

ONZE NATIONALE ZEEMACHT

onder de Bourgondische Hertogen

(XV^e EEUW)

1. - DE KWESTIE VAN DE ADMIRALITEIT EN VAN DE KUSTVERDEDIGING

IN de loop van de Middeleeuwen hadden de graven van Vlaanderen meermaals een vloot uitgerust en maritieme expedities, waarvan sommige naar verre landen, ondernomen, zonder dat dit nochtans de inrichting van een bestendige zeemacht voor gevolg had. Eerst in 1384, met de troonsbestijging van Filips de Stoute, de eerste van de Bourgondische hertogen, werden de nodige voorwaarden voor de organisatie van een nationale oorlogsmarine geschapen. Op dat ogenblik immers woedde de Honderdjarige Oorlog tussen de stamhuizen van Engeland en van Frankrijk en maakte de Bourgondische hertog zich klaar om aan de zijde van zijn oom, de Franse koning, in het strijdperk te treden. Het overwicht, die de Engelsen, sedert de vernietiging van de Franse vloot te Sluis (1340) en de verovering van Calais (1347) in de Noordzee en het Nauw van Calais uitoefenden, dwong Filips de Stoute, naar het voorbeeld van wat reeds in Frankrijk bestond, een Vlaamse admiraliteit in het leven te roepen. Hierbij kon hij voortbouwen op de reeds bestaande traditie, die hierin bestond, dat de vorst in tijd van oorlog, om zich een vlootmacht aan te schaffen, beroep deed op enkele opgeëiste, gehuurde of aangekochte koopvaardij-schepen, welke hij voor de duur van de expeditie deed optuigen en bewapenen en nadien terug deed onttaken en vrijgeven en welke onder het bevel van een voor de gelegenheid aangestelde admiraal stonden. Op deze wijze reeds had Lodewijk van Male in 1356-1357 met een eskader van 12 gecharterde koggeschepen de Schelde kunnen blokkeren en Antwerpen op Johanna, hertogin van Brabant kunnen veroveren. De eerste Bourgondische hertog volgde in 1396-1397 dit voorbeeld na, toen hij te Sluis tot tweemaal toe overging tot de verzameling van een groot aantal vaartuigen bestemd voor een invasie in Engeland en voor de konvoiering van de koopvaardijvloot. Als eerste admiraal fungeerde Jan Buuc, waarschijnlijk een familielid van Jacob Buuc, de gezagvoerder, die in 1356 de Vlaamse expeditie tegen Antwerpen tot een goed einde had gebracht. De gemeenschappelijke Frans-Bourgondische invasie poging in Engeland liep evenwel op een jammerlijke mislukking uit en Jan Buuc werd kort daarop tijdens een konvoiereis door de Engelsen gevangen genomen en niet meer los gelaten. In hetzelfde jaar 1387 kwam het dan ook tussen de

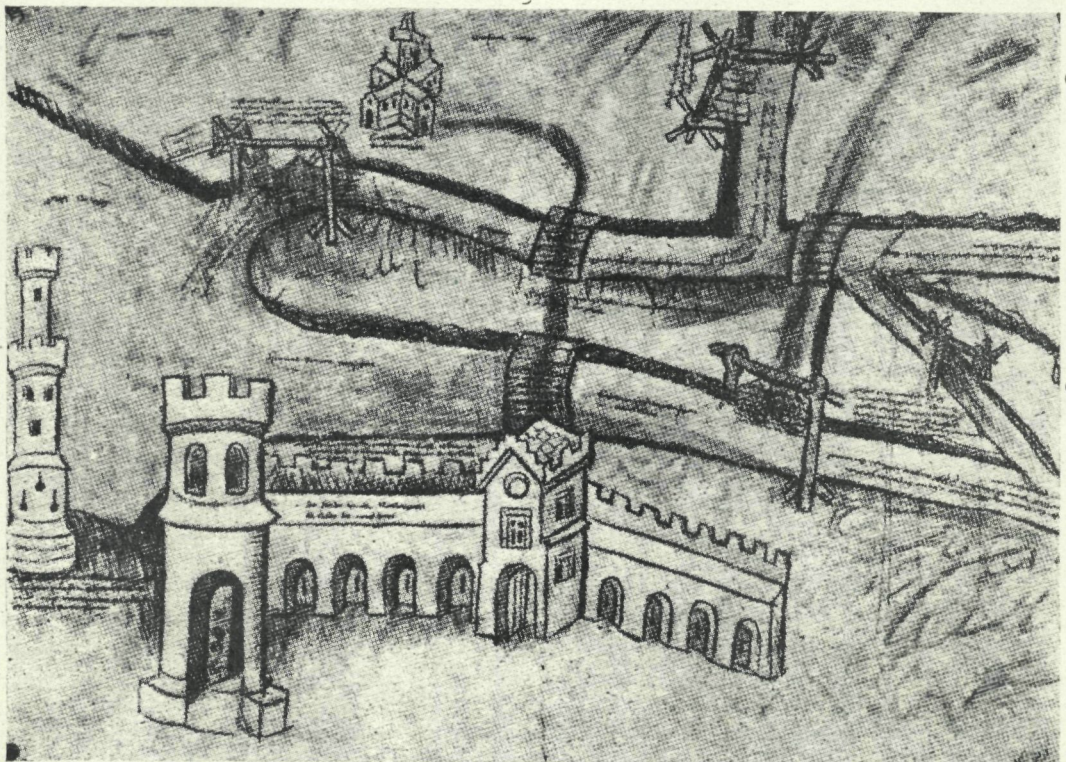
beide oorlogvoerende partijen, mede als gevolg van de binnenlandse troebelen, die zowel in Engeland als in Frankrijk uitgebroken waren, tot een wapenbestand. Dit liet de hertog toe om parallel aan de inrichting van de admiraliteit de kustverdediging te organiseren. Tot dan toe bestond er slechts een kustwacht, verzekerd door de schepenen van de Vlaamse kustgemeenten, die zodra een vijandelijk eskader voor de kust verscheen of ander onraad dreigde, elkaar door middel van ijlboden dadelijk verwittigden. Filips de Stoute deed in 1387 overgaan tot de ommuring en de versterking van de stad Nieuwpoort, de toenmalige grote IJzerhaven en voorhaven van Ieper, werk dat een viertal jaren in beslag nam. Nadien werden ook nog op hertogelijk bevel Duinkerke en Grevelinge, de beide Vlaamse uitkijkposten tegenover Engeland en Calais, ommuurd en versterkt.

