

Deel 1 *Opkomst van de rivier- en zeehandel 1100 - 1600*

Door **Louis Sicking** en **Ronald de Graaf**



Geweld en oorlogvoering ter zee, 1018-1568

Inhoud

1 ACTOREN, ORGANISATIES, NETWERKEN EN OPERATIONEEL OPTREDEN

Publiek en privaat, legaal en illegaal geweld ter zee

Organisatie en financiering

Maritieme strategische, operationele en tactische verrichtingen

Bescherming van zeehandel en -visserij

Eerste marine van de Nederlanden

2 VAN DRIJVEND KASTEEL TOT MOBIELE GEVECHTSMACHINE

Gebruikte scheepstypen

Samenstelling oorlogsvloot

Ontwikkelingen in de (ver)bouw van schepen

Uiterlijk vertoon van zeemacht

3 ZEEVARENDEN: VAN ADMIRAAL TOT ZEEMAN

Arbeidsmarkt en werving

Samenstelling van de bemanning

Leven aan boord

4 INFRASTRUCTUUR EN VEILIGHEID: NAVIGATIE EN COMMUNICATIE, KUSTVERDEDIGING

Navigatie en communicatie

Kustverdediging

Tot besluit

Noten

1 ACTOREN, ORGANISATIES, NETWERKEN EN OPERATIONEEL OPTREDEN

In de middeleeuwen was geweld op de zeeën rondom Europa endemisch.¹ Zeeroverij was de norm. Scheepvaart en geweld gingen hand in hand. Het gebruik van geweld, inclusief dus roof en piraterij, was niet per se negatief beladen. Edelen vochten om eer en gewin, te land of ter zee, dat was hun bestaansrecht. Ook voerden zij private oorlogen of lieten zij zich inhuren als huurlingen. Anderen volgden hun voorbeeld onder het motto ‘roven dat en is gheyn schande, dat doynt de besten van dem lande’. Om gewin en eer boden piraten hun expertise aan vorsten of steden aan. Zo lieten piraten zich inhuren als kapers in oorlogstijd en zelfs als piraterijbestrijders. Pas in de late middeleeuwen werd piraterij gecriminaliseerd. Toen gingen vorsten een geweldsmonopolie claimen en onderscheid maken tussen legaal en illegaal geweld. Kapers gingen zich onderscheiden van piraten doordat zij een kaperbrief ontvingen van een publieke autoriteit waarmee het geweld dat deze kapers uitoefenden tegen verklaarde vijanden van die autoriteit werd gelegitimeerd. Daarmee was zeeroof door piraten niet meteen illegaal. Pas met de Eeuwige Landvrede van 1495, die vetevoering afschafte, werd in het Heilige Roomse rijk, waar het grootste deel van de Nederlanden onder viel, (zee)roof van een gebruikelijk middel in een vete tot een delict waarop de doodstraf stond.²

Dit betekende niet dat de zee en de kust in de middeleeuwen recht noch gebod kenden. Integendeel, er was juist sprake van een veelheid aan rechtsgebieden of jurisdicties die elkaar overlaptten en met elkaar conflicteerden. Om in een dergelijke context tot oplossing van conflicten te komen werden verschillende strategieën gevolgd waarvan het gebruik van geweld er slechts één was. De toenemende bemoeienis van publieke gezagsdragers met de zee en de activiteiten die er werden ontplooid waren enerzijds het gevolg van hun streven naar meer macht en anderzijds van de wens van schippers, handelaren en vissers om meer bescherming.³



expeditie die Boudewijn V (1035-1067) in 1055 tegen Antwerpen leidde vanaf schepen op de Schelde bleef onbeslist.⁷ Omstreeks het midden van de elfde eeuw leek de Vlaamse expansie te worden beteugeld toen de keizer vreesde voor een Vlaamse krachtenbundeling aan weerszijden van de Schelde.



Wandkaart van het gewest Holland

[i]

Het merendeel van de ingetekende verbindingswegen zijn waterwegen waarmee het belang van het vervoer over water wordt onderstreept. De kaart is in vier bladen gedrukt in 1558 bij Bernhard van den Putte in Antwerpen. De oorspronkelijke houtsnede-kaart bestond uit negen bladen en werd in 1537 vervaardigd door Jacob van Deventer. Die kaart ging in 1945 verloren. Nationaal Archief, Den Haag.

Het eerste grote gevecht rond het ontstaan van het graafschap Holland was de amfibische operatie uit 1018 bij Vlaardingen in een gebied dat doorsneden werd door sloten en dijkjes.⁸ Graaf Dirk III liet een burcht aanleggen en passerende schepen moesten tolgeld afdragen.⁹ Hij had hiervoor geen juridische basis, want de keizer had hem geen toestemming verleend. Het conflict was feitelijk interstatelijk, maar *de iure* niet, want er werd een ongehoorzame vazal tot de orde geroepen. Vandaar dat 'regeringsgezinde' bronnen Dirk en zijn mannen als *predones*, rovers (Alpertus van Metz) of *piratas* (Thietmar van Merseburg) aanduiden.¹⁰ Toen de zaak voor het gerecht werd gebracht op een rijksdag in Nijmegen, ten overstaan van de bisschoppen van Utrecht, Trier, Keulen en keizer Hendrik

II, werd besloten om met een vlootexpeditie te proberen een einde te maken aan deze praktijk.¹¹ Dirk won de strijd bij Vlaardingen en zijn gebied groeide uit tot een graafschap. Pas in 1101 werd één van zijn opvolgers voor het eerst aangeduid als ‘graaf van Holland’, en leenman van de bisschop van Utrecht.

Zeeland was voorwerp van strijd tussen Vlaanderen en Holland. In 1253 voerden de Vlamingen een landing uit bij Westkapelle, maar nog voor de strijdrossen op het strand konden worden gezet werden de Vlamingen verrast door een Hollands-Zeeuwse aanval. Vele Vlamingen werden gedood en de kapitaalkrachtigen onder hen die het overleefden werden gevangengenomen en pas na betaling van een flink losgeld vrijgelaten. Ondanks deze nederlaag behield de Vlaamse graaf het leenheerlijk gezag over Zeeland bewesten Schelde.¹²



Wandkaart van het gewest Zeeland

[i]

Duidelijk is te zien dat de Honte (Westerschelde) de rol als voornaamste toegangsweg heeft overgenomen van de Oosterschelde. De kaart is in vier bladen gedrukt in 1558 bij Bernhard van den Putte in Antwerpen. Het origineel is circa 1540 door Jacob van Deventer vervaardigd en opgedragen aan René van Chalon, prins van Oranje, stadhouder van Holland, Zeeland en Utrecht, 1540-1544.

Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam.

Na hun overwinning op de Franse koning in de Guldensporenslag (1302) wilden de Vlamingen wraak nemen op de Hollanders. Zij werden gesteund door diverse Zeeuwse edelen. In 1303 voerden zij opnieuw een landing uit in Zeeland en namen het grootste deel van het gewest in. Zierikzee, het laatste bolwerk van de graaf van Holland, hield echter nog stand, ondanks een langdurige belegering. Het Vlaamse offensief werd uiteindelijk gebroken in de zeeslag bij Zierikzee, op 10 en 11 augustus 1304. Zeeuwen streden aan beide zijden in

deze slag tussen Vlaanderen en de alliantie Holland-Henegouwen-Frankrijk, die tot de

grootste zeeslagen van middeleeuws Europa behoort. ~ In 1523 moest de Vlaamse graaf zijn leenheerschap over Zeeland bewesten Schelde opgeven. De graaf van Holland en Zeeland hield dit gebied voortaan rechtstreeks in leen van de keizer.

Pas vanaf de late veertiende eeuw werden de verschillende vorstendommen in de Nederlanden één voor één verenigd onder de Bourgondiërs (1384-1482) en hun opvolgers, de Habsburgers (1482-1543). Langzamerhand ontwikkelden de verzamelde territoria zich vanaf hertog Filips de Stoute (1384-1404) van een personele unie tot een samengestelde staat. Ter onderscheiding van Bourgondië werden Vlaanderen, Artesië, Brabant, Limburg, Henegouwen en later ook Holland, Zeeland en andere gewesten gezamenlijk aangeduid als 'landen van herwaartsover', maar steeds vaker ook als 'Nederlanden'. De maritieme belangen van deze Nederlanden werden met de toevoeging van Holland en Zeeland in 1433 door Filips de Goede (1419-1467) aanzienlijk groter. Vorsten als hij onderkenden de militaire en strategische belangen van havensteden en handels- en vissersvloten. Zij ontwikkelden dan ook beleid om deze gewesten voor hun doeleinden in te kunnen zetten. Toen de Nederlanden onder de Habsburgse vorsten Filips de Schone (1482-1506) en Karel V (1506-1555) deel uit gingen maken van het wereldrijk 'waarin de zon nooit onder ging' werd de maritiem-militaire en -strategische betekenis van de Nederlanden alleen maar groter. Het belang van de zeeverbindingen nam toe met de expansie van het Habsburgse rijk dat behalve de Nederlanden, Franche-Comté, Oostenrijk-Hongarije, Aragon en Castilië, delen van Italië en van Midden- en Zuid-Amerika omvatte.

De uitvaardiging van de ordonnantie op de Admiraliteit in 1488 door de toen nog minderjarige Filips de Schone en zijn vader en regent Maximiliaan van Oostenrijk vormde een belangrijke cesuur in de vorstelijke bemoeienis met de marine in de Nederlanden. Het door de vorst geclaimde geweldsmonopolie over de activiteiten van zijn onderdanen op zee kreeg nu een formele, wettelijke basis. Deze maakte niet alleen onderscheid tussen legale en illegale vormen van maritiem geweld, maar voorzag ook in instellingen en instrumenten om de uitvoering van het marinebeleid vorm te geven: een permanente functionaris, de admiraal van de zee, later admiraal-generaal van de Nederlanden geheten, en zijn admiraliteit. De ambities waren groot. Maar hoe was de praktijk?



Kaart van Vlaenderen met Zeeuwse eilanden

[i]

De oudst bekende kaart van Vlaenderen met

~ " " "

Zeeuwse eilanden komt voor in een Italiaanse vertaling van een kroniek over Vlaanderen en dateert uit 1452. Ze geeft een schematische voorstelling van het gebied en legt de nadruk op de belangrijkste stedelijke centra en hun verbindingswegen. De vertaler is vermoedelijk een Italiaanse expat die in Brugge verbleef.

Ms. 685, fol. 208v-209r.

Openbare Bibliotheek, Brugge.

Dit hoofdstuk beslaat de periode 1018 tot 1568 waarin vele regimes over verschillende territoria en zich ontwikkelende vorstendommen heersten in het gebied dat in de vroege middeleeuwen bekend stond als Frisia. Deze regimes zijn van betekenis voor een goed begrip van het gebruikte maritieme geweld en de oorlogvoering op het water. Zonder volledigheid na te streven zal de meeste aandacht uitgaan naar de graafschappen Vlaanderen, Holland en Zeeland en in mindere mate naar Brabant – dat immers geen zeegewest is – en Friesland. Deze beperking is bepaald door de beschikbare literatuur en door het feit dat deze gewesten – met uitzondering van Friesland – in de vijftiende en zestiende eeuw tot de kerngewesten van de Nederlanden behoorden. De overige gewesten passeren slechts een enkele keer de revue. Verder is van belang op te merken dat de aard en hoeveelheid van de bewaard gebleven bronnen – vooral kronieken en annalen voor de periode tot circa 1270 en administratieve bronnen voor de veertiende en vijftiende eeuw – er toe heeft geleid dat het accent tot het einde van de veertiende eeuw wat sterker ligt op de maritieme acties en tactiek terwijl voor de Bourgondisch-Habsburgse periode de nadruk ligt op institutionele en organisatorische ontwikkelingen. Om deze reden is de behandeling van deze beide periodes soms in aparte paragrafen ondergebracht.

Organisatie en financiering

Heervvaart, landweer en waterbeheer

De organisatie van de vloot en de kustverdediging (*maritima custodia*) lijken terug te gaan op de Karolingers keizer Karel de Grote (768-814) en zijn zoon koning Lodewijk de Vrome (814-840). Ze hadden tegen de aanvallen van de Noormannen vloten uitgerust en kustwachtstations bij de grote rivieren gebouwd, waaronder in het huidige Vlaanderen, Zeeland en Zuid-Holland. Lodewijk had bepaald dat binnen twaalf uur de strijdmacht geformeerd diende te zijn.¹⁴ Als dat niet hielp, zoals in delen van Frisia, stonden hun opvolgers Noormannen toe zich te vestigen en kregen ze zelfs een aandeel in het gezag, net zoals eerder de Romeinen dat met hun bondgenoten hadden gedaan. Dat gebeurde volop, want al in de loop van de negende eeuw verloren de defensieve maatregelen hun effectiviteit.





Kogge

[i]

De transformatie van een handelskogge in een oorlogsvaartuig, een heerkogge, betekende dat de gevorderde schepen opnieuw werden geteerd, van ballast voorzien en van gaten voor roeiriemen. Voor, achter en in de mast werden gevechtsplatvormen aangebracht.

Vroeg veertiende-eeuwse stadszegel van Vlaardingen.

Uit: H. Ewe, *Schiffe auf Siegel* (Rostock 1972).

De heervaart was een soort van dienstplicht die inhield dat elk ambacht de graaf of de heer moest dienen door het leveren van een aantal mannen die met zogenaamde heerkoggen moesten verschijnen. Dergelijke krijgsdienst in koggen bestond in het noorden van Vlaanderen – Vier Ambachten, Axel, Bochoute, Hulst en Assenede –, in Holland en in Friesland. In Friesland waren gebieden verdeeld in ‘ambachten’ en die weer in ‘koggen’, dus de scheepsnaam geeft aan wat de militaire kracht van dat deel van het ambacht was; begrippen die we ook in Vlaanderen tegenkomen.¹⁵ Zo waren de Vlaamse ambachten Assenede en Axel verplicht om twee oorlogskoggen te leveren wanneer graaf Filips van de Elzas (1168-1191) ten strijde trok. Gent wist een privilege te verkrijgen dat het alleen bijstand hoefde leveren aan een offensieve tocht van de graaf in de vorm van een vloot waarmee de Gentenaren de graaf gedurende drie vloeden dienen moesten.¹⁶ In het oudst bekende Hollandse stadsrecht, dat van Geertruidenberg uit 1213, was bepaald: ‘Bij heervaart voor mijn heer de graaf, zullen zij zolang varen, als eenmaal de duur van het opkomen van de vloed en de eb’.¹⁷ En de Friezen omschreven in hun rechtsbronnen, zoals het Oude Schoutenrecht, dat de boeren dienstplichtig waren, maar niet zonder de verzekering dat zij nimmer langer dan een half etmaal van huis behoeften te blijven indien zij tot het vervullen van heervaart werden opgeroepen. De oorsprong van heervaart was maritiem. Het was oorspronkelijk *expeditio navalis* of *scipheervaerde*, ook wel *skiplede*

genoemd. ¹⁸ Een relatie tussen landweer, heervvaart en de opkomst van troepen in geriemde voorlopers van de koggen lijkt evident.

Heervvaart was een offensieve dienstplicht, maar zodra een zeegewest door vreemde troepen werd binnengevallen gold *lantwere* als defensieve dienstplicht. Beide dateren uit de Karolingische tijd. ¹⁹ De alarmklokken maanden iedereen die een wapen kon hanteren, zonder enig onderscheid, tot de verdediging van stad en land. Dit systeem functioneerde zo goed, dat wanneer een andere gevreesde vijand zich aandiende, het water, ook op deze wijze het dijkleger ontboden werd. Het kon een kwestie zijn van leven of dood, dus iedereen werd verwacht op te komen. De vorst had hiertoe het gezag, ‘hetzij over de dijken, hetzij over oorlogsschepen’. ²⁰ De landweer heeft het lang volgehouden, want nog in de veertiende eeuw bepaalde het grafelijk gezag in Holland: ‘altijd zullen wij en onze nazaten onze grenzen verdedigen’. ²¹

Admiraliteit

De belangstelling van de landsheren van de Nederlanden voor de zee is van middeleeuwse oorsprong. ²² Het waren de graven van Vlaanderen die hier als eersten admiraals aanstelden, uiteraard alleen voor Vlaanderen. Toen Vlaanderen onderdeel werd van de Bourgondische Nederlanden kwamen er twee admiraalschappen: eentje voor Vlaanderen – die was er dus al – en een tweede dat de Nederlandse zeegewesten buiten Vlaanderen omvatte. In 1485 werden beide admiraalsambten gecombineerd in één admiraal van de zee. Ruim zestig jaar lang opereerde deze vanuit Veere, daarna vanuit Gent. Hieronder volgen de belangrijkste ontwikkelingen.

De eerste grafelijke aanstelling van een admiraal vond plaats tijdens de Brabantse successieoorlog (1356-1357), toen Lodewijk van Male een vloot uitrustte tegen Antwerpen. Aan het hoofd van de vloot, acht grote en vier kleinere koggen die in het Zwin van Hanzekooplieden waren gecharterd, stond Jacob Buuc. Hij werd aangeduid als ‘admiral van der vloten’. De blokkade van Antwerpen en de beschieting van de stad door boogschutters vanaf de vloot leidden uiteindelijk tot onderhandelingen tussen Jacob Buuc en het Antwerpse stadsbestuur. Bij de vrede van Ath in 1357 verwierf Vlaanderen de Brabantse havenstad. Dit was mede te danken geweest aan de onderneming op de Schelde. Jacob Buuc was een typisch voorbeeld van een door de vorst aangestelde, tijdelijke aanvoerder van een vloot.

De noodzaak tot bescherming van de scheepvaart van en naar Vlaanderen en de Gentse opstand (1379-1385) leidden tot grafelijke bemoeienis met de aanstelling van admiralen. Naast een admiraal van de westvloot – zie ‘De westvaart bedreigd’ – had de Vlaamse graaf Lodewijk van Male (1346-1384) in 1378 een admiraal van het Zwin benoemd aan het hoofd van enkele door hem uitgeruste oorlogsschepen, die voor de kust patrouilleerden ter beveiliging van het Zwin. In 1380 bond op de Schelde een kleine grafelijke vloot van vijf schepen onder leiding van Pieter Zoete als admiraal van het Zwin de strijd aan met Gentse rebellen. Opmerkelijk is dat na afloop van deze onderneming Pieter Zoete als grafelijk officier in dienst bleef. De admiraal van het Zwin, die Sluis als thuisbasis had, moest het

stellen met een gratelijke boot, een balengier. Zo opereerden rond 1382 dus twee gratelijke admiralen naast elkaar: de admiraal van de westvloot en de admiraal van het Zwin.

Controle missend over Gent en de westvloot, was de Vlaamse graaf er alles aan gelegen om de Gentse opstandelingen op de knieën te dwingen en zijn positie aan de kust te versterken. Daartoe maakte hij een begin met de versterking van Sluis, van waaruit controle op het Zwin en de Westerschelde mogelijk was. Er werd een garnizoen gestationeerd en er kwamen faciliteiten voor de uitrusting van oorlogsschepen. In de hoedanigheid van het nieuw ingestelde ambt van kapitein of commandant van Sluis kreeg Simon van Brigdamme het bevel over het garnizoen. Daarnaast benoemde de graaf Jan Buuc tot admiraal van de zee. Als burgemeester van Sluis had Buuc, die mogelijk een zoon was van de eerdergenoemde Jacob Buuc, in de jaren 1379 en 1380 zijn loyaliteit jegens de graaf bewezen. Zijn opdracht was de bevoorrading van Gent vanuit Zeeland stil te leggen en de inname van Antwerpen door de opstandelingen te voorkomen. In Sluis rustte hij de benodigde koggen en balengieren uit waarmee hij in het voorjaar van 1383 patrouilleerde op de Schelde, voor de kust van de Vier Ambachten en het Land van Saeftinge. De vloot, die uit drie smaldelen bestond, werd bemand door tweehonderd man. Eén van de smaldelen stond onder bevel van Pieter Zoete. Jan Buuc voorkwam de inname van Antwerpen door de opstandelingen, maar slaagde er niet in hen definitief te verslaan. Met de benoeming van Jan Buuc had Lodewijk van Male de basis gelegd voor een permanent admiraalschap in Vlaanderen. Na Lodewijks opvolging door de Bourgondische hertog Filips de Stoute bleef Jan Buuc (1383-1389) in dienst. Naast 'admiraal van de zee' werd hij voortaan ook aangeduid als 'admiral de Flandre'. Hij was de eerste in een reeks admiralen van Vlaanderen, die voor het leven door de Bourgondiërs werden aangesteld.

Filips de Goede van Bourgondië (1419-1467) breidde zijn gezag in de Nederlanden, waarvoor zijn grootvader Filips de Stoute de basis had gelegd met Vlaanderen en Artesië, fors uit. Daardoor kwam het hele kustgebied van Boulogne tot aan Friesland onder zijn bewind, met uitzondering van de Engelse enclave rond Calais. Jan van Hoorn, heer van Baucignies, die door Filips was aangesteld als admiraal van de zee, voerde het commando over een Vlaams-Zeeuwse vloot van dertig schepen die in 1436 de haven van Calais moest blokkeren. Zijn expeditie mislukte jammerlijk. Op 26 juli 1436, één dag na de aankomst voor Calais, moest Jan van Hoorn zich al terugtrekken na de komst van een Engelse vloot. Een maand na dit echec werd hij door teleurgestelde Vlamingen dodelijk verwond. In feite kwam zijn admiraalschap door dit spoedige overlijden overeen met dat van een tijdelijk vloothoofd; het duurde niet langer dan één onderneming.

De volgende twee admiralen van Vlaanderen waren beiden ridders van de orde van het Gulden Vlies en behoorden dus tot de hoge adel. Het waren Simon van Lalaing (1436-1462) en zijn oudste zoon Joost (1462-1483). De laatste oefende het ambt uit tot zijn dood in 1483. Hun taken hielden vooral verband met kaapvaart, maar ze hadden ook administratieve en diplomatieke taken. Hoewel over de exacte competentie van de admiraal van Vlaanderen niet veel bekend is ²³, zou gesproken kunnen worden van een verambtelijking van de Vlaamse admiraalsfunctie. De ridder ter zee is een hoogwaardigheidsbekleider aan de wal geworden. Mede daardoor bleven tijdelijke vloothoofden, al dan niet met de titel van

admiraal, aangesteld worden.

Naast het Vlaamse admiraalschap creëerden de Bourgondiërs in de vijftiende eeuw een tweede admiraalsambt, dat zoals gezegd hun Nederlandse zeegewesten buiten Vlaanderen omvatte. Dit nieuwe ambt is typerend voor de wijze waarop Filips de Goede zijn centralisatiepolitiek voerde. Enerzijds sloot hij aan bij de bestaande situatie door het Vlaamse admiraalsambt intact te laten. Anderzijds benoemde hij één admiraal voor alle overige kustgewesten. Jan van Luxemburg (ca. 1400-1466), bastaard van Saint-Pol, was de eerste die met het admiraalschap van de zee van Artesië, Boulonnais, Holland, Zeeland en Friesland werd bekleed. Dat moet in of kort vóór 1446 zijn geweest. Er zijn geen aanwijzingen dat Jan van Luxemburg ooit direct bij oorlogsvaart betrokken is geweest.



Panorama van Walcheren

[1]

Het Panorama van Walcheren is heel bijzonder vanwege de hoge kwaliteit en hoge mate van detail van het eiland. Het benadrukt dat Walcheren in die dagen de belangrijkste geografisch-strategische eenheid in het deltagebied was: het eiland wordt gelijkgesteld aan Zeeland. Het lijkt erop dat het Panorama is getekend vanuit het midden van het eiland, kijkend naar de randen. Het is aangebracht op 23 bladen, samen 10,25 meter lang en 43 cm breed. Het Panorama dateert uit ongeveer 1550 en is hoogstwaarschijnlijk gemaakt door Antoon van den Wijngaerde, vermoedelijk in opdracht van Karel V.

Uit: *Zelandiae Descriptio*, 1550.

Museum Plantin-Moretus, Antwerpen.

Wolfert van Borselen (1430-1486) volgde Jan van Luxemburg na zijn dood in 1466 op, in principe voor de duur van zijn leven. Dit past in het streven van de Bourgondische hertogen de heer van Veere tot exponent van hun maritieme politiek te maken. Waarom zijn vader Hendrik niet benoemd is, is onbekend. Mogelijk vormde zijn Franse admiraalschap een beletsel. Twee admiraalschappen zouden lastig te combineren zijn wanneer Frankrijk en Bourgondië met elkaar in conflict kwamen. Maar de Bourgondiërs lieten zich aan dergelijke principiële standpunten weinig gelegen liggen. Tot zijn dood in 1474 was Hendrik van Borselen hen op zee van dienst. Door zijn zoon alvast aan te stellen als admiraal trokken de Bourgondiërs een wissel op de toekomst: de Zeeuwse machtsbasis van Hendrik zou immers

in Wolterts handen overgaan.



Kasteel Zandenburg

[i]

Kasteel Zandenburg bij Veere was de voornaamste residentie van de familie Van Borselen.

Detail van het Panorama van Walcheren door Antoon van den Wijngaerde, ca. 1550. Museum Plantin-Moretus, Antwerpen.

In 1485 werden tenslotte beide admiraalsambten – dat van Vlaanderen en dat van de overige zeegewesten – gecombineerd in één admiraal van de zee. In 1488 hebben Maximiliaan van Oostenrijk als regent en zijn zoon Filips de Schone het kader gecreëerd voor het voeren van een centrale maritieme politiek in de Nederlanden door de uitvaardiging van de ordonnantie op de Admiraliteit. Een centrale ambtenaar zou optreden als plaatsvervanger van de vorst op zee: de admiraal van de zee of admiraal-generaal van de Nederlanden. Hij kreeg exclusieve bevoegdheden, die alle Nederlandse kustgewesten omvatten. Alleen hij besliste over de uitrusting van oorlogs- en kaperschepen en alleen hij was competent voor de berechting van zeezaken. Door middel van de ordonnantie op de Admiraliteit beoogden de Habsburgers het vanuit de Nederlanden georganiseerde geweld op zee te monopoliseren.

Tussen 1491 en 1558 werd het centrale admiraalsambt van de Nederlanden bekleed door de heren van Veere. Als machtigste edelen van het gewest Zeeland bezaten zij een uitstekende uitgangspositie voor de uitoefening van dit hoge ambt. De heren van Veere waren als admiralen verantwoordelijk voor de uitvoering van de bepalingen van de ordonnantie op de Admiraliteit. Anders gezegd: zij waren verantwoordelijk voor het marinebeleid van de Habsburgers in de Nederlanden.

Veere was een gunstig gelegen en uitstekend geoutilleerde havenstad. De stad lag direct aan open water, aan het Veerse Gat dat goed bevaarbaar was voor grotere schepen. Veere beschikte verder over een ruime haven die binnen de stadswallen gelegen was. Buiten de omwalling bevond zich de Kille of het Molenwater, dat niet alleen als spuiwater werd gebruikt voor de haven, maar dat ook een functie had als scheepsberging. De meeste oorlogsschepen werden in de haven van Veere verbouwd – het betrof steeds aangekochte handelsschepen die werden omgebouwd voor de zeeoorlog – en uitgerust. Soms gebeurde het ombouwen in Arnemuiden. Uitrusting vond ook wel plaats, terwijl de schepen op de

stroom in het Veerse Gat lagen. In dat geval werd de artillerie met behulp van boten en schuiten aan boord gebracht.



