



Onze Oorlogsvloot in de XVI^e Eeuw

door

J. CRAEYBECKX
van het N.F.W.O.

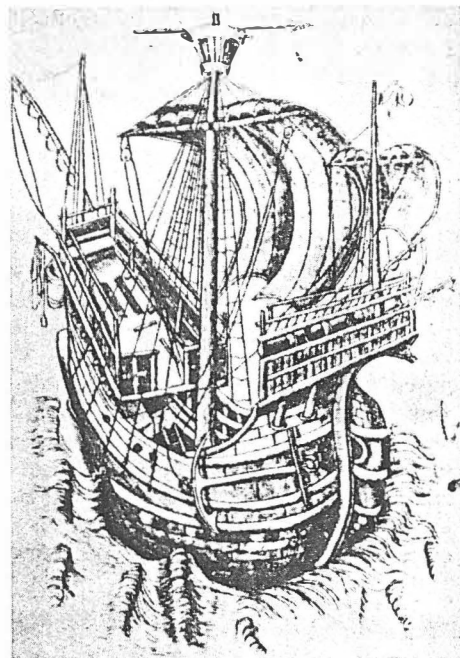
1. Zegel van Damme van 1376
(uit E. Van Konynenburg, *Architecture navale*).

TOT op heden werd de zeeschiedenis in ons land op een weinig systematische wijze beoefend. Dit verschijnsel vindt wellicht zijn verklaring in de omstandigheid dat in België de vloot nooit een tijdperk van waarachtig hoge bloei gekend heeft, in tegenstelling tot de meeste omringende landen. De XVII^e eeuw was voor Holland ook op het gebied van de scheepvaart een «Gouden Eeuw». De Verenigde Provinciën werden een tijd lang de grootste internationale zeemogendheid. Namen als Heyn, Tromp en de Ruyter hebben ook nu nog in heel de wereld een vertrouwde klank. Nochtans hebben de Zuidelijke provincies, die na de opmars van Alexander Farnese en de val van Antwerpen (1585) van het Noorden gescheiden werden, een niet te gering aandeel gehad in de voorbereiding van deze voor Holland zo grote tijd. Sinds het einde van de XVI^e eeuw was de opkomende wereldeconomie gepaard gegaan met een gelijktijdige uitbreiding van de scheepvaart. Ook op het gebied van de scheepsbouw was de XVI^e eeuw een tijdvak van experimenteren. Veel uit de latere zeeschiedenis vindt dan ongetwijfeld ook zijn oorsprong en verklaring in deze al te verwaarloosde periode.

Men vergete niet dat bij het uitbreken van de opstand tegen Spanje de Noordelijke en de Zuidelijke provincies van de oude Nederlanden een stuk gemeenschappelijke zeeschiedenis achter de rug hadden. De onder de regering van Karel V en Filips II uitgevaardigde ordonnanties met betrekking tot de admiraliteit, de organisatie van de handelsvloot en de bewapening van de schepen evenals de publicatie van de zeerechten en van de tuchtreglementen aan boord van de oorlogsschepen betroffen niet minder Holland en Zeeland dan Vlaanderen en Brabant. De oorlogsvloot was ten tijde van Karel V. voor een groot deel met Vlaamse en zelfs Waalse zeelieden, wapenknechten en officieren bemand. Vlaamse kapiteins als een Geeraard van Meckeren schitterden in de zeeoorlog niet minder uit dan hun Hollandse collega's. De oorlogsvloten, die door de bemiddeling van de admiraal-generaal en de bijzondere commissaris van het centraal gezag uitgerust werden, beschermden de haring- en koopvaardijvloot van alle zeeprovincies uit de Nederlanden tegen de incursies van Franse, Engelse en Schotse kapers. De val van Ant-

werpen en de sluiting van de Schelde door Holland en Zeeland met de daaropvolgende economische inzinking hadden als gevolg dat ons land voor de duur van verscheidene eeuwen als potentiële zeemogendheid uitgeschakeld werd, terwijl in het Noorden de vloot een schitterende toekomst tegemoet ging.

Een vaste oorlogsmarine bestond er in de XVI^e eeuw nog niet. Eigenlijke oorlogsschepen, t.t.z. speciaal voor de krijg op zee gebouwde vaartuigen waren onbekend. Wanneer de oorlog uitbrak werd door de regering in de havens beslag gelegd op een aantal eigen en vreemde handelschepen. Deze werden gekocht of gehuurd en met artillerie bevoorraad. De gewestelijke Staten stonden toe in te worden belast met de belastingen, waarvan de opbrengst dienste voor de uitrusting en het onderhoud van de vaartuigen. Eens de kriegsverrichtingen afgelopen, werden de schepen opnieuw in het bezit gesteld van hun eigenaars of per opbod verkocht. Tussen een oorlogsschip en een handels-



2. Baerdze (uit E. Van Konynenburg, *Architecture navale*)

schip is er op het eerste gezicht dan ook weinig verschil. Alleen zijn de eersten beter bewapend en bemand dan de koopvaarders, die om zich tegen zeerovers te beveiligen doorgaans ook geschut aan boord hadden. Alle vaartuigen waren dus oorlogsschepen in potentie. In de volgende bladzijden zullen wij het hebben over de verschillende scheepstypen, hun oorsprong, evolutie en hun bewapening. In een volgende bijdrage zullen wij handelen over de admiraliteit, de bemanning, de tactiek van de oorlog ter zee, de discipline aan boord, enz.

De XVI^e eeuw was op het gebied van de scheepsbouw een periode van overgang. Sinds het begin van de XV^e eeuw heeft het schip zich uit middeleeuwse vormen langzaam ontwikkeld tot een type dat omstreeks 1600 voltooid was en dat in de loop der volgende eeuwen slechts weinig fundamentele wijzigingen heeft ondergaan.

Tot het begin van XV^e eeuw hebben de «kogge», waarschijnlijk in Friesland in de loop van de IX^e eeuw ontstaan, en de primitieve hulk zich uiterst langzaam ontwikkeld. Het waren beide schepen van Noord-Europese oorsprong, die overigens zeer goed op elkaar geleken. Op het einde van de XIV^e eeuw waren de koggen nog kleine vaartuigen, die zich zo dicht mogelijk bij de kust hielden. Zij waren kort en breed gebouwd en hadden een sterk afgeronde voor- en achtersteven. In het midden bevond zich de enige mast, die één enkel groot vierkant zeil voerde. Een dek hadden deze schepen doorgaans niet. In tijd van oorlog of wanneer kapers de zee onveilig maakten werd aan de uiteinden een getimmerd en van kantelen voorzien verhoogt opgericht, «kasteel» geheten, van waaruit bij het aborderen de vijand met pijlen, stenen en andere projectielen bestookt werd. De kastelen waren niet organisch met de romp verbonden en konden gemakkelijk verwijderd worden. (Afb. 1) De Duitse Hansa gebruikte reeds in de XIV^e voor de verre vaarten naar Vlaanderen, Frankrijk, Engeland, Stockholm, Riga, enz..., koggen van een groter type, de zogenaamde «Hansakoggen». Ook in