Omstreeks 1399 geraakten de betrekkingen tussen Engeland en Vlaanderen onder invloed van de zee-roverij opnieuw erg gespannen. Engelsen en Vlamingen vielen, onder voorwendsel van vergelding voor vroeger geleden schade, elkaar op zee voortdurend aan. Talrijke Vlaamse vissersboten werden door de Britse oorlogsbodems gepraaid en naar Hull of Calais opgeleid. De admiraal van Vlaanderen, Jan Blankaert, deed op zijn beurt Engelse vissersvaartuigen aanhouden en de Engelse koopvaardij-schepen geladen met wol en komende van Calais aanvallen. De kaapvaart werd evenwel eerst goed georganiseerd nadat de nieuwe hertog, Jan zonder Vrees, in 1404 zijn vader opgevolgd had. De Bourgondische vorst aarzelde niet kaperbrieven aan de zeelieden van de Vlaamse kusthavens uit te reiken en hen in hun kaapvaart en zee-roverij te ondersteunen. Zo konden de vissers van Grevelinge, Duinkerke, Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge, Sluis en Biervliet onder de leiding van Robert en Victor, de twee bastaardzonen van Lodewijk van Male, meerdere grootscheepse rooftochten in de Noordzee en het Nauw van Calais ondernemen. Dat dit ook de vrijbuitery tegen bevriende schepen, o.a. tegen die van de Duitse Hanze, in de hand moest werken, bleek maar al te snel. De Vier Leden van Vlaanderen traden dan ook onmiddellijk op om aan deze handelwijze een einde te stellen en om Victor, die nochtans kapitein van de vesting te Biervliet was, te doen verbannen. Erger was het feit dat de Engelsen de zee-roverij van

de Vlaamse « corvers » als een strijdmiddel aanzagen en als dusdanig wilden beantwoorden. In 1405 hielden ze een vlootdemonstratie tegenover de Vlaamse kust, waar ze de pas versterkte steden Grevelinge, Duinkerke en Nieuwpoort bedreigden en deden een landing aan het Zwin, waar ze de koopvaardij schepen plunderden. Jan zonder Land achtte dan ook het ogenblik gekomen om met de koning van Engeland over een nieuw bestand te onderhandelen. Het akkoord dat hij in 1407 met de Britse vorst aanging, wat het eerste, dat in de lange geschiedenis van de diplomatieke betrekkingen tussen Engeland en Vlaanderen, de veiligheid in de Engelse wateren, de bestrijding van de zeeroverij en de visserijtolerantie in de Noordzee waarborgde. Stellig was het sluiten van dit verdrag ingegeven geworden door de omvang, die de zeevisserij, dank zij het haringkaken op zee, op dat ogenblik reeds genomen had. Toch leverde die stap niet de gewenste resultaten op. Wel is waar werd het verdrag van 1408 af regelmatig verlengd en bekrachtigd, maar zonder door de beide partijen steeds geëerbiedigd te worden. De reeks wandaden op zee bleef voortduren, blijkbaar onder invloed van de Honderdjarige Oorlog, die in 1415 hervat werd. Ook Jan zonder Vrees blijkt in deze koude zeeoorlog de hand in het spel te hebben gehad. Onverwachts, in April 1419, gebod hij aan de « corvers » van de Vlaamse kust voortaan de Engelsen op zee niet meer aan te vallen en slechts nog « up hare verweren » te varen en wel omdat de kapitein van Calais soortgelijke bevelen aan de Britse zeelui had overgemaakt. Korte tijd nadien werd tussen Vlaanderen en Engeland een nieuw bestand gesloten en onmiddellijk verlengd.