De haven van Veere

[i]

Op de rede liggen grote zeeschepen voor anker, in de haven liggen schepen met de boeg aan de kade. Aan het begin van de haven staat de stadskraan, achterin in de kolk zijn onttakelde schepen opgelegd. Het arsenaal van Veere is nog niet gebouwd.

Detail van het Panorama van Walcheren van

Antoon van den Wijngaerde, ca. 1550.

Museum Plantin-Moretus, Antwerpen.

Doordat in Veere geregeld oorlogsschepen werden uitgerust, ontstond de behoefte aan meer faciliteiten. In 1536 bouwde de stadsmetselaar een stenen portaal voor de poort van de toren in de stadsmuur aan de noordzijde van de haven. De ontstane ruimte werd gebruikt voor opslag van buskruit. Het was een relatief veilige plaats omdat de meeste inwoners van Veere op afstand aan de zuidzijde van de haven woonden. In 1552 werd namens de vorst een aan de noordzijde van de haven gelegen huis, de zogeheten Zwarte Keet, aangekocht om dienst te doen als opslagplaats voor het scheepsgeschut. Nadat een grote brand de Zwarte Keet in december 1564 in de as had gelegd, werd in 1565 besloten tot de bouw van een arsenaal. Dit kan beschouwd worden als het eerste zeemagazijn van de Nederlanden.²⁴

Door de heren van Veere met het admiraalsambt te bekleden maakten de Habsburgers het eiland Walcheren tot het uitgangspunt van hun maritieme politiek. Het gebied werd in de zestiende eeuw niets voor niets aangeduid als de sleutel van de Nederlanden, vanwege zijn centrale ligging tussen Antwerpen en de zee enerzijds en Holland en Vlaanderen anderzijds. De ontwikkeling van deze politiek hield nauw verband met de Vlaamse opstand (1487-1492), de Deense successieoorlogen (1523-1544) en de zes Frans-Habsburgse oorlogen (1521-1559). Tijdens deze conflicten kreeg de organisatie van de oorlog ter zee, de kaapvaart en de berechting van zeezaken door de Veerse admiralen vorm. In hun taakuitoefening werden zij bijgestaan door viceadmiraals en admiraliteiten. Behalve een viceadmiraal-generaal was er een regionale viceadmiraal van Vlaanderen die in Duinkerke zetelde. Zij werden bijgestaan door een Admiraliteit in Veere en een Vice-Admiraliteit voor

Vlaanderen in Duinkerke. Zoals de meeste staatsinstellingen in de late middeleeuwen en de

vroegmoderne tijd waren de admiraliteiten zowel belast met bestuurlijke bevoegdheden als met rechtspraak. Zij functioneerden voornamelijk in oorlogstijd en vlak na het sluiten van een vrede wanneer maritieme kwesties met de voormalige vijand of neutralen juridisch moesten worden afgehandeld.

De ordonnantie van 1488 en haar opvolgers uit 1540 en 1559 – de laatste was een ongewijzigde heruitvaardiging van de verordening uit 1540 – vormden achtereenvolgens het normatieve kader voor de admiraliteiten. Aanvankelijk waren de admiraal en zijn raad competent voor alle maritieme kwesties. De Admiraliteit te Veere fungeerde conform de ordonnantie van 1488 enerzijds als hof van eerste aanleg voor de zeezaken die in Zeeland werden aangebracht en anderzijds als hof van appel voor zaken die voor de Vice-Admiraliteit waren berecht. In 1540 werd de rechtsmacht van de admiraal beperkt tot zaken die voortvloeiden uit oorlogvoering en geweldpleging. Verder kon voortaan zowel vanuit Veere als Duinkerke, en vanaf 1560 vanuit de Admiraliteit te Gent, direct beroep worden ingesteld bij de Grote Raad van Mechelen. Dit was het hoogste gerechtshof van de Habsburgers in de Nederlanden. De Grote Raad kreeg ten koste van de Admiraliteit een belangrijke rol toebedeeld in de centralisatie en uniformering van de maritieme rechtspraak. Zo hoopten zij hun macht te versterken ten koste van de heren van Veere.²⁵ Niettemin bleef de Admiraliteit in de praktijk een door de heer van Veere gecontroleerde instelling. Voor de centrale regering bood de macht en de invloed van de heer van Veere de mogelijkheid haar onderdanen aan de jurisdictie van de Admiraliteit te onderwerpen.

Maar met name Holland toonde zich weinig meegaand. Holland weigerde de rechtsmacht van de admiraal en zijn Admiraliteit te erkennen. Zowel voor als na de uitvaardiging van de ordonnantie op de Admiraliteit in 1488 werden maritieme kwesties in dit gewest berecht door stedelijke rechtbanken of het Hof van Holland, de hoogste grafelijke rechtbank van het gewest. In 1539 leidde de competentiestrijd tussen de admiraal en het gewest tot een proces voor de Geheime Raad. Een vonnis in de zaak is nooit uitgesproken. In plaats daarvan vaardigde keizer Karel V in 1540 zoals gezegd een nieuwe ordonnantie op de Admiraliteit uit met het doel haar nauwer te binden aan de centrale regering in Brussel. Aan het particularisme van Holland werd echter geenszins tegemoetgekomen. Het gewest volhardde dan ook in zijn weigering de admiraal te erkennen. De benoeming van Maximiliaan van Bourgondië (1514-1558), heer van Veere, admiraal sedert 1540, tot stadhouder van Holland, Zeeland en Utrecht in 1547 bood een praktische oplossing voor dit probleem. De centrale regering beoogde hiermee tegemoet te komen aan het Hollandse standpunt dat niet de admiraal maar de stadhouder competent was in zeezaken, zonder dat zij afstand deed van haar streven naar centralisatie van het zeewezen door de heer van Veere.





Adolf van Bourgondië, heer van Beveren,
Veere en Vlissingen

[i]

Adolf van Bourgondië was admiraal der
Nederlanden in de periode 1517-1540.

Tekening toegeschreven aan Jacques Le
Boucq d'Artois, 1535-1573.

Bibliothèques Municipales, Arras (Atrecht).



Filips II van Montmorency-Nivelle, graaf van

Montmorency-Nivelle

[i]

Aan het einde van de jaren vijftig deden zich veranderingen voor die een gevolg waren van het kinderloos overlijden van Maximiliaan van Bourgondië in 1558 en het sluiten van de vrede van Cateau-Cambrésis met Frankrijk in 1559. De dood van Maximiliaan betekende het einde van de Bourgondische heren van Veere en hun admiraalschap. In 1560 vroeg Maximiliaans opvolger, Filips van Montmorency, graaf van Horn, toestemming aan regentes Margaretha van Parma om de Admiraliteit te verplaatsen naar Gent, waar hij aansluiting zocht bij de Raad van Vlaanderen. Volgens de nieuwe admiraal had zijn admiraliteitsraad behoefte aan ervaren juristen. Hij stelde daarom voor de Admiraliteit te versterken met enkele leden van de Raad van Vlaanderen. Margaretha stemde in met het voorstel. Horn mocht twee raadsleden uit de Raad van Vlaanderen opnemen in de Admiraliteit onder de voorwaarde dat dezen het gewest niet zouden verlaten, dit ter voorkoming van vertraging van de rechtsgang bij het Vlaamse hof.²⁶ Horn liet zich vanaf de vestiging van de Admiraliteit in Gent vervangen door een viceadmiraal-generaal. Dit werd de Vlaming Adolf van Bourgondië, heer van Wakken en Kapelle, die als soeverein- of hoogbaljuw van Gent al goed thuis was in die stad.²⁷ Deze zou in 1567 tevens worden aangesteld tot superintendent en stadhouder van Zeeland. Hij en zijn jongere broer Anton, die hem na zijn dood in 1568 als viceadmiraal en stadhouder opvolgde, moesten Walcheren tegen het optreden van de watergeuzen verdedigen.²⁸ De zoon van deze Anton, die dezelfde naam droeg als zijn vader volgde hem na diens overlijden in 1573 op als viceadmiraal.²⁹



AA **B** **D** **E** **F**

Maximiliaan van Bourgondie, admiraal der
Nederlanden (1540-1558)

[i]

Op het grootzeil van het schip is het wapen
van Maximiliaan afgebeeld, op de overige
zeilen staan Bourgondische knuppelkruisen.

Uit: H. Ewe, *Schiffe auf Siegeln* (Rostock
1972).

Omdat de functies van admiraal en stadhouder vanaf 1559 opnieuw gesplitst waren – Willem van Oranje (1559-1584) was Maximiliaan van Bourgondië opgevolgd als stadhouder van Holland en Zeeland – vormde de weigering van Holland om de admiraal te erkennen opnieuw een probleem. In 1565 werd een compromis bereikt. Holland zou Horn als admiraal erkennen, maar voor zeezaken zouden in Holland alleen Hollandse rechters competent zijn. Verder zou Horn op advies van de stadhouder en de Staten van Holland een luitenant-admiraal voor het gewest moeten aanstellen. Op 29 april 1567 deden de Staten hun voordracht: Nicolaas van Assendelft, die al in 1561 door Oranje voor admiraliteitszaken was gecommitteerd.³⁰ Hiermee was de erkenningsproblematiek nog steeds niet definitief geregeld, want Oranje had bedongen dat het akkoord slechts zou gelden voor de duur van Horns ambtsperiode als admiraal. Daarna zouden de stadhouder en de Staten weer als vanouds competent zijn voor zeezaken.³¹ Na de onthoofding van Horn in 1568 volgde Maximiliaan van Hennin, graaf van Boussu, hem op als admiraal van de Nederlanden (1568-1578). De zetel van de Admiraliteit bleef gevestigd in Gent, ook toen de hertog van Parma, Alexander Farnese (1545-1592), landvoogd van de Nederlanden (1578-1592), na de verovering van Duinkerke in 1583 het zeewezen reorganiseerde. Hij bouwde de strategisch gelegen Vlaamse havenstad uit tot marinebasis. De vanuit Duinkerke opererende oorlogsschepen worden in de Nederlandse geschiedschrijving steevast aangeduid als ‘Duinkerker kapers’.

Vlootorganisatie in de Bourgondisch-Habsburgse periode

De vlootorganisatie in de Nederlanden was geen exclusieve vorstelijke aangelegenheid. In de veertiende eeuw besloten Vlaamse schippers die op de Baai van Bourgneuf voeren voor zout en wijn zich teweer te stellen tegen agressie van de Engelsen. Zij voeren voortaan in vlootverband – admiraalschap – om zich beter te kunnen verdedigen. Zoals hierboven is opgemerkt legden de graven van Vlaanderen vanaf 1377 met verschillende acties de basis voor een permanent Vlaams admiraalsambt.





Kasteel van Sluis

[i]

Deze kaart houdt verband met werken die Brugge liet uitvoeren om de verzanding van het Zwin tegen te gaan en waarvan er enkele schetsmatig op de kaart zijn getekend. Op de voorgrond is de havenstad Sluis te zien omweld door een vestingmuur, waarboven verscheidene scheepsmasten uitsteken. In een aanbouw, het arsenaal, werden de galeien van de Bourgondische hertog bewaard.

Detail van een anonieme kaart van de monding van het Zwin, ongedateerd, vermoedelijk tussen 1505 en 1516.

Stadsarchief, Brugge.

Evenals in Vlaanderen was de vlootorganisatie in Holland vooral een stedelijke aangelegenheid. Toen tijdens de Friese oorlogen rond 1400 elkaar bestrijdende Friese hoofdelingen, gesteund door de zogenaamde vitaliebroeders of likedelers, de Noordzee en Zuiderzee onveilig maakten, rustten verschillende Hanzesteden schepen uit om zich van hen te ontdoen. Dordrecht en Amsterdam volgden hun voorbeeld. De betekenis van de steden voor de vlootorganisatie kwam ook tot uiting in de machtsstrijd tussen Jacoba van Beieren (1417-1433) en Filips de Goede (1419/1433-1467) in de jaren 1425-1428 om de opvolging in Holland, Zeeland en Henegouwen. Beide partijen maakten gebruik van schepen die in de steden werden uitgerust. Filips de Goede bleek tot veel grotere maritieme krachtsinspanningen in staat dan Jacoba van Beieren doordat hij de steun had van de meeste Hollandse steden.³² In verschillende samenwerkingsverbanden rustten de Hollandse steden schepen uit, bijvoorbeeld ter bescherming van de handelsvaart en de visserij of ter bestrijding van Friezen en Geldersen op de Zuiderzee. In toenemende mate gebeurde dit onder auspiciën van de stadhouder en de Staten van Holland.

Ook in Zeeland waren steden in hoge mate bepalend voor de vlootorganisatie. Hier deed zich echter de bijzondere omstandigheid voor dat de heer van Veere en Vlissingen grote invloed kreeg op de vlootorganisatie. De opeenvolgende Bourgondische en Habsburgse vorsten deden hiervoor herhaaldelijk een beroep op hem. Aanvankelijk als incidenteel

vloothoofd, vervolgens als admiraal van de Nederlandse gewesten buiten Vlaanderen en uiteindelijk, vanaf 1491 tot 1558 als admiraal-generaal van de Nederlanden – met uitzondering van de periode 1498-1517 toen Filips van Bourgondië-Blaton, heer van Souburg, admiraal was. Hendrik van Borselen (ca. 1404-1474) had al een groot deel van het eiland Walcheren in zijn macht en controleerde vanuit zijn havensteden Veere en Vlissingen de Ooster- en Westerschelde. Doordat hij tevens beschikte over verschillende eigen schepen was hij in maritiem opzicht zelfstandig. Hij rustte oorlogsschepen uit, voerde kaperoorlogen, sloot bestanden en verstreekte vrijgeleiden. Zijn invloed reikte tot ver buiten de Nederlanden. Hij onderhandelde met Hanzesteden, los van Holland en Middelburg, wist zijn zoon Wolfert te laten huwen met Maria Stuart, dochter van de Schotse koning Jacobus I (1424-1437) en werd luitenant-generaal voor de zee in dienst van de Franse koning in 1445. Hij stelde in 1449 een eigen schip – een kraak – ter beschikking voor de overtocht van Filips' nichtje Maria van Gelre naar Schotland waar zij zou huwen met de Schotse koning Jacobus II (1437-1463). Zonder zijn zelfstandigheid op te geven speelde Hendrik van Borselen een belangrijke rol in de vlootorganisatie door de Bourgondiërs. Zoals gezegd werd zijn zoon Wolfert daarentegen wel in het Bourgondische bestuursapparaat ingekapseld en bekleedde onder andere het admiraalsambt van de zeegewesten buiten Vlaanderen. De latere centrale admiralen uit het Bourgondische huis bouwden Veere uit tot de marinebasis van de Habsburgse Nederlanden.³³



Arsenaal in Veere

[i]

Het voormalige arsenaal in Veere dat in 1565 werd gebouwd tegen een rondeel van de stadsmuur en is afgebroken in 1885.

Foto Zeeuws Archief Middelburg.

In 1477 ontstond een bestuurscrisis in de Bourgondische landen door het sneuvelen van Karel de Stoute en de aanval van Frankrijk op de zuidelijke gebiedsdelen. De Staten-Generaal besloten een gezamenlijke oorlogsvloot uit te rusten. Wanneer de nood maar hoog genoeg was, bleken de zeegewesten succesvol te kunnen samenwerken. In de Staten-Generaal werd toen afgesproken een oorlogsvloot bijeen te brengen waarvoor Holland, Zeeland, het land van Voorne, en Vlaanderen respectievelijk 24, elf, één en zes schepen

zouden leveren.³⁴ In 1558 bemoeiden de Staten-Generaal zich ook met de vlootorganisatie

maar die werd toen overgelaten aan Holland en Zeeland, al betaalde Vlaanderen mee. De overige gewesten concentreerden zich op de strijd te land. Dergelijke verhoudingen tonen de dominante positie van Holland en Zeeland in de scheepsmacht van de Nederlanden.

Er zijn grofweg twee organisatievormen in de oorlogvoering ter zee te onderscheiden. Zij konden tijdens de overgang van de middeleeuwen naar de vroegmoderne tijd naast elkaar voorkomen. In de eerste plaats was er de traditionele combinatie van feodale strijdkrachten, lokale *militiae* en huurlingen. Van deze groepen, die gemobiliseerd werden door ad hoc beslissingen van de openbare macht, werden de huurlingen van steeds grotere betekenis. Op zee maakte men niet alleen gebruik van gehuurde zeelieden en soldaten, maar ook van gehuurde schepen. Zowel de zeelieden als de schepen kwamen voornamelijk uit de handels- en visserssteden. Het is niet zo dat de toepassing van buskruit in de veertiende eeuw en de inzet van zwaar geschut in combinatie met de introductie van de geschutpoort rond 1500 gespecialiseerde oorlogsschepen vereiste. Geschutpoorten werden namelijk tijdelijk aangebracht in gehuurde schepen. Het tweede type marine-organisatie is de staande of vaste oorlogsvloot georganiseerd door de staat. De belangrijkste kenmerken van een permanente oorlogsvloot of marine zijn: ten eerste, de schepen zijn eigendom van de vorst of de staat, en, ten tweede, de schepen worden in vredetijd aangehouden.³⁵

Permanente oorlogsvloten waren vóór het midden van de zeventiende eeuw nog niet bepalend voor de Nederlandse zeestrijdkrachten. Oorlogsvloten werden voor een beperkte tijd uitgerust en bestonden zoals gezegd voornamelijk uit gehuurde schepen. Wel hadden verschillende Europese vorstenhuizen (en soms ook steden) eigen oorlogsschepen, maar deze vormden meestal niet meer dan een kleine kern van schepen die van beperkte militaire importantie waren.³⁶ De Bourgondiërs en Habsburgers vormden hierop geen uitzondering. Zo had Filips de Goede een eigen galeienvloot waarvoor hij in Sluis een arsenaal liet bouwen.³⁷ Deze vloot werd gebruikt voor de bescherming van de Vlaamse kust, maar kon ook worden ingezet voor andere doeleinden van de vorst. De Habsburgers zouden zich pas in 1550 door de aankoop van acht schepen in Veere bij de vorstelijke scheepseigenaren aansluiten. Juist vanwege de veronderstelde desinteresse van de Habsburgers voor scheepsbezit is het interessant na te gaan, waarom er in het midden van de zestiende eeuw toch een begin werd gemaakt met de vorming van een eigen vloot. De geringe Habsburgse belangstelling voor eigen schepen hangt mogelijk samen met het enorme potentieel aan schepen en zeelieden in de landen waarover zij heersten. Alleen al de Hollandse handelsvloot zou de gezamenlijke vloten van Engeland en Frankrijk in omvang hebben overtroffen. Sedert het overlijden van Maria van Bourgondië in 1482 was de betekenis van de Hollandse scheepsmacht voor de vlootpolitiek van de opeenvolgende landsheren alleen maar toegenomen. Daarnaast bevond Spanje zich ten tijde van Karel V (1506-1555) en Filips II (1555-1581/1598) halverwege de zestiende eeuw op het hoogtepunt van zijn maritieme macht met een bloeiende handel en scheepvaart in zowel het Middellandse Zeegebied als de Atlantische Oceaan. Meer nog dan de andere Europese heersers maakten de Habsburgers voor hun maritieme ondernemingen gebruik van particulier scheepsbezit.³⁸





Filips van Kleef, heer van Ravenstein,
Wijnendale en Edingen

[i]

Filips van Kleef (1459-1528) was admiraal-
generaal van de Nederlanden in de jaren
1485-1488.

Anonieme tekening.

Bibliothèques Municipales, Arras (Atrecht).



Filips van Bourgondië, heer van Blaton,
Sommelsdijk en Souburg

[i]

Filips van Bourgondië, heer van Blaton, Sommelsdijk en Souburg

Filips van Bourgondie was admiraal-generaal van de Nederlanden (1498-1517) en bisschop van Utrecht (1517-1524).

Tekening toegeschreven aan Jacques Le Boucq d'Artois, 1535-1573.

Bibliothèques Municipales, Arras (Atrecht).

Dit brengt ons bij de vraag wie voor de organisatie verantwoordelijk was en onder wiens leiding de uitrusting van oorlogsvloten plaatsvond. De vloten uitgerust door de centrale regering worden in verband gebracht met het traktaat dat Filips van Kleef omstreeks 1516 over de oorlog schreef: *Instruction de toutes manières de guerroyer tant par terre que par mer*. De ordonnances op de Admiraliteit kenden de admiraal wel een algemene verantwoordelijkheid toe ten aanzien van de uitrusting van oorlogsschepen, maar zij gaan niet in op organisatorische aspecten als de monsterring van manschappen of de bewapening. Dat is wel het geval in het traktaat van Filips van Kleef. Dit is niet zozeer van belang omdat deze auteur de eerste centrale admiraal van de Nederlanden was, maar vooral omdat het een van de weinige zestiende-eeuwse verhandelingen is waarin de uitrusting van oorlogsschepen min of meer systematisch aan de orde komt. In hoeverre stemmen de aanwijzingen van Filips van Kleef overeen met de uitrustingen, die gedurende de eerste helft van de eeuw incidenteel, en vanaf 1550 jaarlijks plaatsvonden? Welke organisatorische gevolgen hadden de toename van het aantal uitrustingen en de aankoop van eigen oorlogsschepen?

Ondanks de formele verantwoordelijkheid van de admiraal voor de uitrusting van oorlogsschepen benoemde de vorst in de zestiende eeuw voor iedere uitrusting een aparte superintendant of vlootcommissaris. Zo kreeg Jan van Hennin, heer van Boussu, in 1538 opdracht een vloot uit te rusten die bestemd was voor de strijd tegen de Turken. Vanaf 1550 trad naast de admiraal van regeringswege continu een vlootcommissaris op. Dit was staatsraad Cornelis de Schepper die tot zijn dood in 1555 samen met de admiraal een tandem vormde die aan het hoofd stond van de vlootorganisatie van de vorst. Op die manier probeerde de centrale regering meer greep te krijgen op de uitrustingen. Regentes Maria van Hongarije (1531-1555) had een groot vertrouwen in deze Cornelis de Schepper. Na het overlijden van De Schepper in 1555 waren achtereenvolgens Nicolaas Micault en Karel Quarre vlootcommissaris.³⁹

Financiering

In Vlaanderen stond de graaf in voor de kosten van oorlogsvloten. Omdat de feitelijke organisatie en voorbereidingen vaak in het Zwin plaatsvonden, speelde Brugge een centrale rol in de financiering zoals voor de slag bij Zierikzee in 1304. Allerhande directe en indirecte belastingen werden geheven op personen en goederen, leningen werden afgesloten en verbeurdverklaarde goederen verkocht. Na de zware nederlaag bij Zierikzee moesten de ontstane financiële tekorten worden gecompenseerd door een belasting die in heel Vlaanderen werd geheven om de eigenaars van de verloren gegane schepen te vergoeden.⁴⁰ De heervaart raakte in de loop van de late middeleeuwen steeds meer in onbruik. In

Vlaanderen kochten verschillende steden de heervvaart in de tweede helft van de dertiende eeuw af.⁴¹ Met de komst van de Bourgondiërs werd deze gecompenseerd door een meerjarige bede, een geldelijke heffing ter vervanging van krijgsdienst. Daarnaast was er in Holland en Zeeland een extra belasting uitgevonden: het morgengeld, een waterschapsbelasting. Deze belasting illustreert nog eens dat in deze graafschappen waterstaat en defensie innig met elkaar verbonden waren. Deze *morgentale* bedroeg een schild per morgen, die in vier jaar moest worden opgebracht, zelfs door kloosters en edelen die grond bezaten en die normaal niet belastingplichtig waren. Het morgengeld was een buitengewone belasting, die door een vorst oorspronkelijk alleen voor aanleg, onderhoud en herstel van dijken gevraagd mocht worden.⁴² Maar ook oorlog kon een reden zijn om deze belasting, die veel dwingender was dan de traditionele bede, op te leggen. Zo nam Dordrecht in 1349 de leiding van de verdediging van Holland op zich en stemde het vrijwillig toe in een bijzonder morgengeld, bestemd voor defensiedoeleinden. Dat geld was hard nodig, want georganiseerd staatsgeweld kostte een vermogen. De eerste twee weken van de Friese veldtocht in 1396 kostten ruim 34.000 nobel.⁴³ Ook de Arkelse Oorlog (1401-1412) vergde veel geld, met wel 24.000 nobel per jaar.⁴⁴ Hierbij moet worden opgemerkt dat de grafelijke tesorier rond 1400 in vredestijd jaarlijks bijna 17.000 nobel placht uit te geven.