4. De Franse vloot te Genua, 1510 (uit J.K. Oudendijk, Een Bourgondische Ridder)



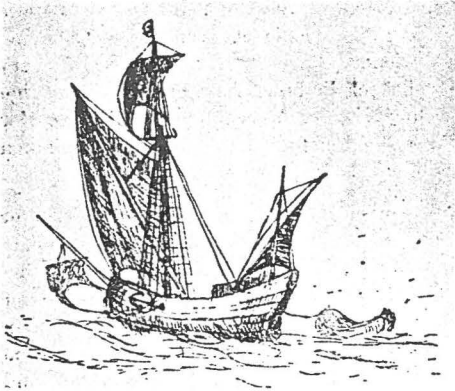
de Middellandse Zee — de kruistochten hadden hier de evolutie versneld — bestonden er sinds lang reeds lastschepen van een zwaardere soort, waarvan sommige meer dan één dek hadden doch die, wat de vorm betreft, slechts weinig wezenlijke verschillen met de kogge vertoonden. Terloops vestigen wij er de aandacht op, dat in deze periode schepen van meer dan honderd «vaten» nog zeldzaam waren. (Men neemt aan dat het «vat» uit die tijd overeenstemt met een gewicht van nagenoeg 1.000 kg. Zoals onze «ton» was het tevens een gewichts- en een inhoudsmaat.)

Wat de constructie aangaat moeten er toch enkele verschillen tussen de scheepstypen uit het Noordelijk en deze uit het Zuidelijk centrum aangestipt worden. De bezeiling was niet dezelfde. Ook hadden de vaartuigen uit het Middellands Zeegebied reeds vroeg een gladde beplanking; d.w.z. dat de planken tegen en naast elkaar aan de spanten of ribben bevestigd werden, terwijl zij bij de Noordelijke schepen over elkaar vastgenageld waren (overnaadse beplanking). De eerstgenoemde constructiewijze liet toe verscheidene lagen planken op elkaar te leggen. De aldus gebouwde vaartuigen hadden een steviger romp en geraakten minder gemakkelijk lek. De gladde beplanking, ook «karveelbouw» geheten, maakte bovendien de constructie van grotere en minder logge scheepstypen mogelijk. Van het einde van de XIV^e eeuw af hebben het Noordelijk en het Zuidelijk centrum elkaar wederzijds beïnvloed. Uit een grote verscheidenheid van vormen met een geografisch verschillende oorsprong is in de loop van de XV^e en de XVI^e eeuwen langzaam een eenheidstype gegroeid, het zogenaamde spiegelschip (vaisseau), dat reeds voor het einde van de XVI^e eeuw zijn definitieve gestalte verworven had. In het licht van deze evolutie verschijnen de XV^e en de XVI^e eeuw als een periode van overgang. De koloniale expansie, de ontdekking van de Nieuwe Wereld et de toenemende wereldhandel brachten een nooit geziene uitbreiding van de verkeerseconomie met zich.



Hooft naauw n° 6

3. Barge (uit E. Van Konyenburg, Architecture navale)



5. Een boeier uit de XVI^e E. (uit J.A. Goris, *Les Colonies marchandes*).

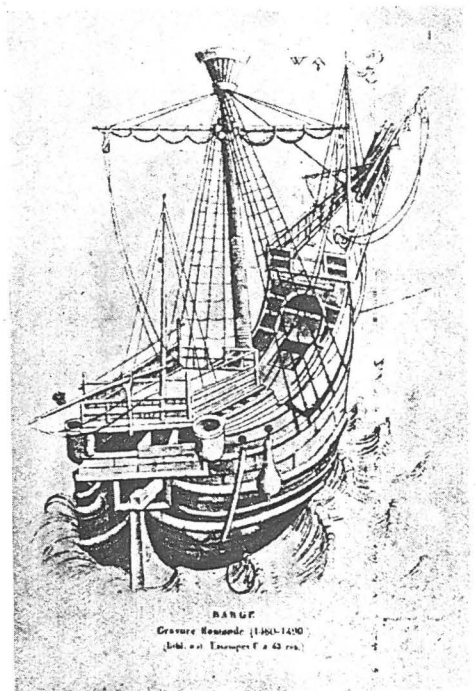
Dat al heeft een voortdurende aanpassing van de scheepvaart aan de nieuwe vereisten tot een dwingende noodzakelijkheid gemaakt.

Naarmate de afmetingen van de schepen toenamen geraakte de benaming «kogge» uit het gebruik. De vorm bleef bij de zeeschepen echter nog lang voortbestaan. De kogge moet beschouwd worden als de stamvader van het schip uit de Nederlanden. Vele eeuwen lang werden onze binnenwateren nog bevaren door schepen die door hun gedrongen en afgeronde vormen sterk op de kogge van de XIV^e eeuw geleken. Van het einde van deze eeuw af werd het in onze gewesten courante zeeschip overwegend met de benaming «hulk» aangeduid. Als varianten verschenen in de loop van de XV^e eeuw, «crayers», «baerdzen» en «barges» om slechts de voornaamste te noemen. Wat onmiddellijk opvalt is, dat al deze schepen van voor- en achterkastelen voorzien zijn. Eerst waren het driehoekige en rechthoekige houten bakken, die op een eerder onhandige wijze op de boorden vastgetimmerd waren. Meer en meer zouden zij echter met de romp één geheel gaan vormen. Deze evolutie was rond het einde van de XV^e eeuw voltooid. Nadien groeiden de kastelen uit tot hoge gevaarten met verscheidene verdiepen, om naar het einde van de XVI^e eeuw weer geleidelijk af te nemen.

Het bouwen van groter eenheden stelde ernstige constructieproblemen. Het evenwicht in de bezeiling werd moeilijk gevonden. Bekijkt men de gravures van de Vlaamse meester die met de initialen W.A. zijn werk tekende — gravures die omstreeks 1470 uitgevoerd werden —, dan stelt men vast dat de grote midscheepse mast nog volledig domineerde. De beide kleine mastjes op de kastelen maken een miezerige indruk en men vraagt zich af of de zeilen die er aan bevestigd werden werkelijk enig nut hadden. Zoals voorheen voert de grote mast nog steeds één enkel vierkant zeil dat aan een ra vastgemaakt is. De baerdze en de barge hebben reeds de gladde beplanking. Wat verder opvalt zijn de uitermate afgeronde vormen van de boeg en het achterschip. Ook is de hals van het schip — het gedeelte tussen de beide kastelen — niet met een «overloop» afgedekt. Abstractie gemaakt van de kastelen is de kogge-vorm nog duidelijk waarneembaar. (Afb. 2 en 3) Al deze kenmerken gelden in een grote mate ook voor de «kraak», die nochtan op het einde van