Het herstel van de goede betrekkingen tussen de beide landen was evenwel het werk van Filips de Goede, zoon en opvolger van Jan zonder Vrees. De nieuwe hertog wendde zich inderdaad, wegens de moord op zijn vader, van zijn Franse suzerain af en ging in Mei 1420 een militair en politiek bongenootschap met de Engelse koning aan. Deze goede verstandhouding belette nochtans de Engelse hertog Humphroy van Gloucester niet de Bourgondische vorst in zijn Nederlandse expansiepolitiek te dwarsbomen. De Britse edelman wist in Henegouwen, Zeeland en Holland door te dringen en er hulp te bieden aan de laatste gravin van die gewesten, Jacoba van Beieren, met wie hij in het huwelijk getreden was. Filips de Goede kon evenwel het leger van de hertog van Gloucester nabij Brouwershaven in Zeeland verslaan en gravin Jacoba dwingen hem als « ruwaert » en enige erfgenaam te erkennen. Het was tijdens deze oorlog, in 1427, dat de Bourgondische hertog zich gedwongen zag voor de vorming van een vloot beroep te doen op de vissers van de Vlaamse kusthavens en hen het bevel gaf zich klaar te houden met « hemliedier grote scepen omme te dienen minnen gheduchten heere, by alzo dat van node ware ».

In 1433 verenigde de « Grote Hertog van het Westen » voorgoed Zeeland, en Friesland met Vlaanderen. Voortaan regeerde hij over een rijk waarvan de maritieme provinciën zich uitstrekten van « Boulonnais » tot Friesland. In 1435 verbrak hij zijn verbond met Engeland en herstelde de vrede met Frankrijk, waar Jeanne d'Arc door haar heldhaftig optreden de krijgskansen had doen keren. Reeds het volgend jaar ondernam hij de belegering van de versterkte



Nieuwpoort met zijn vuurtoren, stadswallen, dijken, sluisen en bruggen. Ruwe schets van rond 1416.

stad Calais en dit zowel om een einde te stellen aan de bedreiging van dit Engels bruggenhoofd aan de grens van Artezie en Vlaanderen, als om de laatste belangrijke Vlaamse haven, die nog aan zijn macht ontsnapte, te veroveren. Aan de expeditie door zijn admiraliteit op touw gezet, namen ook deel enkele oorlogsschepen geleverd door Oostende en Nieuwpoort. De belegering mislukte evenwel langs de landzijde, wegens de verdeeldheid van de milities van de Vlaamse gemeenten, terwijl langs de zeezijde de admiraal, Jan van Hoorne, uit vrees voor de overmacht van de vijand, zich, na een poging om de haven van Calais te blokkeren, zijn schepen terugtrok. Om zich over die vermetelheid te wreken, stuurden de Engelsen op hun beurt een expeditie uit tegen de Vlaamse kust en het Zwin. Ze namen de stad Duinkerke in,

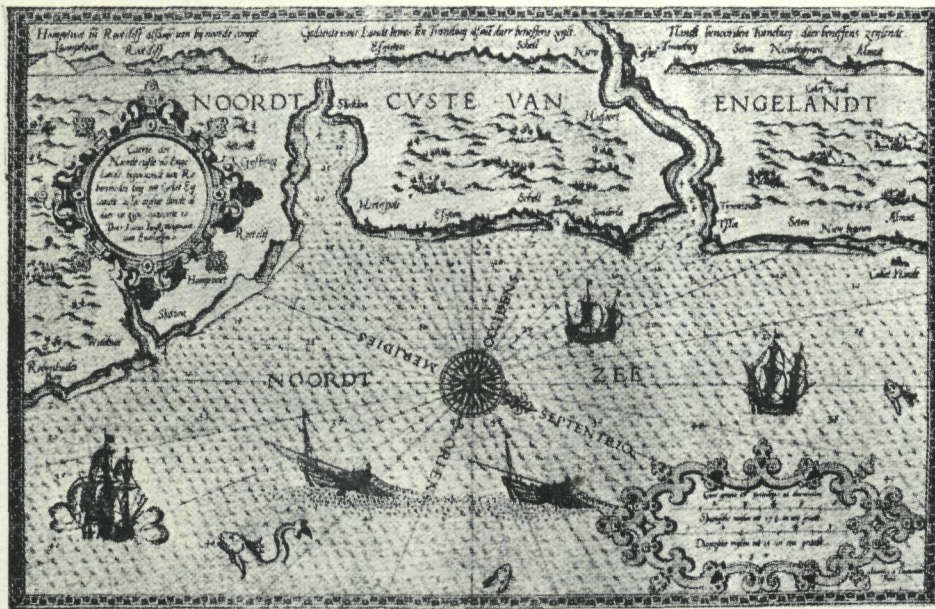
plunderden gans westelijk Vlaanderen tot de streek van Wervik en Poperinge en geraakten tot aan het Zwin. Toen ze daar ook ongestraft aan het roven gingen kwam de verbolgen kustbevolking in opstand en vermoorde in de omgeving van Oostende de ongelukkige admiraal, die niet bij machte gebleken was om de veiligheid van de kust te verzekeren en voor de vijand het hazenpad gekozen had. Gelukkig was de breuk tussen Vlaanderen en Engeland slechts van korten duur. Na moeizame onderhandelingen tussen de beide landen, werd einde 1439 een vredesverdrag gesloten, wat de vrijheid van handelsverkeer en van zeevisserij herstelde. Dit verdrag zou tot aan het einde van de 13^e eeuw de veiligheid in de Engelse wateren waarborgen, zonder evenwel de zeeroverij volledig te kunnen uitschakelen.