De vloten uitgerust in de Bourgondisch-Habsburgse tijd werden centraal, regionaal en/of lokaal gefinancierd en geadministreerd. De gelden voor een in 1470 uitgeruste vloot onder het bevel van Hendrik van Borselen kwamen van de ontvanger-generaal die de hertogelijke financiën beheerde. In 1475 werden regionale middelen aangewend in de vorm van een buitengewone heffing in Vlaanderen in het kader van een bede, omdat de centrale middelen alleen niet voldeden.⁴⁵ De vloot die twee jaar later werd uitgerust op instigatie van de Staten-Generaal werd grotendeels lokaal gefinancierd. De zes grote steden van Holland leverden twaalf schepen van deze vloot. Zij werden gefinancierd met gereserveerd geld voor gangbare militaire hulp, uit de verkoop van aflosbare renten en uit de opbrengst van de verkoop van te behalen buit. De aankoop en uitrusting door Leiden en Haarlem van elk twee schepen bedroeg ongeveer de helft van de totale stedelijke uitgaven in 1477.⁴⁶

In de zestiende eeuw werden oorlogsschepen ook nog steeds lokaal en gewestelijk gefinancierd. Dat gold in het bijzonder voor konvoischepen voor de handel en de haringvisserij. De financiële administratie van vorstelijke oorlogsschepen werd in toenemende mate vanuit Brussel geregeld.⁴⁷ Voor de financiering van oorlogsschepen was speciaal de wijnimpost ingevoerd. Het betrof een heffing van dertig stuivers op iedere ton wijn die in de patrimoniale gewesten – de gewesten die sedert Filips de Goede tot de Nederlanden behoorden – werd geïmporteerd en geconsumeerd. De eind 1549 ingevoerde belasting werd geheven gedurende vier jaar. Daarna vond telkens verlenging plaats voor eenzelfde periode. De opbrengst vertoont een schommelend verloop. Dat geldt ook voor het aandeel van de wijnimpost in de totale ontvangsten ten behoeve van de oorlogsvloot: het varieerde van 10% tot 85% in de jaren 1550. De wijnimpost leverde niet genoeg op om de kosten van de oorlogsvloot te kunnen dekken. Dat gold eveneens voor de andere belastingen

bestemd voor de uitrusting van oorlogsschepen: het lastgeld op de haringvisserij, dat alleen

in 1550 en 1551 grotendeels in handen van de vlootontvanger kwam, de tweehonderdste penning (0,5%-heffing) op de waarde van alle in- en uitvoer, bestemd voor een gepland konvooi naar Spanje en Portugal in 1551 en de vijftigste penning (2%-heffing) voor een groot konvooi naar Iberië in 1552. Terwijl de inning en de besteding van het lastgeld na 1551 op lokaal en gewestelijk niveau plaatsvonden, bracht de tweehonderdste penning zo weinig op dat deze werd afgeschaft en was de vijftigste penning slechts bestemd voor één enkele onderneming. Al met al waren de belastingen op zeevaartactiviteiten niet toereikend voor het financieren van de Habsburgse oorlogsvloot.⁴⁸

Daarom moest de centrale regering omzien naar andere financiële middelen: de opbrengst van de vorstelijke domeinen, de beden en buitengewone ontvangsten. Tot de laatste categorie behoorden ook de uit rechtspraak afkomstige uitzonderlijke profijten, zoals verbeurdverklarde goederen. En dan waren er nog de geldzendingen uit Spanje, bedoeld voor militaire uitgaven in de Nederlanden. In toenemende mate liepen Karel V en Filips II op hun inkomsten vooruit door leningen af te sluiten bij Antwerpse bankiers. Munten en goud uit Spanje ter waarde van 62.881 pond 5 schellingen werden aangewend voor de vloot die Karel V en zijn zusters Maria van Hongarije en Eleonora van Frankrijk in 1556 naar Spanje bracht. De opbrengst van behaalde buit tenslotte, althans het aandeel van de keizer daarin, werd eveneens ten gunste van de vlootontvanger geboekt: 2.724 pond 10 schellingen 11 penningen tussen 1550 en 1553, een druppel op een gloeiende plaat. Het overgrote deel van de betalingen voor de oorlogsschepen die tussen 1550 en 1558 zijn uitgerust, werd verricht met geld dat geleend was op de Antwerpse geldmarkt. De leningen werden afgesloten door de vlootcommissaris of de vlootontvanger. De wijnimpost of een van de andere inkomstenbronnen fungeerde daarbij als onderpand.⁴⁹

De uitgaven voor de oorlog ter zee werden beheerst door de soldij en de proviand. Alle andere kosten zoals voor de huur of aankoop van schepen en voor het scheepsgeschut werden daardoor in de schaduw gesteld. Voor de oorlogsvloot die in 1554 de komst van Filips II naar Engeland afwachtte, bedroegen de totale kosten 118.403 pond, waarvan 46.936 pond ofwel 40% voor soldij en 38.924 pond (33%) voor proviand. Deze gegevens bevestigen de economische kenmerken die in het algemeen aan de zestiende-eeuwse oorlogvoering worden toegekend: zij is zeer arbeidsintensief en vereist relatief weinig vaste investeringen. De vorming van een vaste vloot bracht hierin nauwelijks verandering. De aankoop van de eerste acht oorlogsschepen en twee kleinere vaartuigen in 1550 kostte 19.788 pond ofwel slechts 19% van de totale uitgaven voor de vloot die tussen januari 1550 en april 1551 101.633 pond beliepen. De aangekochte schepen waren handelsschepen, die zo weer konden worden verkocht. Het gebruikte geschut was niet voor de zeeoorlog ontworpen en kon ook op het land worden ingezet. Het aandeel van de kosten voor oorlogvoering ter zee in de totale uitgaven van de Habsburgs-Nederlandse regering, die vooral op defensie betrekking hadden, was gering. Tussen 1550 en 1559 besteedde de centrale regering jaarlijks gemiddeld 150.951 pond aan de oorlogsvloot. Dit is een fractie (3,7%) van de totale oorlogsuitgaven van Karel V, die in de jaren vijftig ruim vier miljoen pond per jaar bedroegen.⁵⁰

Represaille en kaapvaart

Terwijl een piraat aan geen enkel gezag onderworpen was, genoten de bezitters van represaillebrieven en kaperbrieven de erkenning van een overheid. In het geval van een represaillebrief kreeg een persoon het recht om (bijvoorbeeld door piraterij) opgelopen schade te verhalen op een of meerdere leden van de gemeenschap waartoe de boosdoener behoorde. De gedupeerde kon beslag laten leggen op goederen of toestemming verkrijgen om met eigen middelen – op zee uiteraard per schip – goederen te verkrijgen of personen gevangen te nemen behorend tot de gemeenschap van de boosdoener ter waarde van de geleden verliezen. Represaille was dus gestoeld op het typisch middeleeuwse principe van collectieve aansprakelijkheid. Het was een ultiem middel tot het verhalen van geleden schade. Een vorst of stad kende dit pas toe wanneer het verhalen van schade langs diplomatieke en justitiële weg onmogelijk was gebleken.⁵¹

In een kaperbrief is geen sprake van het verhalen van schade, maar gaat het om oorlogvoering tegen de vijanden van het gezag dat de brief verleend had. In theorie sneed het mes aan twee kanten. De kaper kon zijn eigenbelang najagen en zijn begeerte naar buit botvieren op de vijand. De vorst zag zijn politieke belangen behartigd door onbezoldigde lieden, die zelf zorgden voor schepen, manschappen en wapens. Door het verstrekken van kaperbrieven kreeg de vorst controle over particuliere middelen, die hij kon aanwenden voor de uitvoering van zijn vlootpolitiek. Stond represaille los van oorlog en vrede, kaapvaart was onlosmakelijk verbonden met oorlog. Tot zover de formele definiëring. De werkelijkheid was complexer. Represaille- en kaperbrieven werden vaak overtreden, waarmee de bezitters ervan formeel gezien tot piraten vervielen. Dit blijkt bijvoorbeeld uit een diplomatiek staaltje van graaf Willem III van Holland en Zeeland in 1324 naar aanleiding van een klacht van de Engelse koning Edward II dat Engelse kooplieden ten prooi waren gevallen aan Zeeuwse piraterij. De graaf antwoordde dat hij wel wist dat de Zeeuwen piraterij bedreven onder voorwendsel van represaillebrieven, maar dat de koning moest begrijpen dat verschillende Zeeuwen door Engelse zeelieden waren beroofd en dat zij niet anders konden dan hun schade te verhalen door middel van represaille, aangezien de koning had geweigerd mee te werken aan teruggave van de geroofde goederen. Willem III toonde zich bewust van het normatieve onderscheid tussen represaille en piraterij.⁵²

Evenals represaille kon ook kaapvaart gemakkelijk uit de hand lopen. Door schepen en/of havens te plunderen kon een vijand afbreuk worden gedaan, maar dit wapen kon onbedoelde uitwerkingen hebben. In de strijd om Zeeland bewesten Schelde begonnen Holland en Vlaanderen een kaperoorlog. De Hollanders trachtten de wolhandel tussen Vlaanderen en Engeland te ontwrichten.⁵³ Voor de scheepvaart draaide het uit op een kleine ramp: tussen 1302 en 1311 werden aan beide zijden tientallen schepen opgebracht, ladingen geroofd en personen gedood.⁵⁴

Honderd jaar later zou tussen 1398 en 1410 een Hollands-Friese kaperoorlog opblazen. In 1345 draaide een grote mislukte Hollandse landing bij Stavoren uit op een beschamend bloedbad. Die schande moest door Holland gewroken worden. Maar het hoofddoel was geopolitiek. Na eeuwenlange strijd had Holland eindelijk West-Friesland onder controle en het wilde nu ook de overkant van de Zuiderzee in handen krijgen. Beide partijen maakten

gebruik van kapers. De Friezen zetten vitaliebroeders of likedelers in. Deze vrijbuiters, die oorspronkelijk het door de Denen belegerde Stockholm in opdracht van de pro-Zweedse steden Wismar en Rostock bevoorraadden, waren verworpen tot zeerovers. Nadat in 1397 de vrede tussen de Denen en de Zweden was gesloten, gingen zij door met zeeroverij, nu op de Noordzee en Zuiderzee. Albrecht van Beieren, graaf van Holland en Zeeland (1389-1404), verleende kaperbrieven aan zijn ambtenaren en aan particulieren om de Friezen te bestrijden 'op hoers selfs gewinne ende verlis'. In 1400 nam Albrecht ook zijn toevlucht tot vitaliebroeders, die pas rond 1425 van de zeeën verdwenen.⁵⁵

Kaapvaart was ook van betekenis in de politieke en economische spanningen tussen de zogenaamde Wendische steden – Lübeck, Hamburg, Lüneburg, Rostock, Wismar en Stralsund – die deel uitmaakten van de Hanze en een aantal Hollandse steden met belangen in de handel en scheepvaart op de Oostzee. Deze spanningen resulteerden in de zogenaamde Hollandse-Wendische oorlog (1438-1441) met kaapvaart over en weer, waarbij ook veel neutrale schepen werden gekaapt. In mei 1438 kaapte een Hollands-Zeeuwse vloot van meer dan honderd schepen meer dan twintig neutrale schepen van Pruisische handelaren op de rede van Brest. Ook Vlaanderen, met Brugge als belangrijke bestemming voor schepen van de Hanze, ondervond grote hinder van deze kapers. Landsheer Filips de Goede bemoeide zich nauwelijks met het conflict en ook het Hof van Holland slaagde er niet in veel controle op de kapers en hun acties te krijgen.⁵⁶ Doordat het behalen van buit, ook prijzen genoemd, voor alle zeevarenden een belangrijke drijfveer was, waren de grenzen tussen kaapvaart, represaille, oorlogsvaart en piraterij in de praktijk vaag.⁵⁷

De ordonnantie op de Admiraliteit van 1488 kende de admiraal het exclusieve recht toe om kaperbrieven te verlenen. In 1540 nam de vorst dit recht terug en bleef de admiraal belast met de administratie en de controle op kaapvaart. De ruime bevoegdheden van de admiraal ten aanzien van kaapvaart stonden al geruime tijd voor deze formele inperking onder druk. In 1528 weigerde admiraal Adolf van Bourgondië kaperbrieven te verlenen aan Middelburgse en Zierikzeese kapiteins uit vrees zijn admiraalschap te verliezen. De admiraal voerde geen eigen kaapvaartbeleid maar volgde de richtlijnen van de centrale regering. Diens werkterrein bleef beperkt tot Zeeland en Vlaanderen. In Holland vond de uitreiking van kaperbrieven plaats door of namens de stadhouder die de vorst vertegenwoordigde. Controle en verantwoording van kaapvaart konden hooguit achteraf plaatsvinden door beoordeling van behaalde prijzen door de Admiraliteit of een andere rechtsinstelling die competent was voor zeezaken. De admiraal had het recht van de tiende penning: hij ontving tien procent van de waarde van behaalde buit die door de Admiraliteit rechtmatig werd verklaard.

Aangezien buit de voornaamste drijfveer was van kaapvaart bleek het lastig de kapers in te zetten in de strijd tegen de vijand. Rijk beladen schepen van bondgenoten vielen net zo goed aan hen ten prooi, wat de overheid tot maatregelen noopte. Zo bracht Karel V al een maand na de uitvaardiging van een algemene kaperbrief in 1536 een verbod uit om Engelsen lastig te vallen. De ordonnantie op de zeevaart van 1550 bepaalde uitdrukkelijk dat degenen die geen kaperbrief hadden voor piraten zouden worden gehouden.

De Nederlandse kaapvaart was voorafgaand aan de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) en de

overzeese expansie bovenal een nevenactiviteit. Deze werd beoefend in combinatie met of in het verlengde van oorlogsvaart, handel en visserij. Dit hing samen met het wisselvallige karakter van het kaapvaartbedrijf. Het is wel vergeleken met een loterij: de hoop op rijke buit maakte kaapvaart aantrekkelijk, maar werd zelden verwezenlijkt. Het bedrijf was alleen winstgevend voor degenen die het combineerden met andere takken van zeevaart. Vooral wanneer handel en visserij door oorlogsomstandigheden te gevaarlijk werden geacht, bood kaapvaart een aantrekkelijk alternatief.⁵⁸

Maritieme strategische, operationele en tactische verrichtingen

Maritieme acties binnengaats: strijd op de ‘Nederlandse’ wateren

In de hoge middeleeuwen (ca. 1000-1270) waren er geen vlootbases om de eenvoudige reden dat er geen vaste vloot was. In Vlaanderen werden oorlogsvloten in de dertiende en veertiende eeuw meestal uitgerust in het Zwin. Vaak nam de stad Brugge de organisatie ter hand en lieten stedelijke afgevaardigden in Sluis de benodigde schepen opeisen. De waarde van de schepen werd schriftelijk vastgelegd en de eigenaren ontvingen huur- of vrachtgeld. Vervolgens werden de schepen omgebouwd voor de oorlogvoering door ze van kastelen te voorzien van waaruit de vijand kon worden bestookt. In 1302-1304 en in 1316 gebeurde dit op kosten van Brugge. Wanneer de oorlogsbodems klaar waren, werden ze bewaakt door stedelijk personeel. De schepen uit 1302-1304 telden tussen de veertig en zeventig bootsgezellen. Per kogge gingen er in 1302 naast dit varende personeel vijftig soldaten aan boord.⁵⁹

Evenmin was er kustverdediging. Pas als een aanval werd verwacht kregen in bepaalde gevallen verkenners de opdracht om de vijand te lokaliseren. Aan een grote vlootoperatie ging maandenlange en zorgvuldige voorbereiding vooraf. Zo blijkt dat bijvoorbeeld uit de goed gedocumenteerde Hollandse aanval op Friesland van 26 september 1345. De Hollandse graaf was van plan om daar, als hij het gebied eenmaal had veroverd, het door middel van nieuw te bouwen dwangburchten te kunnen beheersen. Om die reden werd in West-Friesland en Eemland reeds een jaar eerder begonnen met het kalkbranden voor de productie van mortel voor de bouw van de burchten. Ook verkenden spionnen alvast de landingsplek. In de haven van Dordrecht werd veel voedsel uit Zeeland aangeleverd, plus gereedschappen, bouwmaterialen en uiteraard allerlei geschut. Voor de aankoop van grotere hoeveelheden wapens was Vlaanderen de aangewezen markt. Ook kwamen veel Henegouwse edelen aan in Dordrecht om de Hollanders te assisteren. Hollandse militairen verzamelden zich op tenminste twee plaatsen. Die uit Kennemerland kwamen samen aan de noordelijke oever van het Wijkmeer.⁶⁰ En aan de overzijde van dit meer scheepden de heervaartcontingenten uit het zuiden van Holland zich in te Haarlem.⁶¹ In Amsterdam kwamen de troepen en de schepen, het materieel en de kalk samen.





Transport van materieel en wapens

[i]

Hoewel deze dertiende-eeuwse miniaturist het Bijbelverhaal wilde verbeelden van David die zijn broers van eten voorzag (1 Sam. 17), laat het ons ook zien hoe het transport van materieel en wapens in de middeleeuwen plaatsvond.

Miniatuur Ms. 638, fol. 27v.

Pierpont Morgan Library, New York.

Hoewel in geen bron het aantal schepen wordt genoemd, is het mogelijk om een indruk te krijgen van de omvang van de armada. Gaan we uit van een aantal van 15.000 te verplaatsen manschappen en een gemiddeld aantal van vijftig per schip – een hoog gemiddelde dat alleen voor zeewaardige schepen gold –, dan zijn tenminste driehonderd schepen nodig geweest alleen al voor de troepen.⁶² Dat waren er in elk geval meer dan in de haven pasten. De schepen voeren in de richting van het Rode Klif bij Stavoren, waar op twee plekken een landing zou worden uitgevoerd. Het lukte de aanvallers om veilig de overkant te bereiken en te debarkeren. Toch zou de slecht gecoördineerde aanval één van de grootste fiasco's uit de geschiedenis van Holland worden, omdat de Friezen op beide plekken de aanvallers konden uitschakelen en de graaf van Holland doodden.

Het zogenoemde *Black Book of the Admiralty*, een compilatie van regelgeving en besluiten van de Engelse Admiraliteit uit de eerste helft van de veertiende eeuw, geeft inzicht in de complexiteit van het uitvoeren van een landing in de middeleeuwen. Ofschoon Holland toen nog niet over een admiraal beschikte, is het duidelijk dat vlootcommandanten dezelfde regels als elders moesten toepassen, wilden ze hun werk goed kunnen doen. Wanneer de vloot troepen aan land zette, mocht geen enkele kapitein 'onder zijn bevel zijnde troepen naar de kust laten gaan, zonder de leiding van bekwame personen, die voor hun daden verantwoording zullen afleggen in geval van wanorde of misdaden tegen het land of enige inwoner daarvan'.⁶³ Een belangrijk artikel luidt: 'Op het moment waarop de admiraal of de vloot het anker zal hebben uitgeworpen voor een kust of haven van de vijanden zal de admiraal voldoende manschappen en boogschutters van ieder schip naar de wal sturen om degenen die aan land zijn te beschermen en veilig terug te brengen. Indien water moest worden ingenomen, zou de admiraal aangeven hoe. Het was streng verboden om zonder zijn

toestemming 'enige aanval te ondernemen of als eerste een boog af te vuren'. In een latere

Engelse ordonnantie werd uitdrukkelijk bepaald dat het streng verboden was om te roepen: *havok!, mounte!:* ‘plunderen!’, ‘te paard!’.⁶⁴



Ontscheping van paarden en manschappen

[i]

Schepen waren *multipurpose* en werden aangepast aan het doel waarvoor ze gebruikt werden. Ze werden soms ingezet om legers en paarden die in de middeleeuwse oorlogvoering onmisbaar waren, aan land te zetten.

Miniatuur in de *Histoire de Charles Martel* van

Loyset Liédet (ca. 1460). Ms. 8, fol. 333.

Koninklijke Bibliotheek, Brussel.

Bij de landing lijkt het *Black Book* terug te grijpen op wat ‘de meest volledige en kernachtige beschrijving van een landing’ genoemd is, die van meester Wace. Deze uit Normandië afkomstige schrijver beschreef tussen 1150 en 1175 een aantal gevechten. Speciale aandacht verdienen zijn details over de wijze waarop tactisch een landing werd uitgevoerd:

‘De boogschutters debarkeerden, de eersten die voet aan land zetten, ieder met zijn boog in de aanslag [...], gereed om te schermutselen. Nadat de schutters waren uitgegaan, debarkeerden de ridders, allen gewapend en gepantserd, hun schilden over hun schouder en hun helmen aan een koord, zij stelden zich op aan de kust, ieder op zijn paard gezeten. Allen hadden het zwaard omgord en reden over de vlakte met gestrekte lansen. De baronnen droegen vaandels, de ridders wimpels. Ze stelden zichzelf op, naast de boogschutters, op het veroverde grondgebied’.⁶⁵

Dat deze *modus operandi* in de Nederlanden was doorgedrongen blijkt bijvoorbeeld uit expliciete vermeldingen in bronnen uit 1303, toen de Vlamingen onder dekking van boogschutters in Zeeland landden, en uit 1396 van de Hollanders in Friesland. Door te weinig boogschutters in te zetten en door slechte coördinatie van de landing op twee plekken draaiden de genoemde grote landingen in 1345 bij Stavoren uit op een drama voor de aanvallers.

Van de zes belangrijkste hedendaagse strategische functies – anticiperen, voorkomen,

atschrikken, beschermen, intervenieren en stabiliseren – werden de meeste eeuwenlang nauwelijks toegepast.⁶⁶ Zo is van anticiperen op gebeurtenissen die de belangen van de vorstendommen konden schaden, nauwelijks sprake. Een permanente vloot ontbrak; er waren geen vlootoefeningen of geen patrouilles om de kusten te beschermen en goed georganiseerde inlichtingendiensten bestonden niet. Bij verwachting van een vijandelijke vloot werden soms boden uitgestuurd om niet voor verrassingen te staan. Zo deed Dordrecht het in 1351 toen een Engelse vloot in Veere was aangekomen en een aanval werd verwacht. Bodan kregen toen de opdracht naar Zierikzee en Kruiningen te gaan en om de Maasmond in de gaten te houden. Het doel van de vijand bleek de Maasmond en de aanval werd bij Zwartewaal na enkele dagen strijd afgeslagen. Ook werden spionnen, vermomd als monniken, in Friesland gebruikt aan de vooravond van de Hollandse landingen in 1345 en 1396. Om te kunnen anticiperen was soms een beetje geluk nodig. Het was dankzij berichten van, vermoedelijk, Rijnschippers uit Keulen en Kleef die zagen dat de Vlamingen zich op een grote campagne voorbereidden, dat de Hollanders de kans kregen om zich in Zeeland voor te bereiden op de komst van een enorm Vlaams landingsleger bij Westkapelle in 1253. Met succes, want het leger werd op het strand van Westkapelle uitgeschakeld.⁶⁷

Ook het door middel van maritiem optreden buiten de grenzen van het gewest voorkomen van een bedreiging, is slechts een enkele maal zichtbaar. In de strijd tussen Vlaanderen en Holland om de heerschappij over Zeeland bewesten Schelde verwoestte Floris V (1256-1296) begin 1295 de haven van Sluis. In zekere zin was dit de combinatie van een raid met een preëemptieve aanval. Door het geleidelijk verzanden van het Zwin, werd Damme als voorhaven van Brugge steeds minder toegankelijk, waardoor de Vlamingen in 1290 te Sluis de nodige voorzieningen hadden getroffen om goederen van zeeschepen op lichters over te kunnen laden.

Hoewel het effect van succesvolle afschrikking moeilijk aan te tonen is – immers door middel van afschrikking werd een partij ontmoedigd om vijandelijke activiteiten te ondernemen, dus in bronnen moet iets zichtbaar worden van wat niet doorging – zien we over het algemeen dat eenmaal ingezette operaties doorgaan, zeker als de aanvallers ridders waren. Hun eer maakte dat terugtrekken zodra de tegenstander in het vizier was, onmogelijk kon, wat Johan Huizinga tot de conclusie bracht dat ‘het ridderideaal [...] de eisen der strategie opofferde aan die der levensschoonheid’.⁶⁸ Maar het zou een simplificatie zijn als gemeend wordt dat ridders zich dus niet door tactische, operationele of strategische inzichten lieten leiden. Zo dwong de Vlaamse graaf Gwijde van Dampierre (1278-1305) in 1304 met militair machtsvertoon concessies af. Hij was Zeeland binnengevallen en wilde niet door de Hollandse graaf Jan II (1299-1304) worden verrast. Bij Zierikzee liet de graaf voldoende troepen achter en ging vervolgens naar Widele bij Geervliet op het eiland Voorne. Hier liet Gwijde zich in woord en geschrift vast ‘graaf van Zeeland’ noemen en werd zijn ‘grote hoeveelheid masten’ door de Hollanders aan de overkant te Schiedam en Vlaardingen met angst tegemoet gezien. Geen van beide partijen durfde de aanval in te zetten. Gwijde hoopte met dit staaltje machtsvertoon te bereiken dat sommige edelen hun landsheer Jan II afvallig zouden worden en hij gunstige vredesvoorwaarden kon bedingen. En dat lukte hem.

Het beschermen en zo nodig verdedigen van het eigen grondgebied met maritieme

middelen, kwam in de middeleeuwen sporadisch voor, zo lijkt het. Slechts in de oorlog om Zeeland bewesten Schelde was er expliciet sprake van. In de herfst van 1315 was een enorme Hollandse aanvalsvloot de Schelde opgevaren, maar slecht weer gooide een samenvoeging met troepen van de Franse bondgenoot in het zuiden letterlijk in het water. Toen de Hollanders zich daarop hadden terugtrokken was, uit angst voor een Vlaamse tegenaanval, een Hollands eskader, bestaande uit veertien schepen bewapend met 850 man, nog drie maanden actief. Met succes, want hun vijanden bleven weg.

Een veel voorkomende functie was die van het interveniëren, het afdwingen van gedragsveranderingen aan vijandelijke zijde. Zo waren er zeeslagen, werd er vanaf schepen vuursteun vanaf het water gegeven en werden er omsingelingen uitgevoerd. Schepen voerden logistieke taken uit en er waren grote landingsoperaties en troepenverplaatsingen. Van ieder van deze zullen hierna een of meer voorbeelden worden gegeven. Zeeslagen kwamen zelden voor in middeleeuwen. Gebruikelijk vonden ze plaats vlakbij de kust: in 1304 bij Zierikzee tussen de Vlamingen en Zeeuwen en de door de Fransen gesteunde Hollanders en in 1351 bij Zwartewaal tussen Hollandse en Engelse schepen. Buiten ons bestek valt in 1340 de slag bij Sluis, want deze was tussen Franse en Engelse schepen in de Honderdjarige Oorlog. Volgens de min of meer gevestigde mening had de ridder een hekel aan een schip, omdat een storm of allerlei ander ongemak de eenvoudige schepeling en de rijke edelman in gelijke mate toekwam.⁶⁹ Zelfs zouden ridders een ‘navofobie’ gehad hebben en dat is niet vreemd gezien hun zware wapenuitrustingen; wie te water raakte, verdronk.



Zeeslag bij Sluis, 24 juni 1340

[i]

De zeeslag was een belangrijke confrontatie tussen de Franse en Engelse vloot in de Honderdjarige oorlog. De Engelse vloot

vernietigde de Franse vloot. Boogschutters richten hun pijlen op de dicht opeen gepakte gepantserde soldaten, die de strijd na entering uitvechten. De tactiek van de landoorlog wordt voortgezet op zee.

Miniatuur uit de *Chroniques de Froissart*, vijftiende eeuw.

Bibliothèque Nationale de France, Parijs.

Desalniettemin werden schepen volop ingezet. Zo werden schepen gebruikt om vuursteun te geven. In 1169 streden Hollanders tegen West-Friezen, die bij Alkmaar Kennemerland wilden binnenvallen. Hollandse ridders, bewapende boeren en Vlaamse huurlingen deden toen een succesvolle tegenaanval, die vanaf het water werd ondersteund door schepen vanuit Boekel.

Schepen konden landoperaties beïnvloeden. De veldslag die in 1297 plaatsvond bij het dorp Vronen kan dit illustreren. De West-Friezen zetten weer de aanval in en rukten op Alkmaar aan, waarop de Hollanders zich terugtrokken tot binnen bereik van hun schutters op kasteel de Middelburg. De Hollandse aanvoerder, de van Schouwen afkomstige Jan III van Renesse, die hier zijn ‘baroene ente edelen luden’ had samengetrokken, gaf daar orders dat de tegenaanval moest worden ingezet en een derde deel van het leger zich gereed moest maken voor een flankmanoeuvre, aldus de kroniekschrijver en klerk van de graven van Holland Melis Stoke: ‘Men deelde het leger in drieën. Een deel werd met koggen naar het einde van de geestgrond getransporteerd, opdat geen van de vijanden zou ontkomen’.⁷⁰ Terwijl bij Vronen zwaar werd gevochten, koersten de koggen naar het noordelijke deel van het Vronermeer. Hier werden door middel van offensieve vlootsteun manschappen gedebarkeerd, die de West-Friezen de pas afsneden toen die zich in de richting van Niedorp wilden terugtrekken. Melis Stoke telde 3.000 dode vijanden.