de XV^e eeuw reeds een solieder uitzicht had en waarin men de verre voorloper herkent van de in de tweede helft van de XVI^e eeuw zo goed op de «galjoen» gelijkende kraak. (Voor een kraak van omstreeks 1565, zie afb. 6) De XVI^e eeuw heeft zich gewijd aan de verdere uitbouw van de hierboven vermelde typen van zeeschepen. De meest eminente specialisten voor de geschiedenis van de scheepsbouw verklaren zich onmachtig de schepen die in de XVI^e eeuw de benaming hulk, nef, kraak en galjoen droegen onfeilbaar van elkaar te onderscheiden. Een blik op de afbeeldingen zal de lezer toelaten de afstand te meten, die in het bestek van nog geen volle eeuw afgelegd werd. Niet alleen evolueerde de vorm van de romp maar ook de bezeiling werd aanzienlijk verbeterd. De zeilen kregen een groter oppervlakte. De bezaan (achteraan het schip) en de fokkemast vooraan kregen hun uiteindelijke bestemming. De grote- en de fokkemast droegen reeds voor het midden van de XVI^e eeuw twee zeilen boven elkaar. (Afb. 6) Dat deze verbeteringen de snelheid van de schepen ten goede zijn gekomen, staat vast. Maar ook de tonnemaat nam aanzienlijk toe. Op dit gebied was het begin van de XVI^e eeuw een periode van zoeken en tasten. In 1533 liep te Le Havre een schip van niet minder dan 1.500 ton van stapel. Men had er twaalf jaar lang aan gebouwd. Het werd een jammerlijke mislukking. Het vaartuig bleek onbestuurbaar. Rond 1550 hadden de Hollandse en Vlaamse hulken, die betrokken waren in de handel met Spanje, een tonnemaat die schommelde tussen 200 en 500 vaten en zelfs meer, terwijl de Portugese kraken op het einde der eeuw 1.500 tot 2.000 ton maten. Zij gingen echter door voor de grootste schepen ter wereld.

Dat de bewapening met geschut de scheepsbouw sterk beïnvloed heeft staat buiten kijf. Vooral sinds het midden der XV^e eeuw was het aantal stukken artillerie aan boord



How it sailed
22 23

6. Galei en kraak rond 1565. Gravure naar P. Breugel (uit La Roërie en Vielle, *Navires et Marins*).

van de schepen sterk toegenomen. Hierdoor kreeg de oorlog ter zee een nieuw uitzicht. Aanvankelijk werden alle stukken, zo zware als lichte, in de kastelen ondergebracht. Zodoende werd de stabiliteit van de vaartuigen op een gevaarlijke wijze in het gedrang gebracht. Tegen het einde van de XV^e eeuw was men dan ook op een dood punt gekomen. De uitvinding van de geschutspoorten bracht bij het aanbreken van de volgende eeuw een ware omwenteling. De zware stukken konden nu laag bij de waterlijn aangebracht worden. Een veel groter aantal kanonnen kon aan boord genomen worden, zonder dat het schip daarom gevaar liep over te hellen of te kantelen. (De hoge kastelen vingen veel wind).

Tussen 1516 en 1519 schreef Filips van Kleef, die van 1485 tot 1488 admiraal-generaal van de Nederlanden geweest was, zijn «Instructions sur toutes manières de guerroyer, tant par mer que par terre...» In dit aan Karel opgedragen werkje schreef hij voor hoe volgens hem de oorlogschepen moesten bewapend worden. Deze voorschriften zijn de volgende. De admiraal kiest een groot schip met twee dekken uit als vlaggeschip. Tussen de twee dekken worden aan weerszijden vier ijzeren of bronzen zware kanonnen opgesteld. Links en rechts van het roer worden nog twee andere zware stukken geplaatst. In het geheel dus tien zware kanonnen, die laag over het water kunnen vuren. Op de hals van het schip, op de overloop of opperdek, komen, zowel aan stuurboord als aan bakboord, twee kanonnen en één grote couleuver (een langwerpig stuk met gemiddeld kaliber) op wielen. (De meeste stukken lagen in de XVI^e eeuw nog in houten laden, die met touwen stevig vastgesjord waren, zodat er van richten geen sprake kon zijn.) Op de eerste verdieping van het achterkasteel plaatst men weer drie gemiddelde stukken. De tweede verdieping en het dak worden uitsluitend met lichte artillerie bewapend. In het voorkasteel worden enkele gemiddelde en lichte stukken ondergebracht. In de mars van het schip (de korf bovenaan de grote mast) moeten enkele mannen met handvuurwa-

pens (haken en handbussen) post vatten. Dit was volgens Filips van Kleef de ideale bewapening. Of zij overal en onmiddellijk ingang gevonden heeft valt te betwijfelen. De gravures uit het begin van de XVI^e eeuw leren, dat doorgaans slechts een paar zware stukken (kanons of «passemurs» met een voor de tijd sterk destructief karakter) tussendeks en liefst vooraan bij de boeg aangebracht werden. (Afb. 4) Naarmate de eeuw vorderde brak de nieuwe wijze van bewapening, op enkele veranderingen na, volledig door. (Afb. 6. Let op de kanonnen vlak boven de waterlijn, het zwaar stuk op de overloop en de handvuurwapens in de marskorf.) Aanvankelijk stonden de stukken op een eerder onregelmatige wijze over het schip verspreid. Naar het einde van de XVI^e eeuw toe werden op de oorlogsschepen de kanonnen over heel de lengte van de romp en op meerdere rijen — naargelang het aantal dekken — rechtlijnig naast elkaar geplaatst. (Afb. 7 geeft een doorsnede van een XVII^e eeuw's oorlogsschip.)

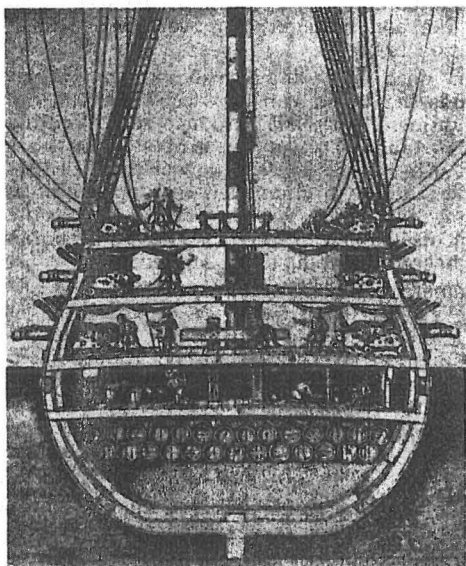
De ordonnanties van 1550 en 1551 legden voor het eerst aan de eigenaars van handelsschepen de verplichting op hun vaartuigen, in verhouding tot hun grootte, met artillerie te bewapenen. Het aantal stukken en het kaliber werden nauwkeurig bepaald. Schepen van minder dan 40 vaten mochten aan het vervoer van goederen van «waarde en prijs» naar Frankrijk, England en de Noordelijk en Noord-Oostelijk gelegen gebieden geen deel meer nemen. Vaartuigen met minder dan 80 vaten werden van de vaart naar Spanje en alle Zuidelijke landen uitgesloten. De kleinere scheepstypen kwamen immers voor een bewapening met zwaar geschut niet in aanmerking. Inderdaad veronderstelde het plaatsen van gemiddelde en zware stukken de aanwezigheid van een tussendek onder de overloop. De vaartuigen met een geringe tonnemaat waren echter doorgaans niet eens met een overloop afgedekt. Veel binnenschepen, waaronder tal van «heuden», «pleiten» en een menigte andere vaartuigen, die doorgaans smakeilen voerden (Afb. 5. Boeier met smakzeil aan de grote mast), waagden zich ook op zee. Onvoldoende bewapend waren zij een gemakkelijke prooi voor de Schotse en Franse zeerovers, die rond 1550 de zee onveilig maakten.

Het is duidelijk dat het toenemend belang van de artillerie ook wat betreft de scheepsbouw verstrekkende gevolgen gehad heeft.