2. - DE ORGANISATIE VAN DE KONVOOIERING VAN DE VISSERSVLOOT

De Bourgondische admiraliteit had tijdens het kortstondig conflict met Engeland maar al te duidelijk bewezen voor haar taak nog niet opgewassen te wezen. De Vlaamse visserijhavens begrepen dan ook dat ze in tijd van internationale wrijvingen of oorlog slechts op zichzelf zouden kunnen rekenen en leidden hieruit de logische gevolgtrekkingen af. Ze besloten zichzelf met eigen oorlogsschepen te verdedigen en werden in die zienswijze bijgetreden door de landsvergadering van het graafschap, de Vier Leden van Vlaanderen, die een eigen oorlogsvloot wilden uitrusten. Het ogenblik daartoe was trouwens uiterst geschikt wegens de technische vernieuwingen in de scheepvaart en de krijgskunde. In die jaren begon men inderdaad juist met de aanwending van grotere scheepstypen, als het karveel, en met de bewapening van de vaartuigen door middel van donderbussen en ander scheepsgeschut. Voortaan bleek de beste manier om de zeevisserij en de kust te beveiligen te bestaan in de uitrusting van konvooischepen en de konvooierring van de vissersboten.

In 1438, toen Holland in een zeeoorlog tegen de Duitse Hanze betrokken werd en die provincie Filips de Goede als het ware gedwongen had een Hollandse zeemacht te organiseren, nam de Vlaamse havenstad Duinkerke het initiatief enkele « vreitschepen » tot konvooierring van haar vissersvloot uit te rusten. Alhoewel de vrede met de Duitse Hanze in 1441 hersteld werd, bleef de zeeroverij van de lieden van de Hanzestad Bremen steeds voortduren, zodat ten slotte ook de andere Vlaamse kusthavens tot het inzicht kwamen het voorbeeld van Duinkerke te moeten navolgen. Aldus geraakten Oostende en Nieuwpoort in 1445 op hun beurt er toe enkele oorlogsbodems in de vaart te brengen en dit in verstandhouding met de zeesteden van Zeeland en Holland en met de medewerking van de Staten van Vlaanderen. Het konvooiestelsel was geboren. Voortaan telkenmale als de kwestie van de bescherming van de haringvangst zich voordeed, kwamen de afgevaardigden van de verschillende Vlaamse

kusthavens bijeen om tegen het nakende visseizoen, de « teelt », welke in Augustus begon, de nodige maatregelen te bespreken. Aan die besprekingen namen ook meestal de afgevaardigden van de Vier Leden van Vlaanderen en zeer dikwijls ook die van de Staten van de andere maritieme provinciën deel. Eenmaal de wijze en de voorwaarden van de samenwerking en de hulpverlening vastgesteld, alsmede de financiering geregeld, werd tot de uitrusting van een of meerdere oorlogsbodems overgegaan. Over het algemeen kocht of huurde elke deelnemende visserijhaven een of ander koopvaardijship en deed het bewapenen en bemannen. Zodra in de vaart gebracht, eskorteerde dit vaartuig de buizen of boten van de gemeente, door dewelke het uitgereed geworden was, naar de vangstplaatsen in de Noordzee en bleef daar patrouilleren tot aan de terugkeer naar de thuishaven. Daar de haringvissers over het algemeen twee dergelijke vangstreizen ondernamen, deed het konvooischip over het algemeen samen met de vissersvloot eveneens twee zulke zeereizen. Alle onkosten van bemanning, optuiging en bewapening van het begeleidingsvaartuig werden meestal bestreden, hetzij door een daartoe door de hertog ingestelde buitengewone taxatie op de aangevoerde en verhandelde kaakharing en verse vis, hetzij door een bijzondere door de Vier Leden van Vlaanderen vergunde toelage of « bede ». Wat na afloop van de konvooierring nog te vereffenen bleef, werd door de likwidatie van de onderneming aangezuiverd. Het « vreytschip » werd onttakeld en ofwel verkocht, ofwel aan zijn eventuele eigenaar terug afgestaan en wat van de onttakeling voortkwam openbaar verkocht. Van de inkomsten en uitgaven van de opeenvolgende konvooieringen werd door de betrokken zeesteden zorgvuldig boekgehouden. In de rijke archieven van het stadje Nieuwpoort bleven tot op onze dagen verschillende merkwaardige rekeningen van de door deze gemeente uitgeruste oorlogsschepen, vooral uit de 16^e eeuw en nog niet gepubliceerd, bewaard. Over de oudste konvooieringen evenwel vinden we alleen enkele



Haringbuizen en konvooschepen
op de Doggersbank (1585).

schaarse gegevens in de stadsrekeningen van de zee-steden.