Schepen waren onmisbaar voor de logistiek. Op dit terrein werden tussen circa 1000 en 1500 grotere sprongen in de ontwikkeling gemaakt, dan bijvoorbeeld op het operationele vlak.⁷¹ Tijdens de Hoekse en Kabeljauwse twisten vervoerden de Hollanders hun zware artillerie op binnenschepen. Bij de landingen in Friesland zorgden ‘spiscepe’ voor voeding voor de landingstroepen en vervoerden tientallen handelsschepen de kalk, die nodig was om langs de kust dwangburchten te bouwen. Een tot de verbeelding sprekende operatie was het voeden van 30.000 Hollandse militairen, die in 1345 meer dan vijftig dagen lang met succes de stad Utrecht belegerden. Dat betekende een aanvoer per dag van 17.000 liter bier en wijn, 19.000 kilo brood en 15.000 kilo vlees en vis. In Amsterdam en Dordrecht lagen de verzamelpunten, waaruit twee logistieke communicatielijnen naar het leger bij Utrecht liepen. De noordelijke ging uit Amsterdam via de Vecht naar Nijerode en de zuidelijke via de Lek en de Nyervaart (Vaartse Rijn) naar de Hogewoerd bij Utrecht. Het graan was afkomstig uit Artesië en Picardië, de wijn kwam via Haarlem en Keulen, bier kwam via

Haarlem en steden in Waterland uit het Oostzeegebied, de vis kwam uit Engeland, Schotland

en de Maasmond en arriveerde via Den Briel. Jam werd vanuit Henegouwen aangevoerd.



Scheepvaart op het IJ voor Amsterdam

[i]

Op enkele schepen na hebben de meeste
voor anker liggende schepen geen
geschutspoorten en lijken niet of licht
bewapend.

Detail van een houtsnede in twaalf bladen
door Cornelis Anthonisz., 1544 naar de
geschilderde kaart uit 1538. De kaart was
bestemd voor Karel V maar kreeg een plaats
in het stadhuis van Amsterdam.

Stadsarchief, Amsterdam.

Vanwege de rijkdom aan water is het geen verrassing dat amfibische operaties veel voorkwamen. Dergelijke operaties spreken tot de verbeelding: vloten die ineens opdoemden en aanlandden. Alle landingen hadden één gemeenschappelijk kenmerk: ze waren bijzonder riskant.⁷² Er was één landing die niet alleen goed lukte, maar ook het einde van een langdurige guerrilla inleidde: die bij Wijdenes ten oosten van Hoorn in mei 1282. Na tien jaren politieke inspanning had graaf Floris V de oevers langs het IJ en Waterland in handen gekregen, waarna hij vanuit Beverwijk met een groot leger veilig naar de landingsplek kon varen, daar debarkeren en bij Schellinkhout de West-Friezen verslaan. Waar zijn voorgangers al sinds 1132 over land bij Alkmaar een beslissing wilden forceren, was hij de eerste die de vloot te baat nam en ‘via de achterdeur’ binnentrad. In de vijf jaren die op de landing volgden leverde hij het zeldzame voorbeeld van de laatste strategische functie, die van stabiliseren: het assisteren bij het beëindigen van een conflict. Floris voerde een indammingsoperatie uit door dwangburchten aan te leggen: twee burchten veilig onder de rook van Alkmaar, maar ook drie die altijd per schip bereikbaar waren: één niet ver van Schoorl, één op de landingsplek in Wijdenes en één in Medemblik – het nog bestaande kasteel Radboud. In West-Friesland was de vloot onmisbaar geweest om het conflict na anderhalve eeuw te beëindigen.





Willem II in 1256 te Hoogwoud verslagen

[i]

Het onderschrift loopt op de gebeurtenissen vooruit door te melden 'de doot van coninc Willem van Holland'. In zijn wraak hiervoor zou zijn zoon Floris V uiteindelijk kiezen voor een grote amfibische actie. Deze afbeelding is ten onrechte voorgesteld als een riddergevecht.

Miniatuur uit de *Brabantsche Yeesten* van Jan van Boendale, vijftiende eeuw. Ms. 684 IV, fol. 31v.

In 1396 landden de Hollanders bij Kuinre en de volgende dag wonnen zij een veldslag tegen de Friezen. Daarna verloor de aanval het momentum en uiteindelijk trokken de Hollanders zich terug. Een tweede aanval had bij Dokkum moeten plaatsvinden met tussen de tien en vijftien koggen met 700 gewapenden, maar hier werden de Hollanders door zoveel Friezen opgewacht, dat ze niet eens hun schepen durfden te verlaten. Twee jaar later vond in juli weer een landing plaats bij Lemmer waar de droge grond mogelijkheden bood voor verdere aanvallen. Na een probleemloze landing rukten de troepen op naar Stavoren, waar zij een legerplaats inrichten op het Rode Klif, een sterke positie. Uit hun tent gelokt, probeerden de Friezen tevergeefs met een uitval uit Stavoren de aanvallers weg te jagen. Daarop boden zij vrede aan, waarop de stad en het klooster St. Odulf werden overgegeven. Dit was het enige succes, want de oorlog verzandde in een guerrilla en de Hollanders haalden zich de vijandschap van de Hanze en de IJsselsteden op de hals door de kaapvaart te steunen. Vanaf 1399 weigerden de Hollandse steden nog langer geld te investeren in deze zinloze operaties.

Het is niet zo dat met de vereniging van de Nederlanden onder de Bourgondiërs en Habsburgers een einde kwam aan de strijd op de 'Nederlandse' wateren. Zo sloeg Jacoba van Beieren met steun van de Hoeken in 1418 het beleg voor het Kabeljauwse Dordrecht neer, van waaruit Jan van Beieren de Zeeuwse wateren en de handelsvaart tussen Engeland en Brabant onveilig maakte. Jacoba zette twaalf buizen in, elf uit Schiedam en één uit Vlaardingen die voor de gelegenheid van een voorkasteel waren voorzien. De belegering liep echter op een mislukking uit. In de strijd tussen Filips de Goede en Jacoba tussen 1425 en 1428 behaalde de Bourgondische hertog een overwinning in de slag bij Brouwershaven.

De steun van een Engelse vloot van 24 schepen, met tweeduizend gewapende mannen aan

boord, die Jacoba's echtgenote Humphrey van Gloucester haar had gestuurd, mocht niet baten. Filips de Goede deed zijn voordeel met de geringe diepgang van de Hollandse vaartuigen die bij het transport van zijn troepen waren ingezet. Ook bij het neerslaan van de Opstand van het Kaas- en Broodvolk in 1492 werden troepen met schepen bij Noordwijk aan land gezet.⁷³

Aan het einde van de vijftiende eeuw was de Scheldedelta het toneel van een harde strijd waarin de voormalige admiraal van de zee Filips van Kleef als leider van de Vlaamse Opstand (1482-1492) tussen 1488 en 1492 vanuit zijn basis Sluis streed tegen het Habsburgse bestuur. Dit had grote gevolgen voor de internationale zeehandel van de Nederlanden en in het bijzonder voor de handelsstad Brugge die hierdoor afgesloten werd van de zeehandel en waarvan Antwerpen profiteerde.⁷⁴ Ook in Holland en Zeeland was het aan het einde van de vijftiende eeuw onrustig door de zogenaamde Jonker Fransoorlog (1488-1490) waarin Jonker Frans van Brederode met de Hoeken Jan van Montfoort en Jan van Naaldwijk streden tegen het Kabeljauwse gewestelijke bestuur van stadhouder Jan van Egmond. In de strijd in het Brouwershavense gat delfde Jonker Frans uiteindelijk het onderspit.⁷⁵ In de zestiende eeuw bleef de Zuiderzee een belangrijk strijdtoneel tussen Hollanders, Friezen, Utrechtse, Geldersen en Overijsselaars. De Fries Grote Pier maakte in de jaren 1515-1518 vele Hollandse schepen op de Zuiderzee buit. Van Habsburgse zijde huurde de stadhouder van Friesland en Gelre, Floris van Egmond, graaf van Buren, schepen die hij op de Zuiderzee inzette tegen Gelderse rebellen en hun bondgenoten.⁷⁶ Aan het maritieme geweld op Zuiderzee kwam pas een einde met de Vrede van Venlo in 1543. Toen werd immers het hertogdom Gelre als laatste aan de Zuiderzee grenzende gebied aan de Nederlanden toegevoegd. De Zuiderzee werd een relatief veilige Habsburgse binnenzee wat een stimulans betekende voor de scheepvaart.⁷⁷



Floris van Egmond, graaf van Buren en

Leerdam

[i]

Floris van Egmond (1469/1470?-1539)

speelde als stadhouder van Friesland (1515-1518) een belangrijke rol te land en ter zee in de Gelderse oorlog.

Schilderij door Jan Gossaert, 1536.

Rijksmuseum, Amsterdam.

Maritieme acties buitengaats: kruistochten en de zeeweg tussen de Nederlanden en Spanje

De inzet van schepen en troepen op grote afstand van de Lage Landen gaat terug op de kruistochten. Zo nam de Vlaamse graaf Robrecht II (1093-1111) met verschillende Vlaamse edelen deel aan de eerste kruistocht. Ook Friese en Hollandse schepen maakten zich verdienstelijk door troepen te verplaatsen en door militair optreden.⁷⁸ Op de roemruchte tocht naar Damiate voeren naast andere schepen heerkoggen mee, maar toen Willem IV (1337-1345) naar het huidige Israël voer, ging hij met een galei.⁷⁹ De Bourgondisch-Habsburgse integratie van de Nederlanden betekende dat oorlogsschepen in toenemende mate werden ingezet voor acties elders. In de vijftiende eeuw betrof het incidentele vorstelijke reizen en schepen die werden ingezet in de strijd tegen de islam op de Middellandse Zee in het kader van de Bourgondische kruistochtpolitiek. Bourgondisch-Nederlandse schepen en bemanningen werden onder andere ingezet ter ondersteuning van de Johanniter ridders op Rhodos in 1441-1442, Villefranche-sur-Mer bij Nice in 1442-1444, voor de kruistocht van paus Eugenius IV in 1443-1445 en tegen de Turken in de jaren na de val van Constantinopel (Istanbul) (1453-1465).⁸⁰ De Bourgondische vlootvoogd Geoffroy de Thoisy speelde steeds een leidende rol, maar ook 'Nederlanders' als Waleran de Wavrin (Pas-de-Calais), Simon van Lalaing, en mogelijk ook de Zeeuw Jan van Schengen namen deel aan één of meer expedities die reikten tot aan de Krim in de Zwarte Zee.⁸¹ Ten tijde van de Habsburgers werden oorlogsschepen in de Nederlanden behalve voor de Middellandse Zee, voornamelijk uitgerust voor het garanderen van de verbinding tussen Spanje en de Nederlanden. Een belangrijke handelsroute die van groot strategisch belang werd voor het Habsburgse imperium voor het vervoer van geld, troepen, vorsten en vorstinnen, omdat dat over land bijna onmogelijk was, hetzij vanwege geografische redenen (zoals de Alpen op weg naar Oostenrijk-Hongarije), hetzij politieke (oorlog). De afhankelijkheid van Engeland voor het in standhouden van deze verbinding leidde tot samenwerking met dit land. Dit gold in het bijzonder in de periode 1521-1559, toen zes oorlogen werden uitgevochten tussen de twee grootste rivalen van Europa: het Habsburgse rijk en Frankrijk.





Simon van Lalaing, heer van Montigny

[i]

Simon van Lalaing (1436-1462) was admiraal van Vlaanderen in de jaren 1436-1462.

Miniatuur uit het Haags Statutenboek van de Orde van het Gulden Vlies, 1468 of kort erna.

KB | Nationale Bibliotheek van Nederland, Den Haag.

Door de dynastieke verbinding tussen de Nederlanden en Spanje werd Zeeland een toegangspoort voor Habsburgs familiegebruik. Oorlogsschepen werden ingezet voor de zeereizen van de opeenvolgende landsheren van de Nederlanden. In 1506 reisden Filips de Schone en zijn vrouw Johanna van Castilië vanuit de Nederlanden naar Spanje voor hun kroning. Zij leden schipbreuk en strandden in Engeland, en mochten pas weer vertrekken toen de Engelse koning Hendrik VII hen een voor de Nederlanden ongunstig handelsverdrag had afgedwongen, de *Intercursus malus*. In 1517 reisde ook Karel V naar Spanje voor zijn kroning. In 1520 reisde de vorst in omgekeerde richting, ook weer over zee. In 1556 reisde Karel V, nadat hij afstand had gedaan van al zijn waardigheden, samen met zijn zusters Maria van Hongarije en Eleonora van Frankrijk opnieuw naar Spanje, om er zijn laatste jaren door te brengen. De admiraal was in principe de opperbevelhebber over de vloten waarmee de Habsburgers reisden, maar deze eer viel alleen Adolf van Bourgondië te beurt in 1517 en 1520. In 1506 trad Floris van Egmond, graaf van Buren en heer van IJsselstein,

als vloothoofd op, omdat admiraal Filips van Bourgondië-Blaton niet kon worden gemist in

de strijd tegen Geire.



Neptunus en Amphitrite

[1]

De zeegod Neptunus is de personificatie van het admiraalschap van Filips van Bourgondië-Blaton. Amphitrite stelt mogelijk Zeeland voor. Rechtsboven zijn het devies 'A plus sera' ('Meer zal zijn') en de naam van Filips van Bourgondië zichtbaar.

Schilderij door Jan Gossaert, hofschilder van Filips en later ook van Adolf van Bourgondië op kasteel Zandenburg bij Veere.

Gemäldegalerie | Staatliche Museen zu Berlin, Berlijn.





Adolf van Bourgondië, heer van Beveren,
Veere en Vlissingen

[i]

Adolf van Bourgondië (1489-1540) was
admiraal-generaal van de Nederlanden in de
periode 1517-1540.

Kopie van ijzer naar ontwerp van Hans
Schwartz, 1528.

Rijksmuseum, Amsterdam.

Voor de uitrustingen in 1506, 1517 en 1520 speelden de gebroeders Hubert uit Zierikzee een belangrijke rol. In 1506 had Filips van Bourgondië-Blaton het schip *Juliana* (450 ton) van hen gehuurd, waarmee Filips en Johanna schipbreuk leden. Zij waren echter zeer te spreken over het zeemanschap van de Huberts, die zich aan boord bevonden. In 1517 en 1520 werden opnieuw schepen van de Huberts gebruikt voor de Habsburgse zeereizen. De broers fungeerden als schipper of loads. De uitrusting van 1556 was in handen van Maximiliaan van Bourgondië, Adolf van Wakken, Nicolaas Micault en Karel Quarre. Van de negentien schepen die het Nederlandse eskader vormden waren er acht eigendom van de keizer – de oorlogsvloot met Veere als marinebasis – en elf gehuurd. De eigen oorlogsschepen waren lang niet voldoende om de bezittingen en de hofhouding van Karel, Maria en Eleonora te vervoeren.

De kosten van de vloeten waren enorm. De uitgaven voor de onderneming van 1506 bedroegen minstens 220.148 gulden. De reizen van 1517 en 1556 kostten respectievelijk 108.400 en 355.166 gulden. Bij benadering is voor de drie reizen per dag respectievelijk 1.835, 1.445 en 1.636 gulden neergeteld. De financiële offers die de Habsburgse vorsten voor hun zeereizen moesten brengen, spreken meer tot verbeelding. Zo zag Filips de Schone zich gedwongen om zijn domeingoederen te verpanden en de tollën in de Schelde te verkopen.⁸²

Voor de scheepsrustingen kregen de admiralen naast een tijdelijke verhoging van hun

reguliere pensioen een onkostenvergoeding. Incidenteel ontvingen de admiralen schenkingen voor hun diensten aan de vorst, hetgeen toentertijd gebruikelijk was. Zo ontving Adolf van Bourgondië in 1520 van Karel V het eiland Cozumel in Mexico.⁸³ Niettemin zullen de admiralen vaak geld hebben toegelegd op de vorstelijke zeereizen. De vergoedingen lieten jaren op zich wachten. De luisterrijke ontvangsten op kasteel Zandenburg bij Veere, die meestal plaatsvonden ter gelegenheid van een vorstelijke zeereis, kostten handenvol geld en kwamen voor rekening van de admiraal. Het heeft bijgedragen aan de financiële ondergang van de laatste telg, Maximiliaan van Bourgondië, die na zijn dood een failliete boedel achter liet.⁸⁴



Hendrik VIII scheept zich in voor de overtocht van Dover naar Boulogne, 1520

[i]

De Engelse koning beschikte anders dan Karel V over een vloot van gespecialiseerde oorlogsschepen.

Windsor Castle, The Royal Collection of Her Majesty Elizabeth II, Londen.

Vanwege de Frans-Habsburgse tegenstelling en de daaruit voortvloeiende afhankelijkheid van de zeeweg tussen de Nederlanden en Spanje, was Engeland voor de Habsburgers van groot strategisch belang. Niet alleen omdat Calais Engels bezit was, maar ook omdat een verantwoorde overtocht tussen de Nederlanden en Spanje langs de Engelse zuidkust verliep. De maritieme samenwerking tussen de Tudors en de Habsburgers tijdens de vierde Frans-Habsburgse oorlog (1542-1544) kan als voorbeeld dienen. Karel V en Hendrik VIII van Engeland spraken in 1543 af om Frankrijk aan te vallen. Het doel was de bezetting van Parijs. Daarvoor zou ieder maar liefst 35.000 man voetvolk en 7.000 ruiters inzetten. Oorlogsschepen moesten een veilige oversteek van de Engelse troepen tussen Dover en Calais garanderen. Het eigenlijke troepentransport moest plaatsvinden met schepen uit de Nederlanden. Regentes Maria van Hongarije zou ervoor zorgen dat deze beschikbaar kwamen. In totaal ging het om driehonderd Hollandse heuden en pleiten, kustvaartuigen, die meer dan 30.000 man overzetten van Dover naar Calais. Het was het grootste leger dat tot dan toe door een Engelse koning was samengebracht.⁸⁵





Kaart van het zeegebied tussen Holland,
Zeeland en Engeland

[i]

Route die Anna van Kleef in 1539 volgde toen
ze onder escorte van een Engels smaldeel
naar haar toekomstige echtgenoot Hendrik
VIII voer.

Tekening door Anthony Anthony (ca. 1563).

Cotton Ms, Augustus I.ii.64:1539.

British Library, Londen.

In 1554 was Filips voor de voltrekking van zijn huwelijk met Maria Tudor genoodzaakt vanuit Spanje naar Engeland te komen. Een Engelse en een Nederlandse vloot zouden het konvooi waarmee Filips de overtocht maakte, in Het Kanaal verwelkomen. Hoewel de Engelse admiraal William Howard formeel in Habsburgse dienst was getreden, stonden de eskaders van de gecombineerde vloot ieder onder een eigen commando.⁸⁶ In het huwelijkscontract van Filips en Maria was vastgelegd dat Engeland niet bij de oorlogen van de Habsburgers mocht worden betrokken, maar desondanks verenigden de zeestrijdkrachten van Engeland en de Nederlanden zich in 1558 voor een aanval op Bretagne. Terwijl de Engelsen zich op die manier zouden kunnen wreken over de inname van Calais in dat jaar, hoopte Filips, door Frankrijk elders aan te vallen, dat de druk op de zuidgrens van de Nederlanden zou afnemen. Het Engelse eskader onder admiraal Lord Clinton telde waarschijnlijk 25 oorlogsschepen, die zeventuizend man landingstroepen aan boord hadden. Het Nederlandse eskader was het resultaat van overleg tussen de centrale regering en de Staten-Generaal. De Staten-Generaal kende de vorst een bede toe waarvan 230.000 gulden gereserveerd werd voor de uitvoering van een vlootplan, dat Holland op verzoek van de Staten-Generaal ontworpen had. Het behelsde de uitrusting van twintig oorlogsschepen voor een periode van zeven maanden. Het plan benadrukte de grote voordelen van de personele unie met Engeland. Door samen met de Engelsen te opereren zou men veel sterker staan. Filips II zou ‘meester van de zee’ kunnen worden.

Het plan lokte een reactie uit van de kant van de Vlaamse vertegenwoordiging in de Staten-Generaal. Vlaanderen wilde de uitrusting beperken tot tien oorlogsschepen met het oog op de hoge kosten die zowel voor de oorlog te land als ter zee gemaakt moesten worden. Van

Hollandse zijde werd tegengeworpen dat tien oorlogsschepen niet voldoende waren, om een

landing in Frankrijk te realiseren en Filips II meester van de zee te maken. De Hollanders wezen er verder op dat ook voor de bescherming van de haringvisserij meer dan tien schepen werden uitgerust. Uiteindelijk hebben de Vlamingen het Hollandse vlootplan geaccepteerd en hebben de Staten-Generaal het volledig overgenomen.

In financieel opzicht was de vloot van 1558 van de Staten-Generaal. Dit neemt niet weg dat bij de voorbereiding en de uitvoering van de expeditie gebruik werd gemaakt van het personeel en de middelen van de Habsburgse marinebasis in Veere. Adolf van Wakken en vlootcommissaris Karel Quarre waren namens de vorst bij de uitrusting betrokken. Naast dertien gehuurde schepen en drie kleinere vaartuigen werden zes schepen van de Habsburgse vloot ingezet. De armada, die op 17 juli vanuit Zeeland vertrok, had 3.487 man aan boord. Hiertoe behoorden 835 soldaten die onder leiding van Johan van Kruiningen, een landing in Bretagne zouden uitvoeren.

De Engels-Nederlandse samenwerking leidde niet tot het gewenste resultaat. De vloten verschenen op 29 juli 1558 voor de Bretonse kust, waarbij 7.500 man aan land gingen. Zij brandden enkele plaatsen plat. Een aanval op het strategisch belangrijke Brest bleef echter uit, doordat de Fransen onverwacht hevig weerstand boden. De Engelsen en de Nederlanders zagen zich gedwongen terug te keren naar hun schepen. Omdat zij 'subytteleck van lant tscheepe moesten comen' hadden zij veel wapens en munitie moeten achterlaten. Meer dan driehonderd Nederlanders waren door de Fransen gevangengenomen of gedood. Gebrek aan drinkwater dwong de gecombineerde vloot begin augustus huiswaarts te keren. Het debacle van de armada van 1558 heeft in de geschiedschrijving weinig aandacht gekregen. De overwinning van Filips II bij Saint-Quentin in 1557 en het Engelse verlies van Calais aan Frankrijk in 1558 des te meer. Als Filips II iets verweten kan worden, is het misschien dat hij geen lering heeft getrokken uit de ervaringen van de gecombineerde vloot voor de Bretonse kust.

In november 1558 stierf koningin Maria waardoor Filips zijn Engelse koningstitel verloor. Maria's halfzuster Elizabeth volgde haar op. Daarmee kwam een einde aan de Engels-Habsburgse maritieme samenwerking en aan de rol van Engeland als veilig tussenstation tussen de Nederlanden en Spanje. Het mag in dit verband typerend heten dat Filips II kort na het overlijden van Maria Tudor van één van zijn raadgevers de waarschuwing kreeg dat als hij er niet in zou slagen Engeland te behouden hij een groot risico zou lopen ook de Nederlanden te verliezen.

Bescherming van zeehandel en -visserij

Westvaart bedreigd

De Vlaamse westvaart, op de baai van Bourgneuf en op La Rochelle, waar zout en wijn werden geladen, kwam na de beëindiging van de Vlaams-Franse oorlog van 1315-1316

sterk op gang. Ook na het uitbreken van de Honderdjarige Oorlog (1337-1453) tussen

Engeland en Frankrijk, waardoor de zee onveilig werd, bleef de Vlaamse westvaart zeer intens. Om zich te beschermen voeren Vlaamse schippers in de tweede helft van de veertiende eeuw in groepsverband, onder leiding van een door henzelf aangesteld vlootvoofd. De graaf van Vlaanderen benoemde voor zijn maritieme expedities een kapitein tot admiraal van zijn ad hoc samengestelde oorlogsvloot. Door het actieve optreden van Lodewijk van Male (1346-1384) kregen deze tijdelijke vlootvoofden een vastere basis als admiraal van de westvloot en admiraal van het Zwin.



Zeeslag bij La Rochelle, 1372

[i]

La Rochelle was tijdens de Honderdjarige oorlog een belangrijke Engelse vlootbasis. De samenwerkende Frans-Castiliaanse vloot overwon in 1372 de Engelse vloot voor La Rochelle, waardoor de Fransen weer zeggenschap kregen over Het Kanaal. De soldaten bevechten elkaar op de schepen als ware het een veldslag.

Miniatuur uit J. Froissart, *Chroniques*, vijftiende eeuw. Ms. Fr. 2643, fol. 393.

Bibliothèque Nationale, Parijs.

De aanstelling van de eerste admiralen in Vlaanderen was een direct gevolg van de bereidheid van zowel de schippers als het grafelijk gezag om de handelsbelangen van het gewest te beschermen, die door de Honderdjarige Oorlog werden bedreigd. Omdat Vlaanderen met beide landen handel dreef, volgde Lodewijk van Male een neutrale koers. In 1369 echter veranderde de situatie. De Engels-Vlaamse betrekkingen raakten toen voor lange tijd vertroebeld door het huwelijk van de enige dochter en erfgename van de Vlaamse

graaf, Margaretha, met Filips de Stoute, een broer van de Franse koning, die daardoor zijn positie versterkt zag. Vlaamse schippers ondervonden sindsdien steeds meer overlast van Engelse kapers tijdens hun tochten naar La Rochelle. Zij gingen er dan ook toe over zichzelf zo goed mogelijk te beschermen door in formatie te varen, het voorbeeld volgend van de Venetianen, Genuezen en Spanjaarden, die ook aan de westvaart deelnamen. Pas in 1377 was sprake van grafelijke bemoeienis met de bescherming van de westvloot. In dat jaar had Lodewijk van Male een ‘capitein van der vlote’ benoemd die namens hem als hoofd van de westvloot optrad. Deze kapitein, die vanaf 1382 ‘admiral van der Vlaemscher vlote’ werd genoemd, was ondergeschikt aan de waterbaljuw van Sluis aan wie hij eventuele overtredingen bij het in vlootverband varen moest melden. De deelnemende schepen voerden de grafelijke vlag.

Het was de noodzaak tot bescherming van de scheepvaart van en naar Vlaanderen, die leidde tot meer frequente admiraalsbenoemingen door het grafelijk gezag. Naast de admiraal van de westvloot had Lodewijk van Male in 1378 een admiraal van het Zwin benoemd die met enkele door hem uitgeruste oorlogsschepen het vaarwater richting Brugge moest beveiligen. Dit was vermoedelijk gebeurd op instigatie van de Hanze die, evenals de Vlamingen, nadelige gevolgen van de Honderdjarige Oorlog voor hun handel en scheepvaart ondervonden. De vloot schijnt niet aan de verwachtingen te hebben voldaan vanwege de geringe motivatie onder de bemanning die de kleine steden, ressorterende onder het Brugse Vrije – het zelfstandige platteland rondom de stad – hadden geleverd.