J. CRAEYBECKX.

LITERATUUR

J.C. de JONGE: *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen*, 2^e druk, Haarlem, 1853-'62. — C. de la RONCIERE: *Histoire de la Marine française*, dl. II, Parijs, 1914. — E. van BRUYSEL: *Histoire du Commerce et de la Marine en Belgique*, Brussel, 1861-1864. — H. MALO: *Les Corsaires dunkerquois et Jean Bart*, Parijs, 1913. — E. van KONIJNENBURG: *L'Architecture navale depuis ses origines*, Brussel, z.d. J.C. MOLLEMA: *Geschiedenis van Nederland ter zee*, A'dam, 1939-'40. — G. LA ROERIE en J. VIVIELLE: *Navires et Marins*, Parijs, 1930. — P. DE VREE: *Geschiedenis van het Schip*, Antwerpen, 1942. — J.K. OUDENDIJK: *Een Bourgondisch Ridder over den oorlog ter zee*, A'dam, 1941. — R. RITTMAYER: *Seekriege und Seekriegswesen in ihrer weltgeschichtlichen Entwicklung*, Berlijn, 1907-1911. — G. FOURNIER: *Hydrographie*, Parijs, 1643. Enz...



7. Doorsnede van een XVII^e eeuw's oorlogsschip (uit La Roërie en Vivielle, *Navires et Marins*).

Onze Oorlogsvloot

in de XVI^e Eeuw

(Vervolg en slot)

door

J. CRAEYBECKX

van het N.F.W.O.

DE ADMIRAAL

DE admiraal-generaal der Nederlanden was opperbevelhebber over de oorlogsvloot. Hij was bevoegd voor alle kwesties in verband met de krijg ter zee. De middeleeuwse oorsprong van het ambt van admiraal blijft nog duister. Het blijkt nochtans, dat de landsheren in bepaalde omstandigheden tijdelijke admiralaas aanstelden. Gedurende de eerste helft van de XV^e eeuw werd de in Vlaanderen permanent geworden functie van admiraal regelmatig aan leden van de hoogste adel toevertrouwd. Rond het midden van dezelfde eeuw schiep Filips de Goede het ambt van admiraal-generaal van de zee van Vlaanderen, Artesië, het « Boulonnais », Holland, Zeeland en Friesland. De voordien in de onderscheiden gewesten reeds bestaande instellingen werden nu onder één hoofd geplaatst. Dit betekent echter niet, dat de admiraal er ook in geslaagd is zijn gezag in alle provincies te doen erkennen. De Hollandse zeesteden, die op scheepvaartgebied een zo groot mogelijke onafhankelijkheid nastreefden, hebben steeds geweigerd zich aan zijn autoriteit te onderwerpen.

Filips van Kleef, die in 1485 tot de waardigheid van admiraal verheven werd, nam de leiding van de opstand van Vlaanderen tegen Maximiliaan van Oostenrijk. Om deze reden werd hij in 1488 uit zijn functies ontheven en vervangen door Filips van Bourgondië-Beveren. Tot 1558, jaar waarin met de dood van Maximiliaan van Bourgondië-Beveren het huis dat opklimt tot de « Grote Bastaard », Antonie van Bourgondië (een buitenechtelijke zoon van Filips de Goede), uitstierf, ging het ambt van admiraal-generaal van vader op zoon aan leden van deze machtige familie over. Door het huwelijk van Filips van Bourgondië met Anna van Borsele (1486) — sinds het begin van de XIII^e eeuw waren de Borseles, geslacht dat reeds twee admiralaas had voortgebracht, heren van Veere — werd Veere (op het eiland Walcheren) definitief de grote vlootbasis van de Nederlanden en de hoofdzetel der admiraliteit. (Tot aan de scheiding.)

De bevoegdheid van de admiraal werd in de ordonnantie van 1488 voor het eerst nauwkeurig bepaald. De rechtspraak over zeezaken, die vroeger uitgeoefend werd door de stedelijke schepenbanken en de gewestelijke Raden, kwam nu in haar geheel aan de admiraal. Alle vergrijpen, zo in tijd van vrede als gedurende de oorlog bedreven op zee of op de stranden, tot waar de « grote vloed van Maart » reikt, vallen onder zijn bevoegdheid. Ook de handelsvloot was aan zijn jurisdictie onderworpen. Niemand mag oorlogsschepen uitrusten, tenzij met de toe-



Fig. 1. — Filips van Kleef, Heer van Ravenstein.

(Uit J. K. Oudendijk: « Een Burgondisch Ridder ».)

Handwritten signature or text in a cursive script, likely a reproduction of a historical document.

lating van de vorst en onder het toezicht van de admiraal. Zoals dit van oudsher het gebruik was heeft de admiraal recht op één tiende van alle op zee gemaakte prijzen (buit voortsruittend uit het kapen van vijandelijke schepen). Hij alleen mag vrijgeleiden uitreiken. Alle vaartuigen uit de Nederlanden moeten zijn banier voeren. Uit deze ordonnantie, waaruit hier slechts enkele voor ons doel belangrijke bepalingen werden samengevat, verschijnt de admiraal als een machtig en schier onafhankelijk personage, waarvan de rechten en de plichten zoals ze zich in het verleden ontwikkeld hadden, nu voor het eerst opgetekend werden.

Karel V nam geen vrede met de overgeleverde admiraliteitsinstelling. Zijn wereldpolitiek, de voortdurende oorlogen tegen Frans I, de toenemende piraterie van Frans en Engelsen en Schotten brachten met zich, dat steeds vaker oorlogsschepen ter beveiliging van de kust, de visvangst en de koopvaardij moesten uitrusten. Ook op het gebied van de scheepvaart, die met de dag ingewikkelder werd, zou het centraal gezag steeds vaker ingrijpen. Op het einde van de ambtsperiode van Adolf van Bourgondië-Beveren, die van 1516 tot 1540 admiraal-generaal was, werd een streven naar meer rationalisatie duidelijk waarneembaar. Karel V nam zijn toevlucht tot bijzondere commissarissen. In 1536 trad Cornelius Duplicius Scepperus (De Schepper, heer van Eecke), lid van de geheime raad, voor de eerste maal op als superintendent voor het uitrusten van een oorlogsvloot tegen Denemarken. Hij bleef tot aan zijn dood (1555) de grote specialist voor maritieme aangelegenheden. De uitgebreide bevoegdheid van de superintendent tastte zo niet in rechte dan toch in feite de autoriteit aan van de admiraal.