De in 1438 en 1443 ingestelde pogingen tot organisatie van een stelsel van konvooiëring blijken de gewenste resultaten te hebben opgeleverd. Althans in 1457, toen de veiligheid op zee in gevaar werd gebracht door de burgeroorlog van de Twee Rozen, die Engeland verscheurde, besloten de Vlaamse vissershavens, nogmaals in gemeen overleg met de Zeeuwse en Hollandse, enkele oorlogsschepen uit te rusten. Hun afgevaardigden voerden daartoe in het voorjaar, zowel te Brielle in Zeeland, als te Nieuwpoort in Vlaanderen, drukke en langdurige besprekingen, waarvan we de inhoud in de Oostendse en de Nieuwpoortse stadsrekeningen genoteerd vinden. Duinkerke, dat waarschijnlijk zijn zelfstandigheid wou behouden, weigerde, zoals in 1445 aan de onderneming deel te nemen. Oostende en Nieuwpoort huurden daarop gezamenlijk te Sluis een Spaans karveel en deden dit bewapenen. De graaf van Warwick, de Engelse gouverneur van Calais, die als zeerover oprad, bleef evenwel, in strijd met vroegere verdragen, alle schepen, zonder onderscheid van nationaliteit, aanvallen. Op verzoek

van Filips de Goede, die daartoe zijn bastaardzoon Antonie van Bourgondie naar Engeland stuurde, werd door de Engelse koning, Hendrik VI, weldra een einde aan deze vrijbuitërij gesteld. De hertog wist zelfs in 1460 van de Britse vorst de bekrachtiging van de in 1407 en 1439 getroffen akkoorden te bekomen.

Het optreden van de zeemacht van de Staten van Vlaanderen betekende nochtans niet dat de Bourgondische admiraliteit, welke nog steeds haar tijdelijk karakter behield, werkloos bleef. Deze instelling stond nu onder het gezag van een admiraal-generaal met bevoegdheid over alle Bourgondische zeeprovinciën. De hertog zelf stuurde nog tussen 1444 en 1465 verschillende expedities naar verre gewesten uit, o.a. naar de Middellandse Zee en de Zwarte Zee, vooral met het oog op de strijd tegen de Moren en de Turken en de bevordering van de koopvaardij. Als aanvoerders van deze tochten stelde hij ondernemende kapi-teins aan als de heren van Wavrin en Thoisy, die de expeditie tegen Rhodos leidden, of als zijn bastaardzoon Anthonie, die Ceuta, dat door de Moren belegerd was, kon ontzetten.

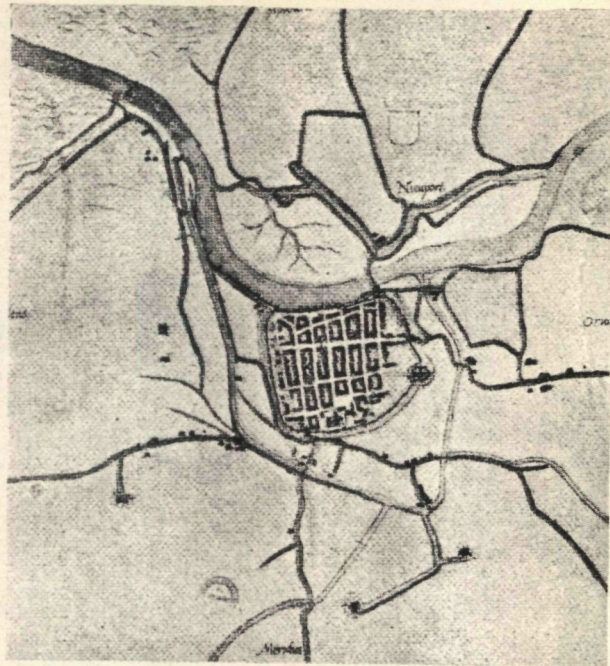
3. - DE ZEEMACHT VAN KAREL DE STOUTE (1476-'77)

In 1465, op het einde van de regering van Filips de Goede, kwam er een einde aan de goede verstandhouding, die sinds 1435 tussen Frankrijk en Bourgondie geheerst had. De oude hertog stond dat jaar zijn gezag af aan zijn zoon Karel, die hem in 1467, bij zijn dood definitief zou opvolgen. De jonge en vermetele prins, die onmiddellijk in het strijdperk trad tegen zijn persoonlijke vijand, Lodewijk XI, de sluwe en geniepige Franse koning, begreep spoedig het groot belang van een nationale zeemacht voor de verdediging

van de kust en de konvooiëring van de vissers- en handelsvloot. Lodewijk XI zette inderdaad in 1470 een zeeoorlog tegen de Nederlanden in en verleende hierbij zijn hulp aan de beruchte graaf van Warwick, de « kingmaker », die tijdens de Twee-Rozenoorlog Edward IV van York, van de Engelse troon gestoten had en de Noordzee opnieuw onveilig maakte. De Bourgondische hertog, die deze uitdaging wou beantwoorden, besloot begin 1471 over te gaan tot de oprichting van een sterke zeemacht. Aan de Vier

Leden van Vlaanderen gaf hij opdracht niet alleen vier oorlogsbodems door de zeesteden te laten uitrusten, maar eveneens de verdediging van de kust te organiseren en wel door het bouwen van versterkingen en het onderhoud van garnizoenen in al de kusthavens en versterkte steden tussen Grevelinge en Biervliet. Daartoe dienden ze de nodige credieten tot een beloop van 700 lb. groten goed te keuren en onder de verschillende zeesteden te verdelen. Door zijn verschillende maritieme provinciën deed de vorst in totaal 24 oorlogsschepen in de vaart brengen, vloot, die hij onder het bevel van Hendrik van Borsel, « admiraal van de zee », stelde. In Juni 1471 wist deze de zeerooversvloot van de graaf van Warwick te verslaan. Aldus kon Edward IV opnieuw de troon in Engeland bestijgen en werd de goede verstandhouding met dat land hersteld. Het volgend jaar evenwel wist de Franse vloot in volle haringseizoen niet minder dan 18 buizen, die vóór de Engelse kust nabij Norwich aan het vissen waren, te kapen en met hun bemanningen op te leiden. In November 1472 werd wel is waar tussen de twee oorlogvoerende machten een bestand gesloten, maar de zeeroverij en de onveiligheid op zee bleven voortduren. In de lente van 1473 vielen de kapers van Dieppe met een vloot van 13 kleine vaartuigen zelfs de Bourgondische zeemacht aan en namen Antonie van Bourgondie, de gezagvoerder er van gevangen. Aldus stelde zich nogmaals op scherpe wijze de kwestie van de verdediging op zee.