In 1382 was Filips van Artevelde in Gent aan de macht gekomen. Hij was de leider van de opstand die sinds 1379 tegen het grafelijk gezag was uitgebroken en werd gesteund door bevolkingsgroepen uit de grote steden. Deze waren voor hun economisch welvaren in hoge mate van Engeland afhankelijk en wensten daarom de grafelijke politiek in pro-Engelse richting om te buigen. Behalve Gent vielen ook Brugge, Damme en Sluis in handen van de opstandelingen. In navolging van Lodewijk van Male stelde Van Artevelde zowel voor de westvloot als voor het Zwin admiraal aan. Dit waren respectievelijk Frans Ackerman, een handlander van Filips van Artevelde, en Bartholomeus Coolman, die aanvankelijk als opvolger van Pieter Zoete in grafelijke dienst de Gentse rebellen op de Westerschelde bestreden had. In de slag bij Westrozebeke op 27 november 1382 behaalden de Fransen, die graaf Lodewijk van Male steunden, een overwinning op de opstandelingen en sneuvelde Filips van Artevelde. Bartolomeus Coolman, die geprobeerd had met de westvloot te vluchten, werd gevangengenomen en opgehangen.

De toegenomen spanningen met Engeland noopten de opvolger van Lodewijk van Male, de Bourgondische hertog Filips de Stoute, tot het treffen van defensieve maatregelen. In 1387 belastte hij de Vlaamse admiraal Jan Buuc met het admiraalschap van de westvloot, die deze veilig naar het Zwin moest leiden. In het Nauw van Calais werd de vloot overvallen door de Engelsen, die de meeste schepen kaaptten of tot zinken brachten. Jan Buuc werd gevangengenomen. De Engelsen weigerden Jan Buuc vrij te laten ondanks aandringen van Filips de Stoute. Naar hun idee had Buuc de Engelsen al teveel schade op zee toegebracht.⁸⁷ In de loop van de vijftiende eeuw vielen schepen van de westvloot, waarin het aandeel Hollandse en Zeeuwse bodems snel toenam, geregeld ten prooi aan Engelse

landsheer konden ontberen. ~

De verhoudingen tussen Holland en de Wendische steden bleven gespannen en telkens weer dreigden de vijandelijkheden opnieuw op te laaien met alle gevaren voor de Oostzeehandel van dien. In de zestiende eeuw leidden de conflicterende belangen tussen Holland en de Wendische steden opnieuw tot problemen. Ook nu was de rivaliteit met name gericht op de Sont, die in 1510-1511, 1522, 1532-1533, 1542 en in 1543 in het kader van de rivaliteit tussen Holland en Lübeck, en de Deense Successieoorlogen voor Hollandse schepen werd gesloten. Telkens wanneer een Sontsluiting de oostvaart bedreigde, overwoog Holland het vaarwater met geweld open te breken. Omdat dergelijke sluitingen zich incidenteel voordeden kon het gewest volstaan met ad hoc beslissingen over het al dan niet zenden van een oorlogsvloot. Steun van Habsburgse zijde bij de bescherming van de oostvaart was geenszins vanzelfsprekend. Integendeel, de Habsburgse inmenging in de Deense troonstrijd, die door dynastieke overwegingen werd ingegeven, was meestal nadelig voor de Hollandse handelsbelangen. Tot 1533 hield admiraal Adolf van Bourgondië zich afzijdig. De handelsbelangen van zijn stad Veere waren niet gebaat bij maritieme acties tegen de Hanze. Dit betekende dat Holland – Zierikzee en Antwerpen deden in de vroege zestiende eeuw voor het laatst met die acties mee – zijn lange traditie van zelfstandige belangenbehartiging ter zee voortzette. De kosten-batenanalyse die hieraan ten grondslag lag, werd toepasselijk verwoord in 1565: ‘dat de sluytinge van de Sont is van quader consequentie, [...] dat de schade die daer deur geleden wert, meerder is dan een gheeringh oorloghe kosten soude’.⁹¹ Terwijl voor de westvaart, de vaart op Frankrijk en Iberië, een defensieve oplossing werd gevonden, kozen de Hollanders voor een offensieve oplossing om hun oostvaart te garanderen.

Bescherming van de visserij

De opkomst van de Nederlandse zeevisserij, met name de haringvisserij waarin Vlaanderen voorop ging, betekende dat vissersschepen langer buitengaats waren. De toenemende economische betekenis ervan leidde tot het nemen van maatregelen ter bescherming van vissers in tijden van oorlog en onrust. Dit kon op drie manieren die al in de late middeleeuwen onderscheiden werden: ten eerste door een zogenaamd visserijbestand (‘stilsate’) af te sluiten tussen vorsten die met elkaar in oorlog waren en beloofden elkaars vissers met rust te laten; ten tweede, door het uitwisselen van vrijgeleiden of paspoorten die vissers meenamen aan boord, en ten derde door het uitrusten van konvooschepen.

Het eerste visserijbestand waarbij een Nederlands gewest betrokken was, werd gesloten in 1406 tussen Vlaanderen en Engeland. Het moest Vlaamse vissers garanderen dat ze veilig konden vissen in Engelse wateren. Bij de volgende visserijbestanden met Engeland, gesloten in 1439 en 1460 – het laatste tijdens de Rozenoorlogen (1455-1485) – was ook Brabant betrokken.

De tweede manier, het uitwisselen van vrijgeleiden, op Vlaams initiatief in 1439, mislukte, maar in plaats daarvan werd het genoemde visserijbestand gesloten. De uitwisseling van dergelijke paspoorten met Engeland vond plaats in 1442-1444 maar bleek geen garantie

voor veilige visserij: Vlaamse vissers vielen toch nog ten prooi aan Engelse oorlogsschepen en kapers.

Ten derde, de uitrusting van konvooschepen vond – voor zover bekend – voor het eerst plaats in Duinkerke in 1438 en in Zeeland en Holland in 1439, mogelijk omdat de twee gewesten niet in het visserijbestand met Engeland waren betrokken. De achtergrond moet worden gezocht in de Hollands-Wendische oorlog van 1438-1441. De samenstelling van de konvoovloot weerspiegelt het Zeeuwse overwicht in de haringvisserij op dat moment. Het gewest rustte samen met het eiland Voorne en Brielle als het belangrijkste centrum van de haringvisserij, zes buizen en een hulk uit tegenover vier buizen en een hulk door Holland. In de jaren 1440 overlegden de vissersplaatsen van Holland, Zeeland en Vlaanderen over gezamenlijke visserijbescherming. In 1445 rustten de drie zeegewesten voor het eerst gelijktijdig konvooiers uit waarmee de vereniging in een personele unie onder de Bourgondiërs vruchten leek af te werpen voor de bescherming van de visserij. In de volgende decennia leidden de Rozenoorlogen in Engeland en toenemende spanningen en oorlogen met Frankrijk geregeld tot het uitrusten van konvooiers die het resultaat waren van overleg tussen de vissersplaatsen en de gewestelijke autoriteiten. Van intergewestelijke samenwerking was geen sprake meer. Het ontbreken van Bourgondische druk van bovenaf om samen te werken was hier debet aan.⁹²

Dit veranderde onder de Habsburgers die tot samenwerking maanden en daarvoor hun centrale admiraal inzetten. Vanaf Filips van Kleef zijn de admiralen in toenemende mate bij de bescherming van de visserij tegen oorlogsgeweld betrokken geweest, zij het dat hun bemoeienis zich aanvankelijk beperkte tot Zeeland en Vlaanderen. In Zeeland nam de admiraal in de organisatie van de visserijdefensie een centrale plaats in doordat hij als heer van Veere, Vlissingen en Brouwershaven het grootste deel (ruim 80%) van de Zeeuwse visserijbelangen vertegenwoordigde en dus een groot eigenbelang bij de visserijdefensie had. In Vlaanderen kon hij voortbouwen op de admiraalstraditie van het gewest, maar bleef zijn bemoeienis voornamelijk beperkt tot het sluiten van visserijbestanden, zoals met Frankrijk in 1525 en het uitreiken van vrijgeleiden. De drie zeesteden Duinkerke, Nieuwpoort en Oostende en de Vier Leden van Vlaanderen (Gent, Brugge, Ieper en het Brugse Vrije) rustten echter hun eigen konvooschepen uit. De eersten richtten zich op de bescherming van de haringvisserij, hun belangrijkste bedrijfstak, de Vier Leden op de bescherming van de kust en de kustvisserij. De bijdrage van de admiraal bleef beperkt tot de uitreiking van commissiebrieven aan de commandant van de Vlaamse Statenvloot.

De ervaring dat de meeste haringbuizen bij hun terugkeer, volgeladen en in de buurt van de kust, door veelal kleine Franse kaperschepen genomen werden, leidde tot een verschillende afweging in Vlaanderen en Holland ten aanzien van konvooiering. In Vlaanderen, dat het dichtst bij de Franse vijand lag, wensten de zeesteden vast te houden aan eigen konvooschepen. In het veiliger gelegen Holland was men veel minder snel bereid tot de uitrusting van dergelijke schepen. Aangezien Holland in de zestiende eeuw het overgrote deel van de Nederlandse haringvisserij vertegenwoordigde, gaf dit gewest de doorslag bij het al dan niet gezamenlijk konvooieren. Intergewestelijke konvooiering was dan ook eerder uitzondering dan regel. Een gemeenschappelijk of bovengewestelijk commando over de Hollandse,

Zeeuwse en Vlaamse konvooschepen was in dat geval het maximaal haalbare. Behalve konvooiëring werden incidenteel vrijgeleiden uitgewisseld zoals met Frankrijk in 1536. Het feit dat de Vlaamse kustplaatsen proportioneel hogere kosten maakten voor de visserijdefensie dan Holland, heeft een rol gespeeld in het verder toenemen van het Hollandse aandeel in de totale Nederlandse haringvisserij tijdens de Frans-Habsburgse oorlogen (1521-1559).⁹³

Eerste marine van de Nederlanden

Aanvankelijk was het samentrekken van schepen tot een oorlogsvloot iets incidentiels; vaak een tijdelijke reactie op een politieke omstandigheid. Verschillende kenmerken van permanente marineorganisaties, waaronder staande vloten, arsenalen en admiraliteiten zijn van middeleeuwse oorsprong. In de Nederlanden werden ze in de loop van vijftiende en zestiende eeuw geïntroduceerd zonder nog gemeengoed te worden. De oudste voorbeelden zijn te vinden in het Middellandse Zeegebied, gevolgd door Atlantisch Europa. In Rouen was al voor het einde van de dertiende eeuw het zogenaamde *Clos des galées* gevestigd, de vaste marinebasis van de Franse koning. Admiraliteiten ontstonden rondom de permanente admiraalsfunctie die in Frankrijk en Engeland eind dertiende eeuw en in Vlaanderen eind veertiende eeuw tot ontwikkeling kwam. Ook staande vloten zijn een middeleeuws verschijnsel. De Engelse koning Hendrik V (1413-1422) beschikte al over zoiets als een koninklijke marine.⁹⁴ Filips de Goede liet in 1449-1450 in Sluis een arsenaal bouwen voor de opslag van zijn galeien.⁹⁵ In de vijftiende eeuw kwam zoals gezegd Veere, naast Sluis, op als oorlogshaven dankzij Hendrik en Wolfert van Borselen die verschillende keren oorlogsvloten, al dan niet in opdracht van de Bourgondische vorsten, hebben uitgerust.



Hendrik van Borselen, heer van Veere

Kopie van het standbeeld van Hendrik van Borselen (ca. 1404-1474) in de gevel van het stadhuis van Veere. Het origineel bevindt zich in Museum de Schotse huizen in Veere.

Fotocollectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag.



Wolfert VI van Borselen, heer van Veere en Zandenburg

[i]

Wolfert was admiraal van de zeegewesten buiten Vlaanderen in de periode 1466-1480.

Miniatuur uit het Haags Statutenboek van de Orde van het Gulden Vlies, 1468 of kort erna.

KB | Nationale Bibliotheek van Nederland, Den Haag.

Vaste voorzieningen bestonden ook wel op lokaal en regionaal niveau, maar waren veeleer uitzonderlijk en incidenteel. Van marine-scheepswerven was geen sprake. Bijzonder was dat Dordrecht permanent een eigen heerkogge aanhield. Ook sommige Zuiderzeesteden beschikten over stadsoorlogsschepen die zij zelfs na de Vrede van Venlo in 1543 aanhielden. Op regionaal niveau was er tussen 1522 en 1544 de vloot van de Staten van Vlaanderen voor de bescherming van de Vlaamse kust en de (kust)visserij die een semi-permanent karakter had. De aandacht gaat hier verder uit naar de staande vloot met Veere als

marinebasis. De ontwikkeling van de permanente admiraalsfunctie, eerst in Vlaanderen en

vervolgens voor de Nederlanden als geheel, en de Admiraliteit is aan het begin van paragraaf 1 besproken.

Dankzij de heren van Veere uit het Bourgondische huis, die tussen 1491 en 1558 het centrale admiraalsambt bekleedden – achtereenvolgens Filips van Bourgondië-Beveren (1491-1498), Filips van Bourgondië-Blaton (1498-1517), Adolf (1517-1540) en Maximiliaan van Bourgondië (1540-1558), groeide Veere zoals gezegd langzamerhand uit tot de vlootbasis van de Nederlanden. Terwijl aanvankelijk slechts incidenteel oorlogsvloten in de stad werden uitgerust, werd Veere vanaf 1550 de thuishaven van de vorstelijke oorlogsschepen. Het had er even op geleken dat de centrale regering een Bourgondische traditie wilde voortzetten door Sluis als oorlogshaven te gebruiken. De Brugse schilder en cartograaf Pieter Pourbus ontving in 1550 achttien pond voor een kaart van Sluis die hij in opdracht van de staatsraad en vlootcommissaris Cornelis de Schepper had gemaakt. Aan de hand van de kaart werd bepaald of de stad geschikt was voor de bouw van een arsenaal en een bergplaats voor oorlogsschepen. Mogelijk heeft admiraal Maximiliaan van Bourgondië, die geen gelegenheid onbenut liet om zijn stad te bevoordelen, een stokje gestoken voor de plannen met Sluis. In elk geval had de vorming van een vaste oorlogsvloot enkele nauw met elkaar samenhangende implicaties, die zich toespitsten op de ontwikkeling van Veere als oorlogshaven. In de eerste plaats werden de schepen buiten het vaarseizoen en in vreedstijd aangehouden zodat zij voortdurend beschikbaar waren. Dit betekende dat niet alleen in oorlogstijd maar ook in vreedstijd kosten gemaakt werden. Bovendien vereiste een vaste vloot speciale voorzieningen en een continu functionerende organisatie.⁹⁶

Wanneer de oorlogsschepen in het bezit van de vorst niet werden gebruikt, lagen zij in de haven. Om de kosten zoveel mogelijk beperkt te houden werden de schepen opgelegd en artillerie en tuigage verwijderd. Speciale wachters, één per schip, bewaakten de schepen gedurende de wintermaanden. 's Nachts verbleven zij aan boord en haalden zij, afhankelijk van de weersomstandigheden, de touwen aan of lieten ze vieren. Zij pompten overtollig water uit de schepen en zorgden ervoor dat er voortdurend tonnen water aan boord waren om een eventuele brand meteen te kunnen blussen. Het grootste probleem voor het beheer van de schepen was het rotten van de scheepsrompen. Om dit zoveel mogelijk tegen te gaan werden de schepen gebreeuwd en de naden in de scheepshuid met behulp van schoven ingesmeerd met teer. Maar het was vechten tegen de bierkaai, want de schepen rotten sneller 'met liggen dan met varen'. Dit was de belangrijkste reden waarom de centrale regering in 1561 besloot tot de verkoop van de Habsburgse oorlogsvloot. Met de in 1559 met Frankrijk gesloten vrede van Cateau-Cambrésis werd de noodzaak tot het in stand houden van een oorlogsvloot niet langer ingezien. Totdat de vloot werd verkocht hebben de inwoners van Veere volop geprofiteerd van de functie van hun stad als oorlogshaven.⁹⁷

De behoefte aan een staande vloot werd beleidsmatig onderbouwd door staatsraad Cornelis de Schepper die in november 1551 in een gedetailleerde memorie voor Maria van Hongarije vaststelde dat het operationeel houden van een vloot continu werk betekende. Een kleine dienst van vast walpersoneel werd opgericht. In de eerste plaats kwam er een superintendent-generaal die verantwoordelijk werd voor alle werkzaamheden aan de

schepen en benodigdheden als touw, ankers, zeilen, artillerie, buskruit, kogels en lantaarns.

De superintendant moet niet verward worden met de admiraal of de vlootcommissaris. Hij verrichtte zijn werkzaamheden onder hun leiding. De Schepper beval voor deze verantwoordelijke functie Goossen Kellenberg aan. Deze Antwerpse handelaar was door huwelijk verwant met een rijk Veers geslacht. Van jongs af aan had hij ervaring opgedaan met de uitrusting van schepen. Onder de superintendant werd verder een meestertimmerman aangesteld, die leiding gaf aan de verbouwing van de oorlogsschepen en erop toezag dat de timmerlieden hard genoeg werkten. Verder zouden ook de reeds aangestelde konstabel, de beheerder van alle scheepsbenodigdheden met uitzondering van de artillerie, en de controleur, hun werkzaamheden voortaan uitoefenen onder toezicht van Kellenberg.⁹⁸

Het grootste nadeel van een vaste oorlogsvloot was dat er niet alleen in oorlogstijd maar ook in vreedstijd kosten aan verbonden waren. In tijden van vrede probeerde men de kosten zoveel mogelijk te reduceren. Dit gebeurde door de oorlogsschepen te onttakelen en zo min mogelijk personeel, de grootste kostenfactor, in dienst te houden. In het algemeen waren zeelieden op de oorlogsvloot afkomstig van de visserij en de handelsvaart. Daar deden zij ervaring op en vonden zij werk, wanneer het vrede was. Op deze manier zijn marines gedurende het hele zeilvaarttijdperk aan hun manschappen gekomen, officieren uitgezonderd. Dit gold ook voor de Veerse oorlogsvloot van de Habsburgers.

De vaste kosten die de vloot meebracht betroffen de schepen, het geschut en de verdere benodigdheden, het walpersoneel met de wachters op de schepen, het officierscorps aan land, het arsenaal en de huur van pakhuizen voor de opslag van materialen. Het is onmogelijk deze kosten exact te bepalen, omdat de vlootrekeningen geen onderscheid maken tussen vaste lasten en incidentele uitgaven. Ook werden schepen, het geschut en de overige bezittingen van de vorst niet afgeschreven. Bovendien verschilden de kosten van jaar tot jaar. Volgens een grove schatting zouden de vaste kosten van de vloot, exclusief geschut en tuigage, jaarlijks 7.250 pond bedragen hebben. Dit is slechts een fractie (4,8%) van de gemiddelde jaarlijkse bestedingen aan oorlogsvloten in de Habsburgse Nederlanden, die in de jaren 1550 bijna 151.000 gulden bedroegen. In die zin had Cornelis de Schepper dus gelijk toen hij in zijn adviezen aan Maria van Hongarije beweerde dat met geringe meerkosten een vaste oorlogsvloot in stand kon worden gehouden. Dat was echter iets anders dan het permanent in de vaart houden van twintig schepen zoals de admiraal en de staatsraad aanvankelijk voor ogen hadden.

De Veerse oorlogsvloot van de Habsburgers voldeed aan alle kenmerken van een staande oorlogsvloot: de schepen waren eigendom van de vorst en waren op elk moment inzetbaar. De aanschaf van de schepen leidde in het begin van de jaren 1550 tot het ontstaan van een continu functionerende en professionele organisatie voor het beheer van de schepen en het geschut. Het feit dat de admiraal zich als heer van Veere kon verzekeren van de steun en loyaliteit van de Veerenaren, die als leveranciers voor de vloot goede zaken deden, heeft daarbij een belangrijke rol gespeeld.

De oorlogsschepen die tussen 1520 en 1560 door een Nederlandse admiraal in zee zijn gebracht, waren in het algemeen volgens de modernste technieken van die tijd bewapend en uitgerust. Tegelijkertijd vergde de uitrusting van oorlogsvloten nog geen grote

investeringen, althans niet in vergelijking met de galeien die Karel V in de Middellandse Zee onderhield of de grote oorlogsvloten van de zeventiende eeuw. Daarmee behoeft de stelregel dat de plaatsing van zwaar geschut aan boord gespecialiseerde oorlogsschepen vereiste nuancerings. Zonder veel extra kosten bouwden timmerlieden in korte tijd vrachtschepen om tot oorlogsschepen voorzien van geschutpoorten. Bij de vorming van de Veerse vloot speelde niet zozeer het ontwerp van de schepen een rol als wel de wens om over permanent inzetbare schepen te beschikken.

Ondanks de bijdetijdse uitrusting van de schepen, de professionele organisatie en de lokale steun was het militaire belang van de Veerse oorlogsvloot beperkt. Het tiental oorlogsschepen vormde zonder versterking geen partij voor de machtige Franse vloot in Het Kanaal. Qua omvang moet de Habsburgs-Nederlandse vloot dan ook veeleer vergeleken worden met de marines van Portugal, Denemarken en Zweden dan met die van Engeland en Frankrijk. De eigen oorlogsvloot moest in de eerste plaats de reputatie en de onafhankelijkheid van de Habsburgers op zee onderstrepen. Voor Walcheren was de oorlogsvloot een bewijs van het strategisch gewicht dat de centrale regering aan het eiland toekende. Voor Veere was de vorming van de vaste vloot het hoogtepunt van zijn specialisatie in oorlogsvaart. Achteraf beschouwd was de Habsburgse oorlogsvloot te Veere een tijdelijk experiment dat van 1550 tot 1561 heeft geduurd. Het was een reactie op de reeks oorlogen met en de aanhoudende dreiging uit Frankrijk. Niettegenstaande de beperkte militaire betekenis van de vloot, was zij in historisch en institutioneel opzicht een novum voor de Nederlanden als geheel.⁹⁹ Men beseftte dat een oorlogsvloot onmisbaar was voor de veiligheid van de Zeeuwse archipel en aanliggende wateren. De langdurige oorlog met Frankrijk in de jaren vijftig van de zestiende eeuw betekende dat niet langer kon worden volstaan met het nemen van incidentele beslissingen inzake de maritieme defensie. Het voeren van een continu beleid werd noodzakelijk. Daarvoor moest over permanent inzetbare middelen kunnen worden beschikt. Hier ligt een breuklijn met het verleden.

Maar hoe was dit te bekostigen? De wijnimpost leverde niet voldoende op om zelfs maar de kleine oorlogsvloot te Veere te kunnen financieren. Uit de verdeling van de totale defensieuitgaven, waarvan slechts een fractie aan de oorlogsvloot werd besteed, kan bovendien worden afgeleid dat de centrale regering prioriteit gaf aan de oorlogvoering te land. De initiatieven die uitgingen van de kustgewesten of de zeesteden ten behoeve van de bescherming van hun maritieme belangen reikten zelden verder dan één vaarseizoen. De Vlaamse Statenvloot vormde in dat opzicht de belangrijkste uitzondering. Als semi-permanente oorlogsvloot zou zij kunnen worden gezien als een gewestelijke voorganger van de Habsburgse oorlogsvloot te Veere.

De ontwikkelingen in Vlaanderen, noch die in Zeeland waren bepalend voor de uitvoerbaarheid van de Habsburgse maritieme politiek. Als het belangrijkste zeevarende gewest van de Nederlanden gaf Holland de doorslag. Het achtte zich met de betaling van de wijnimpost ontslagen van iedere verdere verplichting de maritieme politiek van de centrale regering te financieren. Hooguit leverde Holland incidentele bijdragen voor eenmalige expedities zoals voor de vloot van de Staten-Generaal in 1558. Maar ook over meer regelmatig terugkerende defensiemaatregelen, zoals de bescherming van de visserij, wenste

Holland zelt en per geval te beslissen. Dit gold zowel voor de besteding van de gelden als voor de uitrusting van oorlogsschepen. Niet alleen werden konvooischepen voor de haringvisserij in de eigen kustplaatsen uitgerust, hetgeen eveneens in Zeeland en Vlaanderen gebeurde, maar ook zijn vanuit Holland oorlogsschepen uitgezonden voor het beveiligen van de Oostzeehandel. Ten aanzien van de oostvaart voerde het gewest in feite een eigen maritieme politiek, die gekenmerkt werd door een incidenteel ingrijpen in uitzonderlijke omstandigheden zoals sluiting van de Sont of een acuut graantekort.

Toch erkende ook Holland de Zeeuwse specialisatie in oorlogsvaart. Deze specialisatie is in belangrijke mate te danken geweest aan de heren van Veere. Door de combinatie van hun admiraalschap en hun machtspositie op het strategisch gelegen Walcheren hebben zij een belangrijke bijdrage geleverd aan de uitvoering van de Habsburgse maritieme politiek. Deze culmineerde in de periode 1547-1558, toen de admiraalsfunctie en het Hollandse stadhouderschap in de persoon van Maximiliaan van Bourgondië waren verenigd. Daardoor vormde de Hollandse weigering de admiraal te erkennen niet langer een belemmering voor het voeren van een centrale maritieme politiek voor de Nederlanden. Binnen de grenzen van het mogelijke hebben de heren van Veere zich ingezet voor de maritieme belangen van de Habsburgers en hun Nederlandse onderdanen. Daarbij verloren zij echter nooit hun eigen belangen uit het oog. Hoewel het persoonlijk vermogen van de heren van Veere door hun verplichtingen als admiraal is aangetast, hebben zij indirect geprofiteerd van de welvaart van hun stad, die voor een deel te danken was aan de bedrijvigheid rondom de oorlogsvloot. Naast de admiraal stond Cornelis de Schepper als voornaamste van de vlootcommissarissen garant voor de ontwikkeling en uitvoering van het vlootbeleid. De ideeën achter het ontstaan van een permanente vloot en marineorganisatie kunnen op zijn conto geschreven worden.

Dankzij de Walcherse rede, de belangrijkste markt voor zeeschepen in de Nederlanden, en Arnemuiden, bij uitstek een arbeidsmarkt voor zeelieden, kon de Habsburgse oorlogsvloot in Zeeland te allen tijde en naar gelang de behoefte worden uitgebreid. Aldus bleef de huur van schepen voor de duur van een onderneming de meest toegepaste methode voor de uitrusting van oorlogsvloten in de Nederlanden.