Sinds geruime tijd reeds overwoog Karel V een hervorming van de admiraliteit. Voor zijn vertrek naar Spanje in 1522 had hij opdracht gegeven de admiraliteitswetgeving van Frankrijk, Engeland, Spanje en ook de ordonnantie van 1488 aan een onderzoek te onderwerpen, dit met het oog op het uitwerken van een maritieme wetgeving, die aan de nieuwe vereisten zou voldoen. De ordonnantie van 1540 was een eerste stap in die richting. Voor het eerst werd nu de bevoegdheid van de admiraal gevoelig beperkt. De jurisdictie over de handelsvloot werd

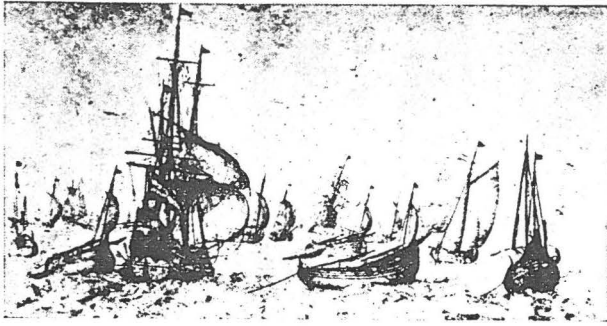


Fig. 2. — Een door oorlogsbodems gekonvooierde haringvloot uit het begin der XVII^e eeuw. (Uit J.H.C. De Pater: «De Tachtigjarige Oorlog»)

hem volledig ontnomen en hij behield slechts de rechtspraak over op oorlogsschepen bedreven misdrijven. Kaperbrieven en vrijgeliden werden voortaan door de vorst afgeleverd. De admiraal mocht enkel aan vrijgelaten krijgsgevangenen nog paspoorten uitreiken. Benevens het paviljoen van de admiraal moesten de schepen nu ook dat van de vorst voeren. Kortom na 1540 werd de verambtelijking van de admiraalsfunctie ingeluid. Maximiliaan van Bourgondië-Beveren was van 1540 tot 1558 admiraal-generaal. Hij werd opgevolgd door Filips van Montmorency, graaf van Hoorn, dezelfde die op bevel van Alva in 1568 samen met Egmont onthoofd werd. Hoorn, die geen bezittingen op Walcheren had, moest de hoofdzetel van de admiraliteit naar Gent doen overbrengen. Veere bleef echter de basis van de oorlogsvloot. In 1559 werd Willem van Oranje stadhouder van Holland en Zeeland, in welke hoedanigheid hij in deze gewesten, en vooral in Holland dat nooit het gezag van de admiraals had willen erkennen, ook praktisch het opperste beleid over het zeezezen in handen kreeg. In 1565 moest Hoorn de onafhankelijkheid van Holland inzake het zeezezen erkennen. De rechtspraak bleef definitief in handen van de schepenbanken en het Hof van Holland. Meer dan ooit te voren werd het gezag van de admiraal-generaal, dat in principe toch in alle gewesten moest geëerbiedigd worden, een fictie. Na de scheiding bleef in het Noorden de hoge waardigheid van admiraal verbonden aan het stadhouderschap van Holland en Zeeland. In de Zuidelijke Nederlanden was rond 1600 de admiraal een bezoldigd ambtenaar zonder meer. Vermelden wij ook nog de vice-admiraals uit het huis van Bourgondië-Wacken. Antonie van Bourgondië, de «Grote Bastaard», had op zijn beurt een bastaardzoon, Antoon van Bourgondië. De afstammelingen van deze laatste bekleedden tot in het begin van de XVII^e eeuw de hoogste posten in de marine (na deze van admiraal-generaal). Adolf van Bourgondië-Wacken, heer van Cappel, had na 1547 — jaar waarin de admiraal-generaal Maximiliaan van Bourgondië-Beveren ook stadhouder van Holland, Zeeland en Utrecht werd — als hoogste luitenant praktisch alleen het beleid over de oorlogsvloot in handen. In samenwerking met en volgens de instructies van Scepperus organiseerde hij van Veere uit de oorlogsvloot, waarover hij ook op zee het opperste gezag voerde.. In de teksten uit de tijd vindt men hem vaak vermeld als «admiraal». De term «admiraal» was echter voor twee interpretaties vatbaar. Nu eens sloeg hij op het hoofd van

de admiraliteitsinstelling, dan weer op de opperste gezagvoerder over een wel bepaalde oorlogsvloot. Het een sluit het ander niet uit. Soms ook werd de vloot door de admiraal-generaal zelf aangevoerd. Vice-admiraal werd geheten al wie het bevel over een onderafdeling van de oorlogsvloot voerde. Kapiteins als Geeraard van Meckeren, Adolf van Haemstede, Jan de Croesere, Antoon de Leu, Poppins Sybrandts e.a. traden herhaaldelijk op als vice-admiraal. Zij waren het enkel voor de vloot op zee. Het was een tijdelijke functie, geen titel. Pas in 1553 verwierf Geeraard van Meckeren de titel van vice-admiraal van Vlaanderen, d.w.z. dat hij in dit gewest, overeenkomstig de bepalingen uit de ordonnantie van 1488, de plaatsvervanger werd van de admiraal-generaal. Ten titel van schade-loosstelling had hij recht op 3 % van alle op zee gemaakte prijzen.

DE OFFICIEREN EN DE MANSCHAPPEN

De admiraal-generaal, de algemene vice-admiraal en de gewestelijke vice-admiraals waren vaste ambtenaars. De bemanning van de oorlogsbodems was integendeel uiteraad zeer vlottend. Ging men over tot het uitrusten van een oorlogsvloot, dan werd in een aantal steden uit de Nederlanden aangekondigd waar en wanneer de aanmonstering zou doorgaan. Deze geschiedde meestal te Arnemuiden op Walcheren. Speciaal hiertoe aangestelde commissarissen stelden de rollen op. De bemanning werd doorgaans per maand betaald. Kon men de nodige effectieven niet bij elkaar krijgen, dan werden krijgsgevangenen, vagebonden en landlopers, waarop men bij deze gelegenheid druk jacht maakte, tegen wil en dank aangemonsterd.

De bemanning bestond uit eigenlijke zeelieden en soldaten. Bij het enteren moesten de eersten zo goed als de laatsten aan het gevecht deel nemen. De soldaten haakbusschietters en piekeniers, vormden in de XVI^e eeuw nog de overgrote meerderheid. De lijf-aan-lijf gevechten overheersten, vooral bij het begin der eeuw. De oorlogsbodems waren dan ook zeer talrijk bemand; « één man per tonne-maat » luidde de regel, die algemeen ingang gevonden had. Naarmate naar het einde van de eeuw toe de beschieting met artillerie meer en meer de tactiek ging beheersen, kromp de bemanning van de oorlogsbodems weer geleidelijk in.

De kanonnières hadden een loon, dat meer dan twee maal hoger was dan dat van de met handvuurwapens uitgeruste « hacquebutiers » en de gewone matrozen.

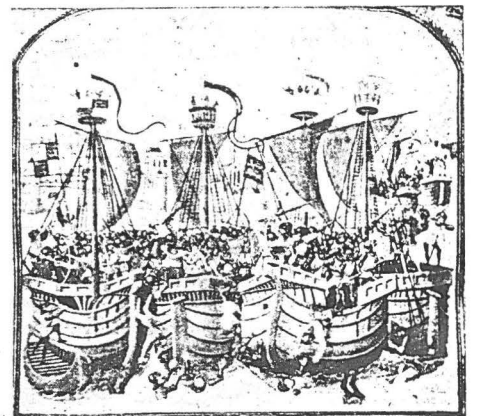


Fig. 3. — De zeeslag bij Sluis (1340). (Uit «Geschiedenis van Vlaanderen», dl. III.)