De moeilijkheden waarin Karel de Stoute zich bevond, verklaren heel waarschijnlijk waarom in 1474 de Vlaamse zeesteden, na een reeks besprekingen te Duinkerke, besloten opnieuw tot konvoiering over te gaan. Oostende, Nieuwpoort en Duinkerke besloten elk een oorlogsschip in de vaart te brengen. De rekening van het door Nieuwpoort uitgeruste vaartuig hebben we bewaard. Ze is de oudste in de reeks van dergelijke rekeningen, die nog voorhanden zijn en daarom van groot belang voor de kennis van onze vijftiende eeuwse zeemacht. Ze bevat allerlei bijzonderheden over het aankopen van het schip, een karveel, welke te Arnemuide in Zeeland door een makelaar aan de hand gedaan werd, en over de bewapening, optuiging, bemanning en bevoorrading er van. Het vaartuig werd aangekocht met « masten, zeillen, hankeren, cablen, tauwe, tacle en de al datter vorseide scepe toebehoort » De bewapening bestond uit 10 « bussen », 9 « veughelaers », elk met een drietal « cameran », een « hantbusse » en 40 « glaviën » of pijken, allemaal wapens, die samen met het schip of afzonderlijk aangekocht werden. Als ammunitie voor de 20 verschillende vuurmonden werden aangekocht 327 pond buspoeder, 25 pond « colluever poudres », 36 pond salpeter en 7 pond solfer, of in het totaal 395 pond kruit, benevens 700 busstenen. De vaste bemanning telde 63 koppen. Er waren bovendien nog 16 andere leden van de bemanning, die slechts een van de twee reizen meevaardden en maar enkele weken in dienst bleven, zodat het gemiddelde aantal manschappen ongeveer een 70-tal koppen moet bedragen hebben. De



Plattegrond van de stad Nieuwpoort door J. van Deventer (rond 1550).

samenstelling van de bemanning zelf zag er als volgt uit:

1 « scipper », 4 « quartiermeesters », 1 « stierman », 2 « hoghe bootsmannen », 1 « piloote », 1 « meester surgien », 3 « busgieters » of kanonniers (busschieters), 1 « clere », 1 « wapenmaker », 1 « temmerman », 1 « capelaan », 1 kok; 4 « trompers » of klarenblazers. 2 « boutilliers », ± 45 « huernapen » (bootsgezellen), saudoyers (soldaten) en de « knechten ».

Aan boord van het schip werd, verdeeld over de twee reizen, als proviand ingeladen en verorberd: 259 « spint » brood, 40 spint en 7 tonnen beschuiten, 173 tonnen bier, 41 tonnen « keuyte », 22 stuks geslacht rundsvee, 14 « zijden » spek, 14 kuipen boter, 1232 pond kaas, een ton of vat mostaard, 2 tonnen azijn, een ton of vat gemalen bonen, een pot groene gember en bovendien eieren, mosselen, zout en drinkwater en natuurlijk ook ingezouten vis. Het vaartuig begeleidde op zijn twee reizen in het totaal zowat 70 grote en kleine vissersboten uit Nieuwpoort, Lombardsijde en Raversijde, benevens uit enkele Picardische vissersplaatsjes. Zowat 44 van deze buizen hielden zich op zee bezig met het kaken of inzouten van de gevangen haring en dit van einde Augustus tot midden November. De overige scheepjes voerden slechts verse haring aan. De uitrusting en het onderhoud van het konvooischip en van zijn bemanning werden bekostigd door een buitengewone belasting van 4 stuivers het « last » verhandelde verse haring en 4 stuivers het « last » aangevoerde kaakharing. Dit konvoogeld geheven op een aanvoer van zowat 828 last gekaakte en verse haring, met enkele andere scheepsrechten brachten in het totaal 228 lb. op tegen

een uitgave van 508 lb., zodat Nieuwpoort voor deze konvooiëring een tekort boekte. Dit kon slechts worden aangezuiverd door het bijleggen van het deficit. Nieuwpoort had evenwel in gemeen overleg met Oostende de konvooiëring ingericht, zodat deze laatste gemeente tot de vereffening van de schuld het hare moest bijdragen. Het volgend jaar, toen Lodewijk XI door een grootscheepse blokkade zowel Engeland als Bourgondie op de knie wou dwingen, eiste Karel de Stoute de konvooschepen van Nieuwpoort, Oostende en Duinkerke op en lijfde ze bij zijn vloot te Sluis in. Dank zij de verschillende oorlogsbodems, die hij toen

door de admiraliteit deed uitrusten bleek hij in staat de bescherming van de koopvaardischepen en de vissersvloot te verzekeren en de Franse blokkade te doorbreken. Zelfs slaagde hij er in de Engelsen bij het overbrengen van troepen naar Calais op succesrijke wijze te helpen. Toch zag hij zich ten slotte genoodzaakt met zijn machtige tegenstrever een nieuw wapenbestand te sluiten. Twee jaar later, in 1477, werd de dappere hertog, de Bourgondische leeuw, voor goed door de coalitie van zijn vijanden in Lotharingen verslagen en vóór Nancy gedood. Aldus zegevierde de « Franse reuzenspin ».