Naar het model van De Schepper vormde de vloot te Veere een vaste kern, die met relatief geringe kosten kon worden onderhouden. Als het aan de admiraal en de staatsraad had gelegen, had de permanente oorlogsvloot een twintigtal schepen geteld, het minimale aantal om de Fransen in Het Kanaal te kunnen weerstaan. De centrale regering in Brussel, noch de Nederlandse onderdanen waren echter bereid het hiervoor benodigde geld op tafel te leggen. Niettemin gaf de Habsburgse regering in de Nederlanden op bescheiden wijze uitvoering aan het moderne idee van een vaste vloot en bijbehorende administratie. Zo konden de Zeeuwse afgevaardigden tijdens de vergadering van de Staten-Generaal in november 1557 wijzen op de oorlogsschepen die in hun gewest ‘zelfs in vreedstijd’ beschikbaar waren. Deze situatie zou uitzonderlijk blijven. Zoals gezegd kwam in 1561 met de verkoop van de schepen een einde aan de permanente oorlogsvloot.¹⁰⁰ Toen de watergeuzen in 1568 de kop opstaken, ontbeerde Alva een eigen vloot. Als vanouds moest hij een beroep doen op de stadhouder van Holland en Zeeland die een aantal Hollandse steden, waaronder Amsterdam, Hoorn en Enkhuizen, oorlogsschepen liet uitrusten om de strijd tegen de watergeuzen aan te

2 VAN DRIJVEND KASTEEL TOT MOBIELE GEVECHTSMACHINE

Gebruikte scheepstypen

Tot in de zestiende eeuw behoorden speciaal ontworpen oorlogsschepen in Noordwest-Europa tot de uitzonderingen.¹⁰² Variatie was troef onder de schepen waaruit oorlogsvloten werden samengesteld tussen de dertiende en de zestiende eeuw. De Bourgondische oorlogsvloot van 1470 bijvoorbeeld telde 35 eenheden die qua type en omvang sterk varieerden. Het grootste schip, een Venetiaanse kraak, had een omvang van 650 ton; het kleinste was een karveel van 40 ton.¹⁰³ Bij de hieronder gebruikte benamingen voor scheepstypen met een bijzondere betekenis voor de oorlogvoering moet worden gerealiseerd dat de schepen die ermee worden aangeduid per plaats en scheepsbouwer konden verschillen en ook in de loop van de tijd konden veranderen.



Stadszegel van Damme

[i]

Op het zegel staat een heerkogge, een overnaads schip met één mast en kastelen op het voor- en achterdek. In de vlag een hond die symbool staat voor Hondsdam, de oude benaming voor Damme.

Uit: H. Ewe, *Schiffe auf Siegeln* (Rostock 1972).

In verhalende bronnen wordt vanaf de dertiende eeuw één type schip – de (heer)kogge – het meest genoemd, wat iets zegt over de bruikbaarheid van het schip in de wateren die de Lage Landen omspoelden. Koggen, bekend als de handelsschepen bij uitstek van de Hanze,

werden ook gebruikt voor de zeeoorlog. Er werden dan voor- en achterkastelen –

gevechtsplatformen – op geplaatst en extra bewapening. Melis Stoke geeft in zijn *Rijmkroniek* (ca. 1305) de meeste inlichtingen. Hij vertelt hoe schepen over de Arne een soort drijvende stadsmuur vormden. Ook schrijft hij dat ze werden ingezet na de dood van graaf Floris V in 1296 in West-Friesland en daarna in Zeeland, zowel aan Hollandse als Vlaamse zijde. Eentje werd gebruikt als brander, vier andere vervoerden ‘sgraven dranc’, en van de Vlaamse wordt gezegd dat ze ‘koketten ende castelen’ hadden: manden en kastelen. Interessant is dat Franse galeien die samen met de Hollandse schepen de Zeeuwse koggen achtervolgden, erin slaagden om ze in te halen; ze ‘ontroyden ze’. Daarop trokken de Zeeuwen hun koggen op het droge.¹⁰⁴

Wat opvalt is dat Franstalige bronnen meer verschillende scheepstypen noemen dan Hollandse. Zo wordt de baardse of ‘houckboot’ genoemd bij de Hollandse landing te Stavoren in 1345 door de Henegouwse schrijver Froissart: ‘barges et des hocquebos’.¹⁰⁵ Deze laatste waren zeewaardige vissersboten en hadden meer diepgang en daarom wierpen ze verder van de landingsplaats het anker uit.¹⁰⁶ De baardse was een groot schip, voorzien van kastelen en roeiriemen en in staat om tientallen manschappen te vervoeren.¹⁰⁷ De Hollanders zetten ze bijvoorbeeld in voor patrouille-activiteiten in 1315 langs de Vlaamse kust.



Schip voor anker aan een walvis met Sint-Brandaan

[i]

Episode uit de reis van Sint-Brandaan waarbij zijn schip op een ‘eilandvismonster’ stuit. De bemanning is bezig de steekmast te strijken. De vervaardiger heeft moeite gedaan het schip gedetailleerd weer te geven. Het is een

overnaads kielschip met een stuurboordroer.

Aan de boeg is een anker zichtbaar en een boegspriet die buiten het ingekleurde beeld valt. In de mast en op de voor- en achterplecht zijn een vlag en gekleurde vlaggen aangebracht. Opvallend is de opbouw op het achterdek: een achterkasteel met kantelen.

Miniatuur Ms. Bodl. 764, fol. 107.

Bodleian Libraries, University of Oxford, Oxford.



Mataró-model

[i]

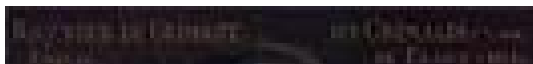
Een Atlantische nef met één mast.

Houten scheepsmodel, begin vijftiende eeuw.

Foto Theo de Man.

Maritiem Museum, Rotterdam.

Een ander type, kielen, nefs of *nés*, werden uitgebreid vermeld bij de maritieme acties in 1304, toen de bevelhebber Grimaldi ‘XXXVIII Nés, grans et beles, [...] a chateaux, devant et derrieres’ [38 kielen, groot en mooi [...] met kastelen voor en achter] te Zierikzee inzette.¹⁰⁸ Ieder schip had een springaal, dat is een fors spangeschut, en de boorden waren verhoogd met tinnen, een soort kantelen waar de strijders zich achter konden verschuilen. Sommigen menen dat de nef gelijktijdig met en analoog aan de baardse en de kogge evolueerde. Hoewel er in de dertiende eeuw weliswaar nog onderscheid gemaakt werd tussen deze typen, voeren ze vaak in dezelfde vloten, waaruit blijkt dat ze dezelfde snelheid hadden en gingen ze uiteindelijk zo in elkaar op dat hun benaming nog slechts een kwestie van taalgebruik is.¹⁰⁹





Reinier Grimaldi

[i]

Reinier Grimaldi (ca. 1264-1314), admiraal van Frankrijk (1304-1314) kwam met galeien en grote schepen de Hollandse graaf Willem III te hulp in juni 1304 bij de zware strijd om Zeeland bewesten Schelde.

Musée Masséna, Nice.

Aan het einde van de middeleeuwen zou de hulk de kogge verdringen en kwamen er ook twee- en zelfs driemasters.¹¹⁰ Dat het schip tactisch minder nuttig was, wil natuurlijk niet zeggen dat dit ook voor de logistiek gold. Het is goed denkbaar dat hulken in grote vloten meevoeren, zoals in 1315 en 1345, maar in de verslagen niet expliciet werden vermeld.¹¹¹ In de vijftiende en zestiende eeuw won de hulk aan logistiek-militaire betekenis. Filips de Goede bezat er één in 1427 voor het transport van troepen naar Zevenbergen. Dertig hulken werden ingezet ter ondersteuning van de vloot voor La Rochelle in 1436. De zeilschepen afkomstig uit verschillende landen die werden gebruikt voor het beleg van Calais in 1436 werden als hulken aangeduid.¹¹²





Laat-middeleeuwse hulk met vier masten

[i]

Een kogge had één mast en de hulk meerdere. Vanaf 1500 werden hulken steeds populairder dan koggen en namen ze flink in omvang toe

Miniatuur uit: *Histoire de la guerre de Juifs*, ca. 1480. Cod. 2538, fol. 109r.

Österreichische Nationalbibliothek, Wenen.

Geroeide schepen, die bijna altijd ook zeilen voerden, hadden het voordeel dat ze beter wendbaar waren dan zeilschepen wat hun voorkeur verklaart in de oorlogvoering ter zee. De Bourgondische hertogen gebruikten verschillende geroeide schepen die ze inzetten voor vlootacties in zowel de noordelijke wateren als in de Middellandse Zee voor hun kruistochtavonturen. De balengier bijvoorbeeld was volgens kroniekschrijver Froissart uiterst geschikt voor het varen in ondiepe wateren, het uitvoeren van landingen en voor kaapvaart.¹¹³ Filips de Goede maakte er gebruik van, maar ook kapers en piraten in de drie kustgewesten.¹¹⁴ In 1426 werd een balengier ingezet voor de beveiliging van de Zuiderzee. De baardse, die net als de balengier zowel geroeid als gezeild kon worden, speelde een grote rol in de Hollands-Wendische oorlog (1438-1441) waarvoor er in 1438 maar liefst tachtig speciaal gebouwd werden in Holland en Zeeland.¹¹⁵ Ook galeien, vooral bekend van de Middellandse Zee, waren van betekenis voor de oorlog ter zee in de wateren van de Lage Landen. Filips de Goede liet ze bouwen in Italië – in Nice in 1443-1444 en in Pisa in 1464 – maar ook in Antwerpen. Deze laatste werden in 1450 gestationeerd in Biervliet, Sluis, Nieuwpoort en Duinkerke. Elk van deze galeien telde 300 koppen en waren elk onder meer voorzien van vijf vogelaars of achterladers, twee veldslangen op een blok (*coulevrines sur*

chevalet) en twaalf handveldslangen en twaalf grote arbaleten met windassen (*grosses*

arbalètes à guindeau). ¹¹⁷



Galeien en baardsen in actie tijdens de
Honderdjarige Oorlog

[i]

Hier vaart een Engelse vloot eind veertiende
eeuw onder leiding van de hertog van
Gloucester naar Brittannië.

Miniatuur in vijftiende-eeuws manuscript van
de *Chroniques de Froissart*. Ms. Harley 4379,
fol. 60v.

The British Library, Londen.

Vóór de introductie van de geschutpoort rond 1500 waren geroeide schepen die in tegenstelling tot zeilschepen zwaar geschut op de boeg konden plaatsen, in het voordeel. ¹¹⁷ Filips de Goede's galeien zijn al meermaals genoemd. Dit waren de enige scheepstypen die Filips van Kleef in zijn traktaat noemde in verband met de oorlogvoering ter zee in de zestiende eeuw. Volgens Filips waren galeien voor de ruwe noordelijke wateren minder geschikt, maar dankzij het feit dat zwaar geschut aanvankelijk beter op galeien dan op zeilschepen kon worden ingezet, behielden geroeide schepen aanvankelijk betekenis voor de zeeoorlog. De Habsburgers hebben in de Nederlanden geen gebruikgemaakt van galeien, maar wel werden deze contreien rond het midden van de zestiende eeuw verschillende keren opgeschrikt door Franse galeien die voor de Zeeuwse kust verschenen en de kustbewoners grote angst aanjoegen. ¹¹⁸ Hoewel galeien nog een rol zouden spelen in de eerste decennia van de Nederlandse Opstand, behield het zeilschip in de Nederlandse maritieme oorlogvoering onder Karel V de overhand. Niet het scheepstype, maar de plaatsing van zwaar geschut aan boord was bepalend voor de schepen die gebruikt werden voor de oorlog. Die ontwikkeling is al te signaleren in de vijftiende eeuw toen het karveel, waarmee oorspronkelijk een karveelgebouwd schip werd bedoeld, synoniem werd voor een

gespecialiseerd oorlogsschip. ¹¹⁹ Hendrik van Borselen heeft verschillende karvelen

uitgerust voor oorlogvoering ter zee.

Naast de mogelijkheid tot het voeren van geschut moesten oorlogsschepen onder meer bestand zijn tegen zwaar weer. Verder dienden zij langere tijd in zee kunnen blijven, goede zeileigenschappen hebben en met een behoorlijke snelheid kunnen varen. Filips van Kleef beval schepen met een dubbel dek aan omdat deze zwaarder bewapend konden worden en onder slechte weersomstandigheden zich beter handhaafden dan schepen met een enkel dek. De Nederlandse schepen lijken aan die eis te hebben voldaan. Volgens Cornelis de Schepper waren Nederlandse schepen, in het bijzonder de hulken, steviger dan de Spaanse. De Nederlandse schepen konden daardoor het hele jaar door varen en waren veel beter geschikt voor het voeren van zwaar geschut. Het gebruik van geschut vergde veel van de schepen. In 1561 merkten viceadmiraal-generaal Adolf van Wakken, vlootcommissaris Karel Quarre en Goossen Kellenberg, superintendent van de Habsburgse oorlogsvloot, over de *Zeeridder* het volgende op: 'Dit scip es [...] wel propys ter oirloghen, maer overmits tselve scip diveersche voiaigen gedaen heeft ende met tgroot gescut daer op gebruyct zeer gecrenct ende geswact is, staet tot groote coste van timmeraije [...]’.



Zeegevecht tussen twee hulken

[i]

De schepen bestrijden elkaar op afstand met hun scheepsgeschut waarbij ze het vooral gemunt hebben op masten en tuigage om de tegenstander vleugellam te maken.

Miniatuur uit O. Magnus, *Carti marina et descriptio septentrionalium terrarum*, 1539.

Universiteitsbibliotheek Gent, België.





Zeeridder

[i]

'Den zeeridder of meerman' van Adriaen Coenen (1514-1587). Coenen woonde zijn hele leven in Holland en gaf zijn naam (Schilperoort, zijn achternaam van moederskant) en wapen mee aan een afbeelding van een zeeridder, ofwel 'de meerman van de meermin'. Onderaan bevindt zich een tweede zeeridder, een aap met vissenstaart en een behaarde meerman, aangeduid met 'nerides'.

Uit: A. Coenen, *Het Visboeck* (1577-1581).

KB | Nationale Bibliotheek van Nederland, Den Haag.

De zeileigenschappen waren eveneens een punt van zorg. Toen het grote schip van admiraal Adolf van Bourgondië, de *Marie*, in 1521 was uitgerust, was men er een halve dag mee op zee om te 'experimenterene hoe dattet zeylde'. In het algemeen waren de Nederlandse schepen minder snel en minder wendbaar dan de Spaanse. Zo was het laatste schip van de Habsburgse oorlogsvloot dat werd aangekocht, de *Gouden Leeuw*, 'wel vast getimmert ende wel voorzien zoe dat behoirt, propys ter oorlogen, maer overmits tselve scip cort ende wijdt es en zeylt nyet wel'. Aangezien het schip, een hulk, geschikt werd geacht voor oorlogvoering, maar niet goed zeilde, moet worden aangenomen dat de stevigheid en dus de

mogelijkheid tot het voeren van geschut onder de Habsburgers belangrijker werden geacht

dan de zeileigenschappen. ¹²⁰

Samenstelling oorlogsvloot

Tactiek: oorlogvoering als op het land

Bij maritieme acties werden in de middeleeuwen vooral tactieken uit landgevechten toegepast. Door hun zware pantsering waren ridders doodsbenauwd voor het water. Daarom bonden ze in een zeeslag liefst de schepen aan elkaar om elkaar zo op platforms te bevechten. De beroemdste schipbrug was de Friese drijvende *evenhoghe* voor Damiate op 24-25 augustus 1218, waardoor de kettingtoren die de havenmond afslot kon worden veroverd, een feit dat later tot epische proporties werd opgeblazen. ¹²¹ Ook gebruikte Melis Stoke bij de beschrijving van een zeeslag termen uit landgevechten. ¹²²



Het zaagschip

[i]

Niet dat dit schip ooit echt bestaan heeft, maar het was in de verbeelding wel duidelijk wat het nut ervan kon zijn: kettingen die havens afsloten door te zagen door er overheen te varen. Een 'serrarius' is een zager.

Uit: O. Magnus, *De Navibus serratis*, 1555.

<http://runeberg.org/olmagnus/0419.html>



De inname van Damiate

[i]

Twee fragmenten van het grootste bewaard

.. .. .

gebleven wandtapijt uit de zeventiende eeuw (10.75 x 2.40 m). Het stelt de aanval op Damiate voor. Rechts van de toren het Haarlemse schip dat de ketting voor de haveningang zou hebben doorgezaagd. Wandtapijt door Joseph Thibauts Thierpont, naar ontwerp van Cornelis Claesz. van Wieringen, 1629.

Stadhuis, Haarlem.

Foto's Ron Brand, fotomontage Anja Brand-Heemskerk, 2006.



De inname van Damiate

[i]

Wandtapijt door Joseph Thibauts Thierpont, naar ontwerp van Cornelis Claesz. van Wieringen, 1629.

Stadhuis, Haarlem.

Foto's Ron Brand, fotomontage Anja Brand-Heemskerk, 2006.

Het is niet zo dat er helemaal geen tactieken waren. Er waren meestal drie fasen, die ook weer waren afgekeken van de gevechten op het land: 1 manoeuvreren; 2 artillerieduels; 3 enteringen. Bij de eerste fase van het manoeuvreren werd geprobeerd om de zon in de rug te krijgen en op de loefzijde van de wind te komen. In de tweede fase kwamen de vloten naderbij en gebruikten ze scheepsgeschut en bogen om nabij steun te verlenen. Deze fase van het gevecht was de meest beweeglijke.¹²³ Daarna ging het gevecht over op een meer statische derde fase van het enteren, waarbij schepen dus soms aan elkaar gebonden werden.¹²⁴ Wel was sprake van eenvoud, de beschikbare slagkracht concentreren en het voorzettingsvermogen om het vol te houden. Ter illustratie kan de goed gedocumenteerde slag bij Zierikzee uit 1304 dienen. Hieronder wordt ingegaan op de tactiek van een zeegevecht.





Handgemeen op zee

[i]

Nadat men elkaars schepen op afstand had bekogeld met geschut en boogschutters hun pijlen hadden afgevuurd op de bemanning, volgde een entering en werd het gevecht man tegen man uitgevochten.

Miniatuur uit *La Premiere guerre punique*, vijftiende eeuw. Ms 10777, fol. 44 vo.

Koninklijke Bibliotheek, Brussel.



Het enteren

[i]

Na het manoeuvreren en elkaar beschieten is

.....

de laatste fase die van het enteren: de zeilen zijn gestreken en met pikhaken wordt het vijandelijke schip aangeklampt en bestormd. Miniatuur uit *La première guerre punique* (ca. 1460). Ms. 10777, fol. 90v. Koninklijke Bibliotheek, Brussel.

Bij Zierikzee streden Hollandse schepen, gesteund door admiraal Reinier Grimaldi uit Monaco, tegen een Vlaams-Zeeuwse vloot.¹²⁵ Tijdens de eerste, beweeglijke fase boden de Hollanders, die geholpen werden door Franse galeien hun belagers een warm onthaal. Pijlen en quarelen – extra dikke pijlen uit zwaarder spangeschut – stegen op uit zo'n 60 oestellen en springalen, 200 bancarmborsten en 1000 armborsten, de kleinere (kruis)bogen niet meegeteld. Armborsten zijn een soort *longbows*, al dan niet zoals de oestellen en springalen op de schepen vastgezet. De impact van dit geschut moet niet worden verwaarloosd. Ze veroorzaakten afschuwelijke verwondingen aan het hoofd en tegen de oestellen waren zelfs de harnassen en maliënkolders van de ridders niet bestand. Al op 500 meter afstand begonnen dergelijke artilleriebarrages. De Hollanders maakten grote vuren van droog hout en wierpen het naar hun tegenstanders. Toen enkele schepen geïsoleerd raakten, vulden hun vijanden een kogge met stro en pek. Het lukte de verdedigers om met lansen de brander af te houden, terwijl hun kameraden met het scheepsgeschut de Vlamingen onder vuur namen. Uit alles blijkt dat de slagkracht bijeen werd gehouden.



Oestel

[i]

Foto van een oestel of springaal. Door het zware gewicht ineens te laten zakken, wordt het projectiel uit de slinger geworpen. Het bereik is tot ongeveer 450 meter.
<https://www.worldhistory.org/image/8822/medieval-ballista/>

De slotfase van aanvallen en enteren begon tijdens hoogwater toen de Vlamingen en

Zeeuwen onverwachts de aanval inzetten. Iachtig schepen stevenden als eenheid vooruit. Volgens een Franse kroniekschrijver zouden veertig schepen in één lijn hebben gevaren, maar gezien de smalle wateren lijkt dit getal een *topos*. Nadat de vloot in deze slagorde de Vlaamse en Zeeuwse schepen bereikte, kwam ze langszij om te enteren. Hollandse schepen klampten zich aan elkaar vast, een tactiek die Grimaldi vaak had gezien bij de Spanjaarden, Fransen en Italianen in de zeeslagen rond Sicilië vijf jaar eerder. De strijd begon om zes uur 's avonds en duurde tot na zonsondergang en kostte de Vlamingen vrijwel de gehele vloot. Ook hier weer die eenvoud en concentratie; van creatieve initiatieven bleek niets. Men streed ook in zulke smalle wateren dat ruimte voor manoeuvre ontbrak.



Steenbus

[1]

In de veertiende eeuw kwamen de eerste vuurwapens aan boord. Aan land werd buskruit gemaakt uit salpeter, zwavel en kool (verhouding 4:2:1) en vervolgens aan boord gebracht. Na het vullen van de steenbus met buskruit is deze gereed tot vuren.

Uit: *Büchsenmeisterbuch*, ca. 1400. Cgm.

600, fol. 3.

Bayerische Staatsbibliothek, München.





Bereiden van buskruit

[i]

In de veertiende eeuw kwamen de eerste vuurwapens aan boord. Deze afbeelding toont het maken van buskruit uit salpeter, zwavel en kool in de verhouding 4:2:1.

Uit: *Büchsenmeisterbuch*, ca. 1400. Cgm. 600, fol. 17.

Bayerische Staatsbibliothek, München.

Een halve eeuw later kwam er een kleine verandering in de eerste fase van de gevechtsvoering, die grote gevolgen zou krijgen, niet alleen tactisch. In 1351 vond de zeeslag bij Zwartewaal plaats. Op de Hollandse schepen, die zich voorbereidden op een slag met de Engelsen, werd de munitie aan boord gebracht, voor het eerst inclusief buskruit. In Schiedam werd behalve een voorraad van potten met ongebluste kalk aangesleept om de tegenstanders in de ogen te strooien, sulfer voor het buskruit in bussen, geleverd.¹²⁶ Deze bussen wogen licht en vroegen nog niet om aanpassing van de schepen, maar dat was een kwestie van tijd. De introductie van zwaar geschut aan boord rond 1500 zou er uiteindelijk toe leiden dat schepen de strijd met elkaar konden aanbinden zonder dat enteren noodzakelijk was. Desalniettemin bleven in de vijftiende en zestiende eeuw vaartuigen eerst en vooral gevechtsplatformen waarop gevochten werd met dezelfde wapens en volgens nagenoeg dezelfde tactieken als op land.¹²⁷ Enteren zou nog tot in de zeventiende eeuw de gangbare tactiek blijven.





De slag bij Arnemuiden, 1338

[i]

Deze slag in 1338 was het eerste zeegevecht in de Europese geschiedenis waarbij gebruik werd gemaakt van buskruit. Het Engelse vlaggenschip de *Cristoffer* was uitgerust met drie kanonnen. De strijd vond plaats in de Honderdjarige Oorlog. De Engelse vloot die in die plaats aanwezig was, vervoerde ladingen wol voor de Engelse koning en zijn Vlaamse bondgenoten. Een Franse vloot viel aan en won.

KB | Nationale Bibliotheek van Nederland,
Den Haag.

Huur van schepen

Wanneer een opdracht tot de uitrusting van oorlogsschepen was verstrekt, moesten de benodigde schepen worden gevonden. Geen plek in de Nederlanden was daarvoor meer geschikt dan de Schelde delta, inclusief het Zwin waar in de middeleeuwen veel schepen beschikbaar waren. In de veertiende eeuw maar mogelijk ook al eerder hebben de Vlaamse graven er verschillende malen oorlogsschepen uitgerust.¹²⁸ In de vijftiende eeuw werd Sluis de marinebasis van de Bourgondiërs. Van de schepen voor de Bourgondische vloot die Karel de Stoute in 1470 verzamelde, werden er twintig uitgerust in Sluis, dertien in Veere, Middelburg en Arnemuiden en twee in Le Crotoy aan de monding van de Somme.¹²⁹

In de loop van de vijftiende eeuw werd de Walcherse rede van grote betekenis voor de scheepvaart en daarmee ook voor de vorming van oorlogsvloten. Dankzij de combinatie van het admiraalschap van de heren van Veere en de rede van Arnemuiden kon Walcheren uitgroeien tot het belangrijkste centrum voor oorlogsvaart in de Nederlanden. In 1536 verklaarden de Staten van Holland dat Zeeland meer geschikt was voor het uitrusten van oorlogsschepen dan Holland dankzij de aanwezigheid van vele grote schepen uit het

buitenland en diverse benodigdheden voor oorlogvoering. Dit moet als een erkenning van

een Zeeuwse specialisatie in oorlogsvaart worden opgevat. Deze erkenning was echter niet gespeend van eigenbelang. De Hollanders wilden voorkomen dat hun schepen voor de oorlog werden gebruikt en prezen daarom de buitenlandse schepen op de Walcherse rede aan. Zeeland bood daarnaast een geografisch voordeel: de Zeeuwse havens lagen dicht bij open zee dan de Hollandse.¹³⁰



Antwerpen aan de Schelde

[i]

Havengezicht met de *Salvator II* van Dierick van Paesschen. Onder de naam *Jhesus* nam het schip deel aan bescherming van de haringvloot in 1521. Het gaat om het schip op de voorgrond.

Anoniem schilderij 'Antverpia in Brabancia', ca. 1518-1540.

Collectie Stad Antwerpen – MAS | Museum aan de Stroom, Antwerpen.

Foto Bart Huysmans en Michel Wuyts.

In oorlogstijd konden scheepseigenaren dankzij hogere vrachtprijzen veel meer verdienen dan in vreedetijd. Handelaren hadden uiteraard vaak belang bij voortgang van de handel, al konden oorlogsomstandigheden ook voor hen lucratieve kansen bieden. Schippers en reders waren hoe dan ook niet zomaar bereid hun schepen voor militaire doeleinden te verhuren. Oorlogsvaart bracht bovendien extra risico's mee. Om toch aan schepen te komen kon de vorst of zijn regering er beslag op laten leggen. In 1464 werden bijvoorbeeld ruim veertig karvelen – karveelgebouwd maar waarschijnlijk betrof het een apart scheepstype – aan de ketting gelegd in Sluis, waarvan er tien werden ingezet voor een expeditie in de Middellandse Zee. In 1470 werden in Zeeland twee handelsgaleien van elk 500 ton, die ook voor oorlogvoering geschikt waren, aan de ketting gelegd voor de oorlogsvloot die Hendrik van Borselen aanvoerde.¹³¹ In 1521 confisqueerde Adolf van Bourgondië het palestinaschip van Dierick van Paesschen – bedoeld voor het vervoer van pelgrims naar het heilige land – ten behoeve van de konvooiëring van de haringvisserij. Om te vermijden dat de weigerachtige schippers er met hun schepen vandoor gingen, werden de zeilen van boord gehaald. Ook de vlootcommissarissen selecteerden schepen en sloten overeenkomsten met scheepseigenaren. Zij lieten zich adviseren door de kapiteins die op de schepen zouden varen.¹³²

Voor de uitrusting van oorlogsvloten werden zowel Nederlandse als buitenlandse schepen

gehuurd. De genoemde karvelen uit 1464 waren bijna allemaal Bretons. Van de elf schepen die Adolf van Bourgondië in 1521 uitrustte, waren er acht uit de Nederlanden en drie uit het buitenland afkomstig. In 1536 werden dertig Nederlandse, zes Spaanse en zes Portugese schepen uitgerust voor een vloot die bestemd was voor het ontzet van Kopenhagen.