Op een ter verdediging tegen de kapers toegeruste koopvaarder werden de volgende leden van de bemanning bij de officiers gerekend: de schipper, de stuurman, de hoogbootsmannen (stonden rechtstreeks onder de opperstuurman), de schiemanen (opzichters over de tuigage), de kwartiermeesters (dekofficieren, belast met de zorg over de elkaar afwisselende wachten; op oorlogsschepen stond de kwartiermeester aan het hoofd van een «kwartier volks»), de marsklimmers, de konstapel voor de artillerie (stond aan het hoofd van een groep «busschieters»), de timmerlieden, de zeilmakers, de kok en de bottelier.

Op oorlogsschepen evenals op de koopvaarders, die na 1552 aan de door het centraal gezag naar Spanje en Portugal georganiseerde konvoovaarten deelnamen en die een extra-bemanning «supernuméraire» krijgers aan boord hadden voerden door de superintendent en de admiraal aangestelde kapiteins het commando. Ook de schippers moesten zich aan de bevelen van de kapitein onderwerpen. De provoost moest aan boord van de schepen, die een vloot samenstelden, de orde doen handhaven. Hij werd bijgestaan door een luitenant en één of meer «stokknechten» — veelbetekenende benaming — op ieder vaartuig. Een aantal «gentilzhommes» voerde het bevel over de soldaten. Verder waren op ieder oorlogsschip minstens één chirurgijn, één schrijver, één fijelaar en één trommelaar (voor signalen). Op een vloot van veertig vaartuigen waren er in 1552 in het totaal acht kapelaans, zestien hellebardiers (ter bescherming van de admiraal en de vice-admiralen) en vier trompetters. Ten slotte waren er nog pages en «putgers» (scheepsjongens)

Dat de meeste van deze benamingen gedurende de XVII^e eeuw nog in de Nederlandse marine in zwang waren, moge blijken uit de volgende verzen, die aan Vondel ontleend werden:

*De schipper, Stuurmans maet, en Stuurman, die om prijs,
En winning 't roer bewaect: Hoogbootsman, Schimman, gieter,
Seylmaecker, Bottelier, Barbier, en Busseschieter,
De wachter van 't kajuyt, de Putger, de Provoost,
...De Timmerman, de Kock die voedsel schaft om leven,
En op ghesette tijd' etck en sijn spijs moet geven.
Bij deze komt Maetroos vaeck hondert in 't getal,
Twee vanen krijgsvolck oock als 't ergens gelden sal.
Dees leven welvernoogt nae 't schaffen vanden Kock is.
By grut, by pekelvleysch, by labberdaen, en stockvis,
Erweten, suyvel, 'dog, 't seewater maectse graegh.
Een Bootsman wel gehart en voelt geen quade maegh.*

(Uit «Het Lof der Zee-Vaert».)

Fig. 4. — De slag bij Gibraltar tussen de Hollandse en de Spaanse vloot (1607).
(Uit J. Romein: «De Lage Landen bij de Zee»)

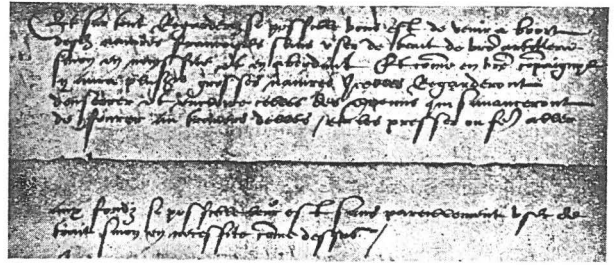
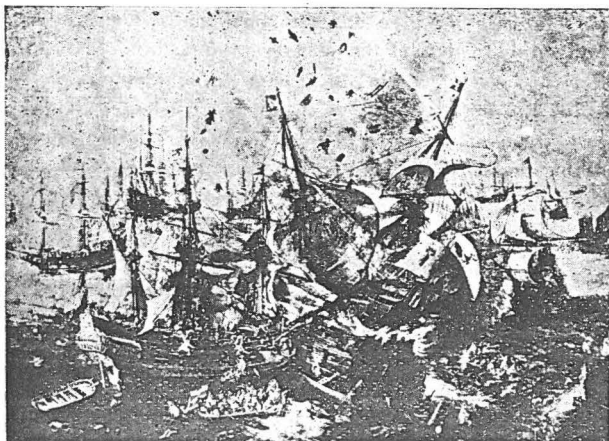


Fig. 5. — Fragment uit een instructie van 1552 aan de vice-admiraal Adolf van Bourgondië-Wacken. (Stadsarchief Antwerpen, reeks «Handel en Scheepvaart», nr 5011).

« Et sur tout regarderez si possible vous est de venir a boord desdits navires francoises sans user de trait de vostre artillerie sinon en nécessité et en abondant. Et comme en vostre compaignye y aura plusieurs grosses navires icelles regarderont denserrer et encloire celles des ennemis qui savanceront de fourer au travers delles, et les presser ou faire aller aux fondz si possible leur est, sans pareillement user de trait sinon en nécessité comme dessus. »

Of de manschappen uit de XVI^e eeuw werkelijk «welvernoegt» en zonder daarna last te krijgen van een «quade maegh» het eentonig, vaak bedorven en zelfs wormsteking voedsel verorberd hebben, durven wij betwijfelen. Scheepsbeschuit, gedroogde erwten en bonen, gezouten en gerookt vlees en spek, gerookte en gezouten vis, stokvis en kaas vormden bij een verre vaart de dagelijkse kost. Gezien de geringe bewaringsmogelijkheden waren de levensmiddelen vlug aan bederf onderhevig.

De hygiëne liet veel te wensen over. De manschappen waren in een zeer enge ruimte samengepakt.

DE TUCHT AAN BOORD

De discipline was uitermate streng. Maximiliaan van Bourgondië-Beveren liet een tuchtreglement uitvaardigen voor de krijgsvloten, die ter beveiliging van de vissersschepen toegerust werden. Hieruit laten wij enkele van de meest typische bepalingen volgen.

Kwetst een lid van de bemanning opzettelijk een van zijn medegezellen, dan wordt de hand, waarmee het letsel toegebracht werd, afgehakt. In geval van doodslag wordt de moordenaar levend aan zijn slachtoffer gebonden en zo over boord geworpen. Trekt een matroos en mes zonder nochtans iemand te kunnen kwetsen, dan wordt hij met de hand aan de grote mast genageld. Om zich uit deze netelige positie te bevrijden, moet hij zichzelf losrukken

Wie zich bij het gevecht verbergt — men denkt hierbij aan de landlopers die tegen wil en dank moesten inschepen — wordt zonder omhaal over boord geworpen. Zij die er op betrapt worden hun rantsoen in het water te werpen, worden driemaal onder de kiel van het schip doorgehaald

Uit dit alles blijkt voldoende hoe ruw de zeden aan boord waren.

Dat de zeelieden uit de XVI^e eeuw er eigenaardige praktijken op nahielden staat vast. Een instructie van 1547, uitgaande van de vice-admiraal Adolf van Bourgondië, verbood het plunderen van schepen toebehorend aan onderdanen uit de Nederlanden zelf. Vooral na 1540 werden de plakkaten met betrekking tot de marine zeer talrijk. In 1590 verbood de toenmalige admiraal Emmanuel Philibert van Lalaing de gevangenen te verdrinken of ze

op verre kusten en eilanden aan land te zetten. Maar op hetzelfde ogenblik schreven geheime orders juist het tegendeel voor. De manschappen hadden benevens hun loon ook recht op een gedeelte van de « kleine buit », die bestond uit geld, ringen, juwelen, wapens en klederen, die de gevangenen op zich droegen. In 1590 vroeg de admiraal — het was echter geen bevel — de gevangenen niet tot op de laatste draad uit te kleden.

