Die Hanse-Kogge von 1380*, Bremerhaven, 1982. - E. HENRIOT, *Kurzgefaszte illustrierte Geschichte des Schiffbaus*, Rostock, 1971, pp. 35-36.

87. C.M. PLEYTE, *o.c.*, p. 18.

88. In 1387 verging voor de zuidoostkust van Engeland de grote kogge de "Christoffel" van Stralsund. Het vaartuig had een tonnenmaat van 300 vaten : K. KUNZE, *o.c.*, pp. 163-164, nrs. 237 en 240, 10 oktober en 6 november 1387.

89. In 1470 werd de Oostendse loodsboot, een "seye ende coghescepe", afgebroken en vervangen door een nieuw vaartuig : Brussel, Algemeen Rijksarchief, *Rekenkamer*, nr. 37297, stadsrekening, f° 4v. - R. DEGRYSE, *De scheepsbouw in een kleine haven als Oostende in het begin van de Moderne Tijden*, in *Ostendiana*, (1986) p. 155, noot 36. - Te Nieuwpoort, volgens het tarief van het "vierboetegeld" uit de 15de eeuw, behoorden de "coghescepe" tot de categorie van de binnenvaartuigen die de IJzer bevoeren : Brugge, Rijksarchief, *Oud Archief Nieuwpoort*, nr. 445, keurboek (1ste helft 15de eeuw), f° 71v en nr. 446, keurboek van 1506, f° 61r. - Volgens de rekeningen van de "customs" in de Engelse havens, liepen er in 1513-1514 in Chichester (Sussex) niet minder dan 42 "cogships" uit Goes, 15 uit Calais, 5 uit Rotterdam, 3 uit Arnhemuiden en telkens 2 uit Kampen, Zierikzee, Rozendaal en Delft binnen. Uit Amsterdam en Brouwershaven was het er telkens één : D. BURWASH, *English merchant shipping (1460-1540)*, Toronto, 1947, p. 118. - In 1505 liet een visser uit Scarborough aan zijn vrouw en drie zoons een "5 manny's kokke" of kogge voor vijf man met de bijbehorende netten na : *Ibidem*, p. 120.