De Nederlandse schepen die voor oorlogvoering of konvooiering werden gebruikt, kwamen uit alle kustgewesten, inclusief Friesland, en Brabant. De meeste waren eigendom van Hollanders. Zij beschikten immers over de grootste handelsvloot in de Nederlanden. De Hollandse schepen werden niet alleen in Zeeland gehuurd. Wanneer het gewest zelf oorlogsschepen in zee bracht, zoals in 1533 en 1557, maakte het gebruik van schepen en faciliteiten in Amsterdam en Waterland. In de winter van 1538-1539 gaf de keizer aan de heer van Bossu opdracht tachtig à honderd schepen uit te rusten ten behoeve van de strijd tegen de Turken. Uiteindelijk werden 44 schepen verzameld, die bijna allemaal in de Zuiderzeesteden werden gehuurd. De schepen werden overgebracht naar Zeeland om daar te worden voorzien van manschappen en artillerie.

De admiraal, de rentmeester van Zeeland bewesten Schelde en andere functionarissen verhuurden soms hun eigen schepen voor de uitrusting van een oorlogsvloot. In 1521 zette Adolf van Bourgondië zijn schepen *Marie* (220 vaten) en *Barcke* (120 vaten) in. Daarnaast werd een enkele keer gebruikgemaakt van gekaapte schepen. De huurprijs hing af van de grootte van de schepen. Om de huurprijs vast te stellen bepaalden zogenaamde ‘gaugierders’ in opdracht van de admiraal de maat van de geselecteerde schepen in tonnen, vaten of brouages.¹³³

Aankoop van schepen

Huur was de belangrijkste manier om aan schepen te komen. Soms echter kon de aankoop van schepen een aantrekkelijk alternatief bieden. De graaf van Vlaanderen beschikte in 1381 en 1382 over een eigen schip, waarschijnlijk een balengier.¹³⁴ Filips de Stoute kocht twee hulken, één in 1387 en één in 1390.¹³⁵ Diverse Nederlandse vissersplaatsen kochten voor de aanvang van het haringseizoen een of twee schepen, die voor de konvooiering werden ingezet. Een duidelijke ontwikkeling van huur naar koop is niet herkenbaar. Filips van Kleef maakt het onderscheid maar gaat er verder aan voorbij. De keuze zal mede bepaald zijn door de verwachte duur van de oorlog. In 1547 kocht de stad Nieuwpoort in Zeeland voor 1.800 pond parisis een Bretons schip van 90 vaten om als konvooischip dienst te doen. Het aandeel van de huur van konvooischepen maakte in 1547 23% uit van het aankoopbedrag van de totale kosten van konvooiering. Met relatief geringe meerkosten beschikte men over een eigen schip, dat het jaar daarop opnieuw werd ingezet. De Zuiderzeesteden hadden eigen schepen tegen Friese en Gelderse kapers. Zo beschikte de stad Hoorn sinds 1517 – na de inval van Grote Pier – over een in Edam gebouwde baardse.¹³⁶

Op gewestelijk niveau was er tussen 1522 en 1544 de Vlaamse Statenvloot. De vloot bestond uit enkele, door de Vier Leden van Vlaanderen aangekochte schepen die voor de

duur van de oorlog in dienst bleven, maar na het sluiten van een bestand weer werden

verkocht. De thuisbasis van de Statenvloot was Sluis, de oorlogshaven van Vlaanderen. ¹³⁷

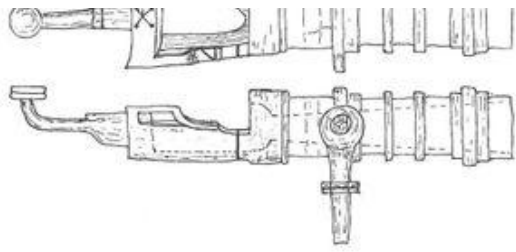
De aankoop van de eerste oorlogsschepen door de centrale regering in 1550 was dus niets nieuws voor de Nederlanden. Het was veeleer een nieuwe stap van het centrale gezag, dat overstag ging voor de voordelen die admiraal Maximiliaan van Bourgondië en vlootcommissaris De Schepper hadden uiteengezet: aanschaf was goedkoper dan huur en eigen schepen waren voortdurend beschikbaar en daardoor meteen inzetbaar. De meeste schepen van de vaste Habsburgse oorlogsvloot in Veere werden gekocht in 1550 en 1551, veertien in totaal. In laatstgenoemd jaar werden drie schepen verkocht en ging er één verloren. Afgezien van enkele wijzigingen in de samenstelling gedurende de volgende jaren was aldus een vaste kern van oorlogsschepen gevormd, die tot 1561 in Habsburgs bezit bleef. De schepen werden in Zeeland gekocht, meestal door de vlootcommissaris. De viceadmiralen en vloothoofden en kapiteins dienden hem daarbij van advies.

Voor zover bekend varieerde de omvang van de schepen van 300 ton (*Valk*) tot minder dan 40 ton (*Zwaluw*). In het laatste geval ging het om een klein vaartuig. De prijs van de schepen werd onder meer bepaald door de kwaliteit, de tonnenmaat en de bijgeleverde tuigage en artillerie. De *Valk* werd voor 4.700 pond gekocht met volledige uitrusting en artillerie, ‘comme elle estoit retournee de mer’. De *Gouden Leeuw* kostte in 1558 5.250 pond inclusief tuigage maar zonder geschut. ¹³⁸ Zoals gezegd was de aanschaf van schepen als aandeel binnen de kosten voor zeeoorlog relatief gering.

Bewapening van schepen

De wapens gebruikt aan boord waren dezelfde die in oorlogvoering te land werden ingezet. Diversiteit voerde de boventoon. Voor de introductie van vuurwapens in de jaren 1330 was hoogte een belangrijke factor voor de inzet van werpwapens, waarvoor enkel spierkracht vereist was, en wapens die een projectiel konden afschieten met behulp van een mechanisme zonder vuurkracht. Voorbeelden van werpwapens die op Bourgondische oorlogsschepen in de jaren 1436-1475 zijn gebruikt zijn de lans, de halve lans, de piek, de *barreau* (staaf), de *darde*, de *guisarme* (steekwapen, snijdend aan twee zijden) en de *vouge* (slag- en stootwapen). Andere gebruikte wapens zijn de enterhaak, de bijl, de koevoet en aarden potten, waarschijnlijk gevuld met een uiterst brandbare, zelfs explosieve substantie. ¹³⁹ Tot de spanwapens (*armes de traite*) behoorden de boog en de kruisboog. Tot de verdedigingswapens behoorden zwaarden, die werden meegenomen aan boord van galeien in 1444 en in 1464, harnassen waarvan er in 1441 150 werden meegenomen aan boord van het vlaggenschip voor de bemanning. Brigandines – een soort van lichaamsbescherming – en helmen werden gebruikt door de roeiers op de in Vlaanderen uitgeruste galeien. Ook de verschansingen die aan boord van schepen werden aangebracht, vaak in de vorm van schilden, hadden een defensieve functie, in het bijzonder op de geroeide schepen. Hun functie werd in de loop van de tijd steeds meer decoratief. ¹⁴⁰





Pothond, een smeedijzeren achterlader (5 kal.)

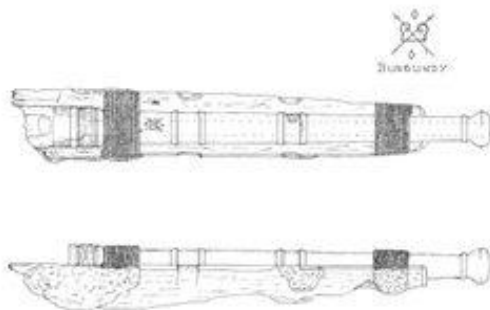
[i]

Dergelijke lichte scheepskanonnen werden op een mik op de reling gemonteerd, looplengte 81,5 cm, zestiende eeuw.

Tekening door N. Brinck.

MAS | Museum aan de Stroom, Antwerpen.

Vuurwapens, waarvan Jan Buuc in 1387 gebruikmaakte in de vorm van drie kanons, werden in de vijftiende eeuw gangbaar op de Bourgondische oorlogsschepen. Naast kanons werd gebruikgemaakt van vogelaars of achterladers die stenen kogels afvuurden, de mortier, de clover (*coleuver*), de draagbare veldslang (*coleuvrin*) en de haakbus (*hacquebut*) in 1470 en 1475. Deze wapens waren van ijzer. ¹⁴¹



Gietijzeren serpentine of slang (30 kal.), achterlader, gemonteerd op een houten slede

[i]

Waarschijnlijk is dit stuk gegoten in het tweede kwart van de zestiende eeuw. Looplengte 211 cm. Op het stuk is een Bourgondisch merkteken aangebracht. Afkomstig uit het 'Ritthem'-wrak in de Westerschelde (ten oosten van Vlissingen en nabij Fort Rammekens).

Tekening door N. Brinck.

Stedelijk Museum, Mechelen.





Bronzen kanonloop, een zogenaamde falcon
[i]

Het stuk werd gevonden in het scheepswrak in de Westerschelde bij Ritthem. Het betreft een voorlader, gemonteerd op een houten rolpaard, wellicht gegoten te Mechelen tussen 1520 en 1544, looplengte 230 cm.

Foto Tom Penders.

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed,
Amersfoort.



Versiering met salamander

[i]

Detail van de korrel op de tromp van de loop
in de vorm van een salamander.

Foto Tom Penders.

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed,
Amersfoort.

Hoewel er in de zestiende eeuw een globaal onderscheid werd gemaakt tussen de plaatsing van zwaar en licht geschut op oorlogsschepen, was er nog geen sprake van standaardisatie in de bewapening. De zogenaamde ordonnanties op de zeevaart van 1550 en 1551 bevatten bepalingen over de bewapening van handelsschepen en kunnen worden opgevat als een eerste poging in de richting van standaardisering. Dat de werkelijkheid anders was, blijkt uit een inventaris van de artillerie die in 1550 over de acht oorlogsschepen van de keizer was verdeeld. Ieder schip voerde een andere combinatie van verschillende stukken geschut. Het anonieme commentaar bij de inventaris constateert dat de namen van ijzeren stukken van dezelfde grootte variëren, terwijl stukken die dezelfde naam hebben een grote diversiteit in lengte, gewicht en kaliber vertonen. Daarom is het niet goed mogelijk precies aan te geven welk geschut ieder schip nodig had om goed te zijn uitgerust.

Een vergelijking van de artillerie van het admiraalsschip dat Filips van Kleef beschreef met het geschut van de *Valk*, het admiraalsschip van de keizerlijke vloot in 1550, is niet eenvoudig. Filips van Kleef ging vermoedelijk uit van een schip van vijfhonderd ton, terwijl de *Valk* driehonderd ton mat. Filips' traktaat geeft het totale aantal benodigde stukken niet

aan. Het steeg in elk geval ver uit boven de 52 stukken. De *Valk* voerde 73 stukken geschut. De zwaarste stukken aan boord van de *Valk* zullen conform het traktaat benedendeks zijn opgesteld. Deze ‘grosses pieces couchantes’ lagen in affuiten. Clovers, slangen, serpentijnen en falconetten zijn stukken die in omvang variëren en waartussen het onderscheid niet heel duidelijk is: halve clovers heetten ook falcons en kwartierslangen werden eveneens aangeduid als falconetten of serpentijnen; een dubbele serpentijn was weer vergelijkbaar met een halve clovers. Diversiteit van het geschut was troef.

Het gebruikte metaal was overwegend ijzer. Het was goedkoper dan brons maar minder veilig, omdat ijzeren lopen sneller warm liepen dan bronzen. Het kaliber van de stukken werd bepaald door het gewicht van de kogels die zij afschoten, niet door de diameter van de loop zoals later gebruikelijk werd. De kogels, toentertijd ‘kloten’ geheten, waren van steen, ijzer of lood. Afhankelijk van hun gewicht sprak men van hele, halve en kwart stukken geschut. Slechts een enkele keer is het gewicht van de artillerie vermeld. Vijf grote kanons (kartouwen) die in 1521 voor de oorlogsvloot zijn gebruikt, wogen in totaal 21.330 pond. Een zesde exemplaar woog 2.200 pond.¹⁴² De vraag wat het kaliber was van het geschut op de oorlogsvloot in Veere is door de grote diversiteit van de artillerie moeilijk in kort bestek te beantwoorden. Een voorbeeld kan enige verduidelijking bieden. De hele en halve clovers die de *Valk* in 1550 voerde, behoorden tot de grootste stukken aan boord van het schip en gebruikten kogels van minder dan drie kilogram.

Over het gebruikte kruit kan alleen worden opgemerkt dat onderscheid werd gemaakt tussen grof kruit voor de artillerie en fijn kruit voor de handvuurwapens. Voor het afvuren van een kogel was in het algemeen de helft van zijn gewicht aan kruit benodigd. Tijdens de expeditie naar Bretagne in 1558 en de reis van Filips II van de Nederlanden naar Spanje het jaar daarop, is in totaal 12.433 pond kruit verschoten. Hiermee zou dus een gewicht van 24.866 pond aan kogels zijn afgevuurd. Bij een gemiddeld gewicht van vier pond per kogel zou het aantal afgevuurde kogels in totaal 6.216 bedragen. Het hanteren van geschut was een omslachtige operatie. Busschieters liepen soms meer risico's dan het doelwit. Zo raakte in 1544 tijdens het lossen van een saluutschot ter ere van koning Hendrik VIII een busschietster gewond aan zijn been omdat een ijzeren halve slang plots ontplofte.

Naast artillerie moesten oorlogsschepen volgens Filips van Kleef zijn uitgerust met handvuurwapens, pieken, hellebaarden, lange en korte spiesen, kruisbogen en bijlen. Al deze wapens zijn in de rekeningen van de Habsburgse vloot aangetroffen. Het meest gebruikte handvuurwapen was de haakbus, een grotere soort van handgeweer, dat in schietgaten of op ijzeren haken of vorken werd gelegd.

De Nederlandse oorlogsschepen waren min of meer bewapend conform de richtlijnen van Filips van Kleef. Naast de typisch middeleeuwse bewapening van de kastelen werden geschutpoorten toegepast, die de plaatsing van zwaar geschut benedendeks mogelijk maakten. Hoewel alle mogelijke artillerie aan boord van oorlogsschepen werd gebruikt en er zeker nog geen sprake was van specifiek scheepsgeschut, groeide langzamerhand het besef dat de oorlogvoering ter zee speciale eisen aan wapens en bemanningen stelde.¹⁴³

Ontwikkelingen in de (ver)bouw van schepen

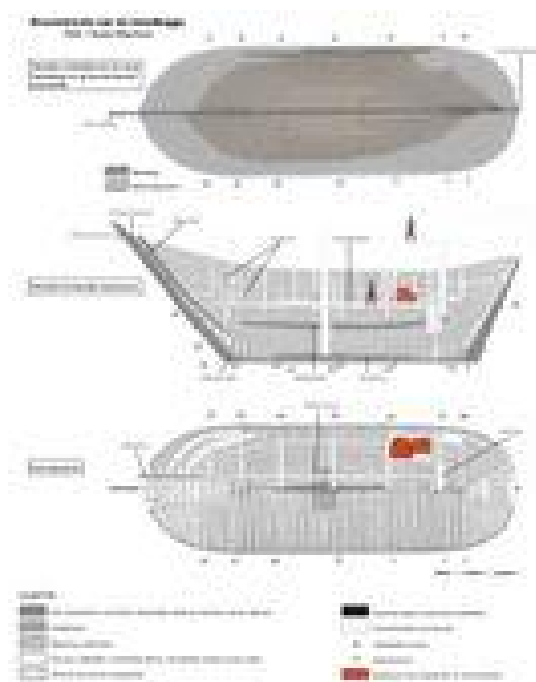
De meeste schepen die van de twaalfde tot en met de zestiende eeuw werden gebruikt voor de oorlog ter zee waren aangepaste of omgebouwde handels- en ook wel vissersschepen. De bouw van galeien en baardsen en andere veelal geroeide schepen voor oorlog en ook wel voor representatieve doeleinden – denk aan reizende vorsten en vorstinnen – behoorden tot de uitzonderingen. In 1448 liet Filips de Goede een balengier bouwen in Boulogne die werd ingezet op de Middellandse Zee in 1453. De al genoemde galeien die Filips de Goede in 1450 langs de Vlaamse kust stationeerde, waren gebouwd in Antwerpen, waarschijnlijk met Italiaanse expertise. De bouw van tachtig baardsen door Hollandse en Zeeuwse steden in 1438 kwam al ter sprake. Filips de Goede liet er bij zijn aankomst in Holland in 1425 vijf bouwen in Rotterdam waarvoor in totaal 900 roeiriemen werden aangeschaft. Een Goudse (scheeps)timmerman reisde voor de bouw van een baardse voor de Hollands-Wendische oorlog in 1438 af naar Amsterdam om een voorbeeld te bekijken. Uit de reparatie van een hertogelijke baardse in Haarlem in 1449 blijkt dat tenminste een deel van het schip van een brug (*pontée*) voorzien was. In 1464 werden in Sluis drie galjoten gebouwd, geroeide schepen die de helft kleiner waren dan galeien, voor de hertogelijke kruistocht in dat jaar.¹⁴⁴

De Bourgondische hertogen lieten niet alleen geroeide schepen bouwen. Portugezen bouwden in 1438-1439 in hun opdracht karvelen, één in Sluis en twee in Brussel. Eén van de in Brussel gebouwde karvelen voer naar Rhodos in 1442 en werd drie jaar later ingezet op de Zwarte Zee. Een nau of nef van 500 ton die in 1439-1440 in Antwerpen was gebouwd werd in 1442 ingezet in de Middellandse Zee en bereikte Rhodos. In 1455 verzocht Filips' zoon Karel van Charolais de graaf van Oostervant twee buizen te bouwen om in te zetten tegen piraten.¹⁴⁵

Voor de inzet van 'oorlogsschepen', vooral gebruikt als gevechtsplatformen en voor het transport van troepen, was beschikbaarheid van schepen belangrijker dan geschiktheid, wat scheepsrijke regio's als Holland en Zeeland aantrekkelijk maakte voor wie oorlogsvloten wilde uitrusten.¹⁴⁶ Wanneer de nood aan de man kwam konden schepen worden opgeëist en gehuurd. Vervolgens werden deze geschikt gemaakt voor oorlogvoering. Een terugkerende aanpassing was het aanbrengen van kastelen, op voor- en achterschip, die als gevechtsplatformen fungeerden en die we aantreffen op verschillende schepen afgebeeld op zegels van verschillende Nederlandse Hanzesteden. Deze kastelen werden in de loop van de vijftiende eeuw – bijvoorbeeld in 1441 en in 1470 – verbonden door een zogenaamde koebrug, 'servant pour les gens de guerre [...] estre convenablement a deffence et pour aidier a scourir l'un l'autre'. Talg werd aangebracht op de romp van schepen om ze beter te laten varen.¹⁴⁷

Wie over oorlogvoering en scheepsbouw omstreeks 1200 iets zinnigs wil zeggen, komt vanzelf uit bij de kogge. Van de heerkogge wordt inmiddels aangenomen dat het een omgebouwde handelskogge was.¹⁴⁸ Dit ombouwen had vooral een economische reden, want op schepen werd veel afgeschreven. Uitgerekend is dat het in de vaart houden van een

grote Baltische handelskogge ieder jaar ongeveer 25% van de nieuwprijs kostte. ¹⁵⁰ Van een ‘permanente vloot’ was dus geen sprake. ¹⁵⁰ Sommige steden namen een uitzonderingspositie in. In oorlogstijd kwam uit Dordrecht een kogge omdat het in 1220 bij het verlenen van het stadsrecht zo was bepaald: in de heervaart moest de stad dienen met een kogge van 50 man. Zo ook in Rotterdam in 1340: een kogge van 25 man. Dit roept de vraag op of de Hollandse graaf aan de Merwede en de Maas permanent wilde beschikken over een oorlogsbodem. ¹⁵¹ Andere steden kregen in het stadsrecht alleen het aantal te leveren manschappen voor het leger.



Handelskogge

[i]

Drie aanzichten van de reconstructie van de in 2016 in de IJssel bij Kampen opgegraven en gelichte IJsselkogge. Het vaartuig meet 27 meter over de stevens.

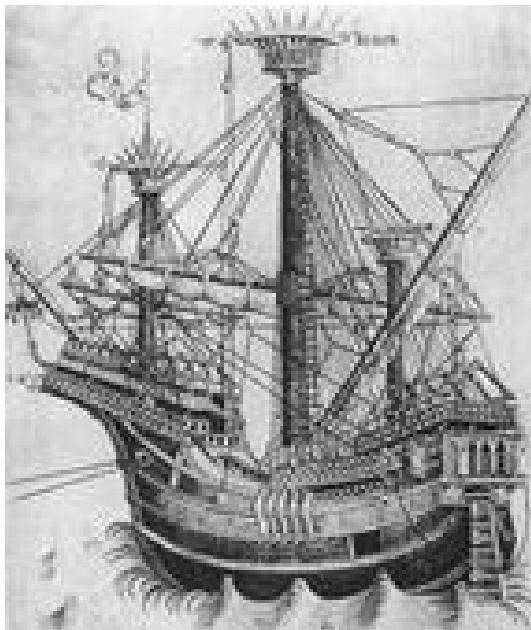
Uit: W.B. Waldus, *De IJsselkogge*.

Hanzeverleden boven water (Utrecht 2019).

Het verbouwen van een kogge ging als volgt: de baljuw of de schepenen zochten geschikte vaartuigen uit. Deze werden van een vlag of merkteken voorzien. Het schip werd voortaan bewaakt, uit de vaart gehaald en dan met roet waterdicht gemaakt, er werden kastelen geplaatst (die na afloop eenvoudig te demonteren waren), een mand in de eventueel te versterken mast aangebracht, roeiboorden gemaakt en roeibanken geplaatst, de boorden werden verhoogd en van kantelen voorzien. Ballast werd aangebracht en ook kreeg het schip een reddingboot. Deze verbouwingen werden als er genoeg tijd was, binnen ongeveer veertien dagen uitgevoerd, door tien tot dertig man per schip. ¹⁵²

Het opeisen van schepen betekende dat bijvoorbeeld Brabantse en Zeeuwse schepen in 1304

in Vlaamse vloten meevoeren. De Hollandse vloot uit 1315 bestond uit maar liefst achttien koggen uit Kampen; uit Wilsum, Zutphen, Harderwijk, Dordrecht telkens één kogge; uit Stavoren en Zwolle twee en uit Den Briel kwam een hulk.¹⁵³ Het was niet vanzelfsprekend dat al deze schepen waren verbouwd tot oorlogsschepen of alle op dezelfde wijze, want sommige schepen hadden logistieke taken, zoals van ‘spiscip’ voor de voeding en er was een speciale ‘cranken coeghe’. In de vijftiende en zestiende eeuw was het niet anders. Engelse koningen rustten oorlogsvloten uit bestaande uit in de Nederlanden gehuurde schepen zoals in 1417 en 1475.¹⁵⁴ Omgekeerd maakten de landsheren van de Nederlanden ook van buitenlandse schepen gebruik voor hun oorlogsvloten.



Kraak

[i]

De kraak behoorde tot de grootste zeeschepen in de late middeleeuwen. De kraak was vanwege zijn diepgang minder geschikt voor de vaak ondiepe wateren van de Nederlanden. Niettemin hebben de Bourgondische landsheren ze gebruikt vanwege hun grote laadvermogen en prestigieuze uitstraling. De hier afgebeelde kraak is een van de eerste scheepsportretten dat betrouwbare technische informatie verschaft.

Gravure van meester Willem vanden Cruce, ca. 1480.

Bibliothèque Nationale de France, Parijs.

De plaatsing van zwaar geschut op zeilschepen vond in eerste instantie plaats in het

1. De plaatsing van zwaar geschut op zeilschepen vond in eerste instantie plaats in het

achterschip, onder het achterkasteel, zoals in 1436 in de hertogelijke net. De gravure van een kraak door Willem vanden Cruce laat vier aldus geplaatste kanons zien. Geschut werd ook langs de boorden geplaatst en lichtere stukken op de kastelen. Een enkel licht stuk werd ook wel op de mars geplaatst. Aan boord van galeien werden kanons op de boeg geplaatst, zoals op de galei waarmee Geoffroy de Thoisy in 1444 de strijd aanbond tegen de Mamelukken.¹⁵⁵ Ook toen de introductie van zwaar geschut plaatsing benedendeks vereiste en daarmee vanaf de zestiende eeuw de bouw van geschutpoorten noodzakelijk maakte, bleven oorlogsschepen omgebouwde handelsschepen. Dit blijkt het duidelijkst in Veere waar schepen die gehuurd en/of gekocht waren voor oorlogvoering, werden verbouwd en uitgerust.

In zijn traktaat legde Filips van Kleef reeds de nadruk op de plaatsing van zwaar geschut langs de boorden. Hij ging daarbij uit van tien benedendeks geplaatste kanons: vier aan elke zijde van het schip en twee aan de steven, aan weerszijden van het roer. Voor deze kanons moesten geschutpoorten zijn aangebracht, die met behulp van touwen geopend en gesloten konden worden.¹⁵⁶ Filips van Kleef blijkt dus op de hoogte te zijn van een belangrijke nieuwe vinding: de geschutpoort. Door deze vermoedelijk Franse innovatie uit het begin van de zestiende eeuw konden kanons benedendeks worden geplaatst. Doordat het zwaartepunt zo lager kwam te liggen, konden schepen niet alleen méér, maar ook grotere stukken geschut voeren zonder dat hun stabiliteit in gevaar kwam.