DE TAAK DER OORLOGSVLOOT

Men doet goed een onderscheid te maken tussen de oorlogsvloten, die in bepaalde omstandigheden op initiatief van het centraal gezag of door de zeevloten van de maritieme gewesten uitgereed werden, en de « legale » kaperij. Inderdaad bestond er naast de eigenlijke zee-roverij een soort officiële en van hogerhand aangemoedigde kaperij. Tot het einde van het oud régime waren de zeeën zeer onzeker. Van een zeepolitie was er geen spraak. Een duidelijk begrip over het « mijn en het dijn » hadden de zeelieden niet. Wrijvingen tussen twee zeemogendheden begonnen steeds met roven en inbeslagnemen van schepen. Het centraal gezag reikte kapersbrieven uit aan de benadeelde schippers en kooplieden. Dit betekent dat zij zich op zee schadeloos mochten stellen. Als eigenlijke zeerovers werden beschouwd al wie vreemde of eigen schepen overviel en plunderde zonder in het bezit te zijn van kapersbrieven of wie er op betrapt werd met een dubbel paviljoen te varen. De legale kapers moesten zich aan de geldende krijgsgebruiken onderwerpen. Zij maakten wezenlijk deel uit van de oorlogsmacht. De op zee gemaakte prijzen moesten door een prijzenhof, dat onder de autoriteit van de admiraal viel — deze had recht op 10 % van de buit —, behandeld worden. In de Nederlanden waren vooral de prijzenhoven van Veere en Duinkerken belangrijk. Duinkerken werd in de tweede helft van de XVI^e en gedurende de XVII^e eeuw een berucht kapersnest, dat beurtelings aan de Spaanse en Franse monarchie — men denke slechts aan de beroemde Jan Bart — uitstekende diensten heeft bewezen. Vanzelfsprekend gaf de kaperij aanleiding tot tal van misbruiken. De kapers deinsden er niet voor terug eigen onderdanen uit te schudden.

Toen Geeraard van Meckeren in 1550 aan het hoofd gesteld werd van de oorlogsvloot, die onze kusten en onze haring- en koopvaardijvloot tegen de Schotse zeerovers moest beschermen, werd hem een uitvoerige instructie overhandigd. Hij moest zich verbinden geen schade te berokkenen aan onderdanen van de keizer. Verder moesten alle vreemde vaartuigen, behoudens natuurlijk de Schotse, ontzien worden. In weerwil van deze nochtans zeer uitdrukkelijke bevelen, maakte de vloot van van Meckeren zich toch meester van een aantal Franse handelsschepen, hetgeen een heftig protest van de koning van Frankrijk voor gevolg had. Van Meckeren werd hiervoor door Sceppeus op de vingers getikt. Het feit op zichzelf vertegenwoordigt niets ongewoons.

Een aantal Vlaamse zeelieden waren betrokken in de Schotse en de Engelse kaperij. Voor dezen was men onverbiddelijk. Kon men ze vatten, dan werden zij geveerdeeld.

De taak van de georganiseerde oorlogsvloot bleef in hoofdzaak beperkt tot het beveiligen van de vissers- en de koopvaardijvloot.

Men weet welke belangrijke bron van inkomsten de visserij en vooral de haringvangst was voor de kuststeden van Vlaanderen, Zeeland en Holland. Onder de regering van Filips de Schone en van Karel V kende de konvooiëring van de haringvloot haar hoogste bloei. Speciale belastingen, last- (een heffing op iedere last haring, die aan de wal gebracht werd) of konvoogelden werden ingesteld. Met de opbrengst ervan werden de konvooiëringsonkosten gedeeltelijk bestreden.

Maar ook ter beveiliging van de koopvaardijvloot moesten er herhaaldelijk maatregelen getroffen worden. Van 1551 af werden de handelsbetrekkingen met Spanje en Portugal door de Franse kapers op een onrustbarende wijze belemmerd. In 1552 werd voor het eerst de konvooiëring van de koopvaardijvloot naar het Zuiden op een waarlijk grootscheepse wijze georganiseerd. De schepen moesten in groepen van twintig, dertig en meer geëscorteerd door oorlogsbodems de reis aanvaarden. De handelsschepen werden zwaar met artillerie bewapend en kregen een extra-bemanning soldaten (« supernuméraires »). Tussen de oorlogsbodems en de koopvaarders met een boventallige bemanning was er relatief weinig verschil. De admiraal, Adolf van Bourgondië-Wacken, kreeg opdracht in Spanje ook de oorlogsschepen met goederen te doen laden. Met de opbrengst van het vrachtloon zouden de onkosten voort-spruitend uit de konvooiëring gedeeltelijk bestreden worden.

Het aantal oorlogsbodems, waarover het centraal gezag kon beschikken, varieerde naar gelang de omstandigheden. In vredetijd waren enkele schepen reeds voldoende. Na het beëindigen van de kapersoorlog met Schotland (verdrag van Binche van 15 December 1551) was de vloot tot op zes eenheden geslonken. Kort nadien laaide de oorlog tegen Frankrijk weer op. In de winter van 1551-52 werden er dertien en daarna achttien oorlogsschepen in de vaart gebracht. In 1554 was de vloot veertien eenheden sterk. In 1558 hadden de Staten niet minder dan twintig tot de krijg bewapende vaartuigen ten laste.

Hoewel ook vaartuigen uit de Nederlanden deelnamen aan de grote militaire ondernemingen van Karel V — o.a. aan de expedities tegen Khair Eddyn Barbarossa en de zeerovers, die van uit de havens van Barbarië (N. Afrika) de Middellandse Zee onveilig maakten — toch vallen er anderzijds in de wateren van de Atlantische oceaan en de Noordzee weinig grote wapenfeiten te vermelden.

In 1536 werden er in de Vlaamse kuststeden (Duinkerken, Nieuwpoort en Oostende) de belangrijkste zee-oorlogsbodems uitgereed. Het volgend jaar reeds werd deze vloot bij Dover door de Engelsen bijna geheel vernietigd. In 1537 werd zij echter opnieuw ingericht. Zij was belast met het beschermen van de kust en de vissersvloot. Enkele vijandelijke vaartuigen konden opgeleid worden. De Vlaamse vloot werd in 1538, jaar waarin er tussen Karel V en de Franse koning een bestand gesloten werd, onttakeld. Na 1542 werden er in Vlaanderen opnieuw een vijftal schepen tot de krijg uitgerust. In 1541 werden zij, op het admiraalschip na, publiek verkocht.

Ook in Zeeland werden er in 1543 negen oorlogsbodems toegerust. Van Veere uit ging deze vloot onder de leiding van Geeraard van Meckeren de monding van de Garonne (Gironde) onveilig maken. Een aantal Franse vaartuigen, die te Bordeaux met wijn bevracht waren, werden verbrand. Niet minder dan zeventien andere schepen werden als buit naar Veere opgeleid. Meerdere dorpen van de kust van Guyenne werden gebrandschat. De kerkklokken werden als trofee naar de Nederlanden gebracht. Dit alles bij wijze van voorbeeld. Niet altijd hadden onze zeelieden evenveel succes.