4. - DE REORGANISATIE VAN DE ADMIRALITEIT EN VAN DE ZEEMACHT

Bij de nederlaag en de dood van Karel de Stoute stonden de Nederlanden en de Vlaamse kust voor de zooveelste maal bloot aan een Franse inval en stelde zich bijgevolg opnieuw op een dringende wijze de kwestie van de zeemacht en de kustverdediging. De Staten van Vlaanderen wisten van hertogin Maria, die haar vader was opgevolgd, te bekomen dat zes oorlogsbodems, elk van 200 vaten en bemand met 150 manschappen zouden worden uitgerust en wel vier door de Brugse tolmeester en twee door de « admiraal van der zee ». Deze schepen moesten zowel instaan voor de konvooiëring van de handelsschepen en de vissersboten, als voor de bescherming van de kust. Maria Van Bourgondië, die weldra met aartshertog Maximiliaan van Oostenrijk in het huwelijk trad, trok evenwel de door haar vader uitgereikte kaperbrieven in en verbood de kaapvaart. Het volgend jaar, toen de zeesteden opnieuw hun eigen konvooschepen uitrustten, maakte de bemanning van het vaartuig uitgered door Nieuwpoort zich schuldig aan zeerooverij ten nadele van Engelse kooplieden. Ze werd in September 1478 tot betaling van een schadevergoeding van 105 lb. groten aan de mishandelde eigenaars veroordeeld. In 1479 deden de Staten van Vlaanderen door de zeesteden drie konvooschepen in het totaal bemand met 600 koppen in de vaart brengen. Dit belette nochtans niet de Franse vice-admiraal met een vloot van 19 oorlogsbodems in de Noordzee een tocht te ondernemen en er zowel de koopvaardij- als de vissersvloot van de Nederlanden aan te vallen. Hierbij zou hij zowat 80 vaartuigen gekaapt en grote schade aan de Oostendse haringvloot aangericht hebben. Het volgend jaar, toen Lodewijk XI aan zijn admiraliteit het uitdrukkelijk bevel gaf zonder mededogen alle Vlaamse en Hollandse schepen op zee aan te vallen, deden de zeesteden nogmaals beroep op de Staten van Vlaanderen en op de hertog. Men kwam er toe de credieten goed te keuren nodig voor de uitrusting van drie konvooschepen en de inrichting van een kustwacht van niet minder dan 6.000 man. Dat de kwestie van de kustverdediging aan de orde van de dag was, blijkt wel uit het feit dat op een zeker ogenblik de gemeente Oostende, om de stad tegen de bedreiging van enkele vijandelijke oorlogsbodems te behoeden zich

genoodzaakt zag « binder eender nacht... een schip van oorloghe met 150 mannen » uit te rusten en in zee te sturen. Oostende was inderdaad een « opene plaetse » zonder muren en versterkingen en zeer kwetsbaar wegens zijn kunstmatige haven en zijn talrijke dijken. De konvooiëring werd dan ook de volgende jaren voortgezet. Het gevaar op zee bleef voortduren tot in December 1482 aartshertog Maximiliaan, na de dood van hertogin Maria, met Lodewijk XI de vrede sloot. Eerst in Augustus 1483 werd door de zeesteden tot de likwidatie van de konvooiëring overgegaan en werden de konvooschepen onttakeld en verkocht. Dat jaar inderdaad overleed Lodewijk XI en zijn opvolger Karel VIII besloot voorlopig van de zeeoorlog af te zien.

In 1486 werd aartshertog Maximiliaan in Duitsland tot Rooms koning verkozen. Hetzelfde jaar nog werden de vijandelijkheden hervat. De Vlaamse zeesteden en de Vier Leden van Vlaanderen zagen zich dan ook gedwongen opnieuw hun toevlucht tot de konvooiëring te nemen. De stappen daartoe door hen bij de regering te Mechelen gedaan hadden evenwel dit maal de tussenkomst van de admiraliteit voor gevolg. Filips van Kleef, de admiraal, kreeg opdracht over te gaan tot de uitrusting van een vloot van niet minder dan 8 oorlogsbodems in het totaal met 1.000 koppen bemand en dit door middel van de credieten hem door de Staten van Vlaanderen aan de hand gedaan. In het voorjaar van 1487 nochtans verzochten de Vlaamse, Zeeuwse en Hollandse visserijhavens Filips van Kleef bij de Fransen stappen te doen tot het verkrijgen van vrijgeleiden voor de vissers. Hun afgevaardigden kwamen daartoe van Maart tot Augustus verschillende malen bijeen te Brugge, te Oostende en te Middelburg, waar ze talrijke besprekingen voerden. Na langdurige aarzeling gaf de Franse admiraliteit aan de Bourgondische toe en verleende eindelijk in Augustus de nodige vergunning, zodat de haringvangst dat jaar zonder konvooiëring kon plaatsgrijpen.