DE TAKTIEK

Het is de artillerie die op een goede eeuw tijds de taktiek van de strijd op zee gerevolutionneerd heeft.

Rond het midden van de XVI^e eeuw was de bediening van de stukken — gesmede en gegoten kanonnen kwamen naast elkaar voor — nog zeer lastig. Vooral het laden was zeer omslachtig. Nog in 1545 werd het als iets buitengewoons aangestipt, dat er in de loop van een heftig gevecht, dat twee uren duurde, tussen honderd Engelse en negentig Franse schepen door beide vloten samen in het totaal driehonderd schoten gelost werden!

De stukken, die meestal nog onbeweeglijk in houten laden lagen, konden helemaal niet of moeilijk gericht worden. Kanonnen uit één stuk bleven op oorlogsschepen nog lang een zeldzaamheid. In het voorste gedeelte, de «ziel», van de samengestelde stukken werden er ijzeren en ook stenen kogels van een zeer uiteenlopend gewicht — Karel V bracht meer eenheid in het kaliber — geschoven. In het achterste gedeelte, de kulas, toen «kamer» geheten, werd de lading buskruit aangebracht. De kamers konden weggenomen en vervangen worden. Een kanon had doorgaans twee of meer kamers. Deze werden op een zeer primitieve wijze aan het voorste gedeelte bevestigd. Het vervangen nam veel tijd in beslag. Verder dan een paar honderd meter droegen de kogels niet.

Nadat een flank van een schip uit alle monden gevuld had bleef het vaartuig aan deze zijde een geruime tijd weerloos. Dit wordt treffend geïllustreerd door de wijze waarop in 1551 enkele Franse oorlogsbodems zich meester maakten van een handelsvloot uit de Nederlanden. De Fransen gaven te kennen, dat de koningin van Schotland zich aan boord van een van hun schepen bevond. Zij verzochten de Nederlandse kapiteins saluutschoten met los poeder te brengen. Dit geschiedde. De Fransen ripesterden met scherp. Hun list was gelukt. Zij konden zich zonder moeite van een twintigtal hulken meester maken.

In de oudheid en gedurende de Middeleeuwen beheersten het rammen en het enteren de taktiek. De schepen trachtten het windvoordeel te winnen om de stoot, die met de boeg toegebracht werd, meer kracht bij te zetten en zodoende de vijandelijke vaartuigen in de grond te boren. Anderzijds speelde ook het enteren (aborderen) in de gevechten op zee een belangrijke rol. Bij het naderen bestookten de tegenstanders elkaar duchtig met pijlen. Na het aborderen onstond een lijf-aan-lijfgevecht in regel. De enterkampen verschilden dan ook weinig van de gevechten op het land. (Cfr afb. 3.)

De vloten rukten in een gesloten formatie, de zwaarste vaartuigen in het midden, recht op de vijand aan. De schepen lagen met de flanken naast elkaar (Dwarslinie). Niettegenstaande de bewapening met artillerie voortdurend toenam en er steeds meer stukken in de flanken een plaats vonden, bleef de dwarslinie gedurende de eerste helft van de XVI^e eeuw nog domineren. Reeds bij het begin van de eeuw had Filips van Kleef, hoewel hij zich over het algemeen aan de oude gevechtswijze bleef vastklampen, het beschieten van grote vijandelijke vaartuigen door lichte, beweeglijke, doch goed bewapende schepen aanbevolen. Deze «kanonneerboden» moesten in plaats van te enteren om de vijand heen draaien en hem met de stukken, die in de brede zijde opgesteld waren, bestoken.

Langzamerhand, vooral naar het einde van de XVI^e eeuw toe, trad de «kiellinie» in de plaats van de dwarslinie. D.w.z. dat de oorlogsschepen nu hun flanken aan de vijand toonden om hem beter te kunnen treffen. De enkele gesloten formatie van vroeger werd vervangen door taktische eenheden Weliswaar speelden het rammen en enteren nog een rol; de klemtoon lag nu echter op het vuurgevecht. De bemanningen, die vroeger met het oog op de lijf-aan-lijfgevechten na het enteren overtaalrijk waren, slonken dan ook aanzienlijk. Een vergelijking van de zeegevechten, die op platen 3 en 4 afgebeeld worden, zal de lezer het verschil tussen de oude en de nieuwe gevechtswijze duidelijk maken.

De ontwikkeling van het schip in de loop van de XVI^e eeuw en het toenemend belang van de artillerie liggen aan de basis van de wijzigingen op taktisch gebied.

Wij zijn er ons wel van bewust, dat bovenstaand overzicht ver van volledig is. Zijn wij er in geslaagd de lezer een algemeen idee te geven over het XVI^e eeuw, zeevezen en in het bijzonder over de oorlogsvloot gedurende de regering van Karel V, dan achten wij ons doel bereikt.

J. CRAEYBECKX, A.N.F.W.O.

LITERATUUR

Zie jaargang III, afl. 11 (November 1948), blz. 39. — L. DE BAECKER: «Etude biographique sur Gérard van Meckeren, vice-amiral de Flandre sous Charles-Quint» in *Annales de la Société d'Emulation*, 2^e reeks, dl. VI, Brugge, 1848, blz. 313 en vlg. — C. PLOT: «La diplomatie concernant les affaires maritimes des Pays-Bas vers le milieu du XVII^e siècle...» in *Bulletin de l'Académie Royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts de Belgique*, 2^e reeks, dl. XL, Brussel 1875, blz. 817 en vlg. — DE SMET: «De krijgsvloot van de Staten van Vlaanderen in de zestiende en zeventiende eeuwen», in *Handelingen van het genootschap voor Geschiedenis... «Société d'Emulation» te Brugge*, dl. LXXXI (1938), Brugge, 1938. — R. DGRYSE, «De konvooiering van de Vlaamse visschersvloot in de XV^e en de XVI^e eeuw» in *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden*, 's-Gravenhage, Antwerpen, 1948, blz. 1-24. — J. ERMERINS, *Eenige Zeeuwsche Oudheden*, dl. III; *Behelzende de Heeren van Vere uit den Huize van Borsele*, Middelburg, 1786. — J. BOLSEE: «Inventaire des archives des conseils et sièges d'amirauté», in *Inventaires des archives de la Belgique*; z.d. (Inleiding). — J. DENUCE: *De Vlaamse en de Antwerpse admiraliteit*, Brussel, 1944, enz. Zie ook de uitgaven van de plakaten van Vlaanderen, Brabant en de Nederlanden in het algemeen. Algemeen Rijksarchief te Brussel, «Chambre des Comptes», nrs 26. 110 tot en met 26. 116. Stadsarchief te Antwerpen, reeks «Handel en Scheepvaart», nrs 5002 en 5011.

Errata in vorige bijdrage («Het Leger-de-Natie», derde jaargang, n^o 11, November 1948, blz. 36-39):

Afb. 3 en afb. 6 werden met elkaar verwisseld.

Blz. 39, eerste kolom, regel 14 en 15; «... Filips van Kleef, die van 1483 tot 1485 admiraal-generaal van de Nederlanden geweest was, ...», moet zijn «... Filips van Kleef, die van 1485 tot 1488... enz.»