De onenigheid onder de Vlaamse kusthavens was evenwel aan het groeien. De zeesteden werden op hun beurt betrokken in de troebelen, die in Vlaanderen tussen de aanhangers en de tegenstanders van Maximiliaan in de kwestie van de voogdij over de nog jonge

erfprins Filips de ^{Schone}Goede uitgebroken was. Terwijl Oostende gedwongen werd de partij van het opstandige Brugge te kiezen, bleven Nieuwpoort en Duinkerke getrouw aan de regent. Brugge en de andere Leden van Vlaanderen deden weldra beroep op de Fransen, zodat Maximiliaan gedwongen werd tegen hen de hulp van Engelse en Duitse huurlingen in te roepen. Aldus brak een burgeroorlog uit, waarin het buitenland de hand had en die zich na enkele tijd ook tot de kust uitbreidde. Filips van Kleef, de admiraal, kwam in opstand tegen zijn vorst en nam in Vlaanderen de leiding van de rebellen op zich. De strijd werd dan ook gedeeltelijk op zee uitgevochten. Alle pogingen van Maximiliaan nochtans om door middel van een landing aan het Zwin zich van Brugge meester te maken, mislukten. De regent werd zelfs op een zeker ogenblik gevangen genomen, te Brugge opgesloten, maar dank zij de tussenkomst van de admiraal in vrijheid gesteld. De Oostendse en de Nieuwpoortse zeelieden nochtans bleven tegen elkaar strijd leveren op zee. Aldus wisten de Oostendse oorlogsschepen in November 1488 twaalf Nieuwpoortse schepen, geladen met kostbare goederen voor Maximiliaan en op weg naar Antwerpen te kapen en naar hun haven op te brengen. Het conflict onder de zeesteden bleef voortduren tot Oostende in 1489 door de Nieuwpoortenaars werd ingenomen en verwoest. Nieuwpoort evenwel slaagde er niet in aan deze stad haar maritieme macht te ontnemen. Het is om aan deze verwarring en aan de zeeroverij van de kusthavens een einde te stellen, dat Maximiliaan in Januari 1488 overging tot de uitvaardiging van een ordonnantie, die voor de eerste maal tot in de minste bijzonderheden de militaire, rechterlijke en fiscale bevoegdheden van de admiraal omschreef en van de admiraliteit als het ware een centrale instelling onder staatsgezag maakte. De gelegenheid hiervoor was de afzetting van Filips van Kleef uit zijn ambt en zijn vervanging door een nieuwe admiraal. Dezes macht werd aanzienlijk uitgebreid. Voortaan mochten de zeesteden alleen nog met

de toelating van de vorst en onder toezicht van de admiraal konvooi- of oorlogsschepen uitrusten, zich met kaapvaart bezighouden en de verdediging van de kust organiseren. Op rechterlijke gebied ontving de admiraal de opperste rechtspraak in maritieme geschillen, die hij in de door hem samengestelde admiraliteitsraden kon laten beslechten. In de persoon zelf van haar hoofd werd de admiraliteit dus een bestendig lichaam, welke op elk ogenblik, zowel in tijd van vrede, als van oorlog, in alle maritieme aangelegenheden kon ingrijpen en waaraan iedereen zich diende te onderwerpen. Met de ordonnantie van 1488 trad dan ook in de geschiedenis van de admiraliteit en van de zeemacht een nieuwe periode in, die van 16^e eeuw, tijdens dewelke onze militaire marine haar hoogste bloei bereikte. Deze was evenwel het resultaat van het opbouwend werk in de 13^e eeuw in zake zeemacht geleverd.

Roger DEGRYSE,

BIBLIOGRAFIE.

- Dr. Jan DENUCE. — *De Vlaamsche en de Antwerpsche admiraliteit*, Brussel, 1944.
- H. MALO. — *Les corsaires dunkerquois et Jean Bart. Des origines à 1702*. Paris, 1912-13, 2 vol.
- E. VARENBERGH. — *Histoire des relations diplomatiques entre le comté de Flandre et l'Angleterre au Moyen Age*, Bruxelles, 1874.
- Edw. VLIETINCK. — *Een bladzijde uit de geschiedenis der stad Nieuwpoort*. Oostende, 1889.
— *Het oude Oostende*. Oostende, 1897.
- R. DEGRYSE. — *De Konvooiereing van de Vlaamsche Visschersvloot in de XV^e en de XVI^e eeuw*, in « *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden* », 's Gravenhage-Antwerpen, 1948, pp. 1-24.
— *Le Convoi de la Pêche à Dunkerque aux XV^e et XVI^e siècles*, te verschijnen in « *La Revue du Nord* », Rijsel (1951).
- J. CRAEYBECKX. — *De Organisatie en de Konvooiereing van de Koopvaardijvloot op het einde van de Regering van Karel V*, in « *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden* », 's Gravenhage-Antwerpen, 1949, pp. 180-208.
- J. FINOT. — *Etude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne au Moyen Age*. Paris, 1899.
- J.K. OUDENDIJK. — *Een Bourgondisch ridder over den Oorlog ter zee*. Amsterdam, 1941.
- F. PRIEM et DELEPIERRE. — *Précis analytique des documents que renferme le dépôt des archives de la Flandre Occidentale*. Bruges, 1840-58, 2^e série, t. II.