In de Nederlanden werden geschutpoorten uitsluitend aangebracht in bestaande schepen. De poorten die gemaakt werden in het *Vliegend Hert*, het schip van Gerard van Meckeren, viceadmiraal op de in 1544 uitgeruste vloot, waren bedoeld 'om de bussen te leggen'. Gerard van Meckeren liet de fokkemast van het *Vliegend Hert* versterken, 'ten eynde dat tselve scip te meer seyls soude mogen voeren indient van noodt waere'.¹⁵⁷ Ook de handelsschepen die in 1553 deelnamen aan de konvooien naar Spanje, werden voorzien van geschutpoorten. Iconografische bronnen bewijzen dat men in de Lage Landen al eerder bekend was met de vinding. Verder wijst het grootzegel van de Admiraliteit op de toepassing van de geschutpoort in de Nederlanden. Er zijn zes geschutpoorten te zien in de wand van het afgebeelde schip.¹⁵⁸

Volgens Filips' traktaat moesten oorlogsschepen verder zijn voorzien van een netwerk van touw dat zowel over de kastelen als over de hals van een schip werd gespannen. Deze zogeheten 'bouvenetten' of 'bovennetten' werden veelvuldig toegepast op de in Veere uitgeruste schepen. De netten beletten de vijand het overspringen bij het enteren en gaven gelegenheid om de tegenstanders, die daar toch in waren geslaagd, van onderen te bestoken. Na afloop van de expeditie werden de netten meestal weer verwijderd.¹⁵⁹

Scheepstimmerlieden voorzagen het *Vliegend Hert* van diverse kamers voor de kapitein, de officieren en de busschutters. Verder was er een kombuis, een broodkamer, een bottelarij en een kruutkamer, bekleed met ossenhuiden. Volgens Filips van Kleef moest dit gebeuren om te verhinderen dat er brand in de kruutkamer ontstond, de grootste ramp die een schip kon

treffen. De kruutkamer moest zich diep in het schip bevinden, zo ver mogelijk verwijderd

van de verblijven van de bemanning. ¹⁶⁰

De uitrusting van oorlogsschepen in de Nederlanden stemde in grote lijnen overeen met de aanwijzingen in het traktaat van Filips van Kleef. Filips zal zijn moderne ideeën vooral hebben ontleend aan maritieme kennis en ervaring die hij had opgedaan in het Middellandse Zeegebied. In het begin van de zestiende eeuw stond de organisatie van commerciële en militaire activiteiten ter zee er immers op een veel hoger niveau dan in Noordwest-Europa. Wat zijn *Instruction* vooral modern maakt, is de grote betekenis die Filips toekent aan de plaatsing van zwaar geschut aan boord. Hij maakt melding van de slechts twintig jaar eerder geïntroduceerde geschutpoort en kent aan de artillerie een beslissende rol in het gevecht toe waarmee zelfs zonder te enteren een overwinning te behalen is. Ook Filips' scepsis ten aanzien van het gebruik van galeien buiten de Middellandse Zee getuigt van inzicht in moderne denkbeelden over de zeeoorlog. ¹⁶¹ Bij de uitrusting van de Nederlandse oorlogsschepen onder auspiciën van de opeenvolgende admiralen in Veere werden deze denkbeelden toegepast. Zowel de keuze van de schepen als de wijze waarop zij werden verbouwd, werd bepaald door de plaatsing van artillerie aan boord. Naast het aanbrengen van geschutpoorten was inwendige versteviging van de schepen, die de klappen veroorzaakt door het afvuren van kanonskogels moesten opvangen, van het allergrootste belang.

Uiterlijk vertoon van zeemacht

Macht vraagt om 'exposure'. Dit tonen is gericht op het domineren of imponeren van de tegenstander en versterken van eigen moreel. Aan de vooravond van de slag bij Zierikzee (1304) kwam een Frans eskader de Hollandse vloot versterken. De vlootschouw met allerlei scheepstypen, de bemanningen, de oorlogsstemming, was magnifiek. Hier volgt een latere Nederlandse vertaling van een Franse kroniekschrijver: 'Van den boeg en onder de tinnen, hongen rijke kleeden, gestikt met hunne geslagt-wapenen. Schilden, banieren, wimpelen speelden, na dat de schepen zig wendden, aan duizend kanten, in 't oog. Van verre, zag men ze flikkeren en fladderen'. ¹⁶²

De vloot bood een aanblik die leek op de slagorde van ridders te paard, waarbij met herauten, trompetten en dynastieke banieren op de tegenstander een psychologisch voordeel werd beoogd. En misschien verkregen, want de slag bij Zierikzee zou door de Hollanders en Fransen worden gewonnen.

Behalve de aanblik van de vloot moest ook het geluid van kanons ontslag inboezemen. De schrijver aan boord van het admiraalsschip van de Nederlandse vloot die de Engelse koning in 1544 begeleidde bij diens oversteek naar Calais geeft de volgende beschrijving van de wijze waarop admiraal Maximiliaan van Bourgondië Hendrik VIII eer bewees vanaf zijn schip:

'[...] alzo hij [Hendrik VIII] met zijnder galijsche vloot ons passeerde, stontt mijnen heere alleene achter op de campaignie van den scepe, hem bewijssende behoerlicke reverencie, doende ooc tmeersen zeyle tot drie stonden laeten vlieghen ende weder inhaelen; dat

ghedaen terstontt doen schieten alle 't gescuct op tselve scip wesende; twelcke ghedaen

ende bij onse andere scepen ghehoort, volghende heurlieder laste, hebben van stonden an elc zijn gheschut, cleen ende groot laeten afaen, twelcke seer schoone was omme hoorene [...]'.¹⁶³

Het uiterlijk vertoon van oorlogsvloten bleef gedurende de middeleeuwen en de zestiende eeuw even belangrijk als hun gevechtskracht. De Bourgondische ridder en eerste admiraal van de Nederlanden Filips van Kleef besteedde in zijn traktaat over de oorlogvoering te land en ter zee veel aandacht aan het uiterlijk van oorlogsschepen. Vlaggen, wapenschilden, marskleden en schilderwerk moesten het aanzien van de vorst en zijn vloot vergroten. Met name het admiraalsschip en het schip van de vorst moesten rijkelijk zijn versierd. Dit was zowel voor de Bourgondische als Habsburgse oorlogsschepen het geval.¹⁶⁴

De tenten op de achterstevens van Bourgondische galeien werden rijkelijk gedecoreerd met het wapen van de hertog en soms ook met de wapens van Vlaanderen en Artesië. De romp en de kastelen van de schepen moesten beschilderd worden in de kleuren van de vorst. Langs de wanden van de kastelen moesten wapenschilden worden geplaatst die oorspronkelijk een defensieve functie hadden maar steeds meer van belang werden als decoratie.¹⁶⁵ In de Bourgondische tijd werden nog wel scheepsrompen beschilderd met de hertogelijke wapens en deviezen zoals het schip waarmee Filips de Goede in 1425 deelnam aan de verovering van Holland. Dergelijke decoraties verschoven in de loop van de eeuw naar de marskleden. De vloot van 1470 voerde blauwe marskleden voorzien van Andreaskruizen. In 1475 voerde Wolfert van Borselen marskleden in zijn eigen kleuren: blauw en wit.

De zeilen konden worden beschilderd met emblemen of met een of andere spreuk.¹⁶⁶ Zeilen werden beschilderd met het devies van de vorst zoals in 1426 en verder aangevuld met margrieten.¹⁶⁷ De zeilen van het schip waarmee Karel in 1517 naar Spanje reisde, waren beschilderd met de beeltenissen van diverse heiligen en zijn wapenspreuk: 'Plus Ultra'.

Bevlagging had zowel een decoratieve als identificerende functie. De standaard die eindigde in twee punten die het water moesten kunnen raken werd gevoerd op de grote mast en op het achterstevan. Filips de Stoute voerde in 1386 rode en witte standaarden van satijn en sindaal voorzien van zijn devies en zijn wapens. Filips de Goede voerde in 1425 een blauwe en een witte standaard met zijn devies. In 1475 werden naast de standaarden met het wapen van de hertog, Karel de Stoute, ook standaarden gevoerd in blauw en wit, de kleuren van de heer van Veere. Vierkanten banieren werden doorgaans op voor- en achterstevan gevoerd en voorzien van de hertogelijke wapens, al dan niet in combinatie met het wapen van het vloothoofd zoals dat van de heer van Veere in 1470 en 1475.¹⁶⁸

Filips van Kleef, die in zijn traktaat waarschijnlijk uitging van een schip met twee masten, vermeldt in zijn beschrijving van de bevlagging van één schip twaalf of dertien grote vlaggen, wimpels en standaarden. De in 1544 uitgeruste *Viceadmiraal*, die onder bevel stond van Gerard van Meckeren, was een driemaster: twaalf grote, vierkanten standaarden en drie wimpels die respectievelijk veertien, twaalf en tien vadem (26,4 tot 18,8 meter) lang

waren. In 1560 vormden twaalf vierkante standaarden en drie wimpels de standaard bevestiging van Nederlandse oorlogsschepen.



Fragment van een Spaanse scheepsvlag

[1]

Op het fragment is een deel van het wapen van keizer Karel V te zien, omgeven door de Orde van het Gulden Vlies. Rechts een van de zuilen van Hercules met het devies van Karel V, plus ultra (steeds verder). Het fragment meet 340 cm bij 224 cm wat betekent dat de vlag in zijn geheel liefst ca 7 meter bij 4.50 meter mat.

Linnen, eenzijdig beschilderd, 340 cm x 224 cm. Anoniem, 1570-1630.

Rijksmuseum, Amsterdam.



De rede van Zierikzee

[1]

Op de rede wordt een oorlogsschip van de Habsburgse vloot tussen de zandbanken door met een sloep naar een ankerplaats

geboogseerd. Op de grote wimpel staat de beschermheilige van Zierikzee, Sint-Lieven, afgebeeld. Op de banieren op de campagne staan de tweekoppige adelaar van het Heilige Roomse rijk en het wapen van de koningen van Spanje. Vanwege deze vlaggen wordt verondersteld dat het paneel te maken heeft met het Zierikzeese redersgeslacht Hubert.

Deze familie leverde namelijk regelmatig schepen aan de Bourgondische en de Habsburgse vorstenhuizen. Rechts ligt voor anker een bewapend karveel met vier stukken achter de grote mast en een serie lichtere stukken op de voorplecht. Op de rode wimpel het Bourgondische knuppelkruis in combinatie met een vuurijzer, verwijzend naar het Bourgondische huis. Op het banier op het voorkasteel het wapen van de koning van Spanje. In de grote mast van het schip op de voorgrond een witte vlag met hermelijnstaarten, het wapen van de hertog van Bretagne.

Anoniem schilderij, 1530-1545. Afmeting: hoogte 108 cm, breedte 315 cm.
Stadhuismuseum, Zierikzee.



Vlaggen van de Bourgondische vloot in Zeeland (1470)

[i]

1 Vlag van de Bourgondische vloot in Zeeland (1470), 2 Vlaamse Liebaard, gevoerd onder de graven van Vlaanderen (veertiende eeuw),

3 Brabantse wit-rood geblokte vlag (vijftiende

eeuw), 4 Bourgonjevlag (begin zestiende eeuw), 5 Bourgonjevlag (zestiende eeuw), 6 Koningsvlag, gevoerd sinds de troonsbestijging van Karel V (1519).
Uit: G. Asaert e.a. (ed.), *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* (Bussum 1976-1978) deel 1, 187.

De meeste vlaggen waren in navolging van de ordonnantie op de Admiraliteit van 1540 beschilderd met het wapen van de vorst: de zwarte, dubbele adelaar op een gouden of geel veld, ten tijde van het koning- en keizerschap van Maximiliaan en Karel V. Daarnaast werd sinds het begin van de zestiende eeuw de witte Bourgondische vlag met een rood knuppelkruis gehesen, de oorlogsvlag van de Nederlandse schepen. Na de troonsbestijging van Karel V kwam naast de vlag van Bourgondië de zogenaamde koningsvlag in zwang, die uit drie horizontale banen, rood-wit-geel, bestond. In het witte veld werd in Vlaanderen en Brabant meestal het Bourgondische knuppelkruis geplaatst. Waarschijnlijk bleven zowel de vlag van Bourgondië als de koningsvlag onder Filips II in gebruik. Daarnaast voerden de Nederlandse oorlogsschepen conform de ordonnanties op de Admiraliteit eveneens vlaggen met het wapen van de admiraal. Verder was er een speciale Admiraliteitsvlag waarop twee ankers waren afgebeeld die samen een Bourgondisch kruis vormden. Van de twaalf grote standaarden van de *Viceadmiraal* waren er zes voorzien van het wapen van de keizer. Van de overige zes waren er drie van de heer van Veere en drie van de Admiraliteit. Vlaggen hadden eveneens een decoratieve functie. Dat gold in het bijzonder voor de kleinere exemplaren waarvan er volgens Filips van Kleef soms een groot aantal aan de stagen bevestigd werd. Tenslotte voerden de Bourgondische en Habsburgse oorlogsschepen, in het bijzonder het schip van de vorst en het admiraalsschip, ook lantaarns, die als teken van bevel en aansluiting of verzamelen fungeerden.

De rekeningen van de Bourgondische en Habsburgse oorlogsschepen bewijzen dat ook de meeste andere decoraties daadwerkelijk zijn toegepast. Naast het wapen van de vorst keerde dat van de admiraal telkens terug. Niet alleen de stagen maar ook pieken en trompetten werden van vaantjes, vlaggen en franjes voorzien. De duurste stoffen werden gebruikt zoals taf, zijde, damast en sindaal. De vlaggen en decoraties moesten de eer en de reputatie van de vorst op zee onderstrepen. Door middel van het gecombineerde gebruik van wapens van verschillende autoriteiten, waaronder behalve de vorst onder andere de admiraal en de Vier Leden van Vlaanderen, en van Herculeszuilen en het devies 'Plus Ultra' op scheepsvlaggen, -rompen en marskleden werd de overheersende politieke ontwikkeling onder Karel V verbeeld: het inpassen van bestaande autoriteiten in een Habsburgs imperium waar de zon nooit onderging.¹⁶⁹

3 ZEEVARENDEN: VAN ADMIRAAL TOT ZEEMAN

Arbeidsmarkt en werving

De hoge mate van verstedelijking van de kustgewesten zou kunnen betekenen dat de opvarenden waarschijnlijk uit de steden langs de kust kwamen. Toch is voorzichtigheid geboden, want de rekrutering van opvarenden aan boord van oorlogsschepen in de Nederlanden vóór de zestiende eeuw is nauwelijks onderzocht. In 1469 gaf Karel de Stoute zijn vazallen opdracht oorlogsschepen uit te rusten. Verschillende edelen uit de kustgewesten rustten elk een schip uit; Hendrik van Borselen leverde met acht schepen het grootste aandeel. De overige edelen traden op als commandanten van de door hen geleverde schepen. Het ging om grote zeeschepen als nefs, kraken, galjassen en hulken die zij van Spaanse, Portugese, Genuese en Duitse reders in Sluis hadden gehuurd.¹⁷⁰ Hendrik van Borselen was verantwoordelijk voor de werving en betaling van de troepen aan boord: 2.321 militairen op een totaal aantal opvarenden van 3.629 op een vloot van 25 schepen in september 1470. In Zeeland en Vlaanderen werden voor deze vloot twee legers geformeerd, elk bestaande uit tien eenheden met elk een kapitein aan het hoofd, een edelman. Elke kapitein wierf zijn eigen mannen en deed ook een beroep op zijn vazallen. Tot deze militairen behoorden boogschutters, lancers, piekeniers, en de koleuvriniers (kanonniers maar dan van zogeheten koleuvers). Troepen afkomstig uit steden werden eveneens onder het gezag van de kapiteins geplaatst. Deze manier van werven week niet af van de werving van de Bourgondische landlegers, behalve dat er naast de reguliere bemanning van de schepen ook allerlei aanvullend personeel werd geworven waaronder kruisboogschutters, kanonniers, piloten en ondersteunend personeel als kapelaans, een wapensmid, een chirurgijn, een bakker, een kok en een beul.¹⁷¹



Baardse

[i]

De inzet van boogschutters als onderdeel van de maritieme strijdwijze. Een baardse (rechts) neemt de aanvoerder aan boord. Tevens heeft de tekenaar getracht de problemen met het laven te laten zien.

Miniatuur uit *La première guerre punique*, ca. 1460. Ms. 10777, fol. 46.

Koninklijke Bibliotheek, Brussel.

Om aan voldoende scheepsvolk te komen, oefende de centrale regering in Brussel op verschillende manieren pressie uit. In november 1538 en februari 1539 werd de zeevaart verboden aangezien Karel V 'niet genouch officiers ende bootsghезellen zee varende volck cryghen' kon voor de vloot die bestemd was voor de strijd tegen de Turken in de Middellandse Zee. Het werd zeevarenden verboden zich in dienst te stellen van anderen dan de heer van Boussu, het hoofd van de Middellandse-Zeevloot. Alle lokale autoriteiten werden verzocht misdadigers en vagebonden naar Zeeland te sturen. Deze lieden zouden op de oorlogsschepen geplaatst worden, om na aankomst in het Middellandse-Zeegebied dienst te doen als roeiers op de galeien van de vorst. In 1544 verbood de centrale regering iedere vorm van rekrutering door vreemde heren. Onderdanen mochten zich alleen in dienst stellen van Karel V of van diens bondgenoot Hendrik VIII van Engeland.

Voordat de rekrutering aanving, bepaalde de admiraal of de vlootcommissaris het aantal te werven bemanningsleden per schip en per functie. In opdracht van Maximiliaan van Bourgondië moest een ronselaar, Pieter van Deventer, in 1544 in Holland en Friesland tweehonderd matrozen, en veertig à vijftig busschieters aannemen. Het dienden ervaren zeelieden te zijn die negentien dagen na de dagtekening van Van Deventers opdracht gereed moesten zijn om in dienst van de vorst te treden. Om te voorkomen dat de geronselde zeelieden er met het reisgeld vandoor gingen, dienden notarissen of secretarissen in de plaatsen waar gerekruteerd werd lijsten op te stellen van degenen die handgeld hadden ontvangen. Desertie zou zwaar worden bestraft.

In Zeeland werden de rekruten vervolgens aangemonsterd door notarissen of speciaal benoemde monstermeesters, die zich soms lieten bijstaan door commissarissen. Het aangenomen scheepsvolk kon zich vrijelijk op Walcheren bewegen totdat het door trommelslagers werd opgeroepen aan boord van de schepen te gaan. Tot het zover was hielden de meeste zeelieden zich op in Arnemuiden waar zij zich in de vele cafés en bordelen te goed deden aan drank en vrouwen.¹⁷²

Tot slot rest de vraag waar de opvarenden vandaan kwamen. De bemanning voor de oorlogsvloten werd in alle Nederlandse gewesten en ook daarbuiten gerekruteerd, maar was toch voornamelijk afkomstig uit de kustgewesten. Om een indruk te krijgen van de herkomst van rekruten is gekeken naar de bemanningen die voorkomen op twee monsterrollen, van de *Samson van Lübeck* in 1552 en van de *Arend* in 1558. In totaal gaat het om 405 aangemonsterde zeelieden. Van deze opvarenden woonde 49 man in Zeeland. Van de veertien Veerenaren dienden er dertien als (onder)officier. Een groot deel van de eerst verantwoordelijken voor de oorlogsvloot woonde dus in de directe nabijheid van de marinebasis. Voor zover de gewone zeelieden uit Zeeland kwamen woonden ze bijna altijd buiten Veere. Ruim een kwart van de zeelieden was afkomstig uit Holland. Uit geen ander gewest kwamen zoveel zeelieden. Dit is niet verrassend aangezien Holland het gewest was met de grootste handels- en vissersvloot van de Nederlanden en met het grootste aantal ervaren zeelieden. Het Vlaamse aandeel op het totaal van officieren en manschappen aan boord van de Nederlandse oorlogsvloot is met 52 man vrijwel gelijk aan het Zeeuwse.

Opvallend is dat het aantal Vlaamse (onder)officieren het aantal Zeeuwen in dezelfde

categorie overtreft. Het onderscheid tussen Noord en Zuid deed nog niet ter zake in de Habsburgse periode. Wel waren veruit de meeste zeelieden afkomstig uit de Nederlandstalige gewesten. Van een nationale marine was echter geen sprake. Een tiende van de zeelieden was van buitenlandse afkomst. Het betrof vooral Duitsers, voornamelijk uit de Hanzesteden.¹⁷³

Samenstelling van de bemanning

Logischerwijs varieerde het aantal bemanningsleden met de grootte van de schepen. Koggen konden enorm in omvang verschillen. Kon een rivierkogge tien wijnvaten vervoeren, de grootste koggen uit het Oostzeegebied konden 200 tonnen laden.¹⁷⁴ Het eerste schip had, wanneer het werd ingezet voor de zeeoorlog, een bemanning van ongeveer vijftien man, het tweede rond de tachtig. Of deze bemanningen in oorlogstijd dezelfde waren als wanneer hun schip commercieel werd gebruikt is niet duidelijk, omdat onbekend is of de zeelui altijd werden vervangen zodra het schip, al dan niet tot heerkogge verbouwd, voor de strijd werd gevorderd. Misschien hing dat af van de herkomst van de opgeëiste schepen. Feit is wel dat een grotere bemanning nodig was als er roeibanken waren geplaatst.¹⁷⁵ De Bourgondische oorlogsgaleien die in Antwerpen werden gebouwd telden in 1449 ongeveer 300 opvarenden; dit aantal vond men te groot zodat het in 1463 werd teruggebracht tot circa 250. Deze galeien telden twee keer 29, dus 58 banken met drie roeiers op elke bank.¹⁷⁶

Zodra schepen werden gevorderd voor de oorlog, bleef, zo lijkt het, de eigen bemanning aan boord. Deze werden door krijgslieden vergezeld. Omdat er geen marine was, waren de militairen dezelfde als op het land. Zij waren afkomstig uit adel en ridderschap, de stedelijke schutterijen en de dienstplichtige heervaarcontingenten, soms aangevuld met huurlingen. De paarden reisden op de grotere schepen mee; soms tegelijk met hun berijders en anders apart. Het aantal militairen dat per schip werd vervoerd schommelde tussen enkele tientallen en meer dan honderd op de grootste koggen die Zuiderzeesteden in 1367 naar een oorlog in het Oostzeegebied stuurden.¹⁷⁷



Verovering van Constantinopel (Istanbul) door kruisvaarders, 1204

[i]

Deze miniatuur is rijk aan details. Vanaf de

stadsmuur wordt het gevreesde Griekse vuur ontstoken (de samenstelling ervan en productie waren zo geheim dat ze inmiddels verloren zijn gegaan). De aanvallers blijken met boogschutters de landingsplek te verdedigen. Ook zijn paarden meegevoerd en kan de cavalerie worden ingezet.

Miniatuur uit D. Aubert, *Croniques abregies*, vijftiende eeuw. Arsenal Ms 5090
Bibliothèque Nationale, Parijs.

Ook in de Bourgondische tijd bleef de oorspronkelijke bemanning van de gehuurde en voor oorlogvoering omgebouwde schepen verantwoordelijk voor het varen van het schip dat werd versterkt met militairen. De schipper of stuurman – een ‘patron’ in de Middellandse Zee – was verantwoordelijk voor het schip en de bemanning die bestond uit ‘professionals’, dat wil zeggen degenen met een gespecialiseerde functie, en de overige bemanning. Tot de ‘professionals’ behoorden behalve de stuurman, de hoogbootsman, loods, schrijver, scheepstimmerman, de breeuwer, de bombardier en de scheepskok. De matrozen en scheepsjongens vormden de overige bemanning.¹⁷⁸ Tot en met de zestiende eeuw was er niet of nauwelijks sprake van rangonderscheiding onder degenen met een gespecialiseerde functie aan boord.

De verantwoordelijke voor de militairen aan boord was de kapitein. Zijn direct ondergeschikten waren de kwartiermeesters die voor het eerst worden vermeld in 1475. De kapitein verdeelde het schip en zijn troepen in vier delen die elk onder het bevel stonden van een kwartiermeester. De militairen konden een militair tenue van hun kapitein ontvangen; dit gebeurde voor zover bekend in 1470 en 1475.¹⁷⁹

In de zestiende eeuw nam het aantal functies aan boord van oorlogsschepen toe en vond integratie plaats van de bemanning en de militairen. Dit had gevolgen voor de functies van de schipper/stuurman en de kapitein. De schipper of stuurman bleef verantwoordelijk voor het varen van het schip maar werd nu ondergeschikt aan de kapitein die het bevel op het schip voerde. De hierna volgende beschrijving van de samenstelling van de bemanning van oorlogsschepen in de zestiende eeuw volgt de hiërarchie van vloothoofd tot scheepsjongen, die bepalend bleef voor de oorlogvoering met zeilschepen in de vroegmoderne periode.

Aan het hoofd van een vloot stond een opperbevelhebber met de titel van admiraal, viceadmiraal en/of kapitein-generaal. Wanneer de admiraal-generaal, zoals meestal het geval was, niet in eigen persoon het opperbevel over een vloot voerde, trad het voor de duur van de onderneming benoemde vloothoofd formeel op als diens plaatsvervanger op zee. Afhankelijk van de omvang en de samenstelling van een vloot kon deze zijn verdeeld in eskaders waarvoor ook weer bevelhebbers optraden. Ieder oorlogsschip stond onder het bevel van een kapitein. De admiraal en de viceadmiraal waren ieder kapitein op hun schip.

De kapitein was verantwoordelijk voor de uitrusting van zijn schip, de aanmonstering van

de bemanning en de proviandering. Aan boord was hij de eerste verantwoordelijke voor de navigatie van het schip en trad hij op als leider bij een eventueel gevecht. Verder handhaafde de kapitein de orde en tucht op basis van de artikelbrief. Hij werd in de uitvoering van deze taken bijgestaan door zijn officieren: alle opvarenden die niet tot de matrozen, soldaten, handwerkers of scheepsjongens behoorden.

De schipper was de tweede persoon aan boord. Hij had in principe het bevel over alles wat het schip en het varen betrof, maar hij was gehoorzaamheid aan de kapitein verschuldigd. Het optreden van een schipper dateert uit de middeleeuwen, toen de kapitein aan boord van een oorlogsschip niet zozeer zeeman maar vooral commandant van de ingeschepte soldaten was. In de zestiende eeuw waren kapiteins over het algemeen ervaren zeelieden. De schipper vervulde vooral de taak van eerste stuurman. Hij liet zich bijstaan door enkele andere stuurlieden of loodsen.

Terwijl de kapitein in de eerste plaats bevelen gaf aan de 'professionals', gaven dezen op hun beurt leiding aan het scheepsvolk. Volgens Filips van Kleef moesten zoals bekend het schip en de bemanning worden verdeeld in vier kwartieren, die elk onder leiding stonden van een officier, de kwartiermeester. Een kwartier bestond uit een groep matrozen die verantwoordelijk was voor een deel van het schip en als groep per toerbeurt bepaalde taken uitvoerde zoals het verrichten van de waak- en roerdienst.¹⁸⁰

De schrijver was belast met de administratie van de scheepshuishouding. Hij verzorgde de boekhouding van de bevoorrading van voedsel, hield de monsterrol bij tijdens de reis, stelde de instructies van de admiraal op schrift en verzorgde diens briefwisseling en administratie. Ook noteerde hij de gebeurtenissen die tijdens een reis voorvielen. Het journaal dat in 1544 is bijgehouden aan boord van de *Ursula*, het admiraalsschip van Maximiliaan van Bourgondië, is hier een zeldzaam, want bewaard gebleven voorbeeld van.¹⁸¹

Vanaf 1550 beschikte ieder oorlogsschip over een provoost. Hij zag erop toe dat de bepalingen van de artikelbrief werden nageleefd. Hij droeg zorg, met behulp van zijn stokknechten, voor de uitvoering van straffen, die de kapitein en zijn officieren konden opleggen.¹⁸²

Door de toepassing van de geschutpoort en de plaatsing van zware artillerie aan boord vanaf het begin van de zestiende eeuw waren soldaten niet langer bepalend voor de gevechtskracht van oorlogsschepen. Alleen voor het uitvoeren van amfibische operaties werden nog soldaten ingescheept, zoals in 1536 en in 1558. Zij waren net als op het land ingedeeld in vendelen en werden aangevoerd door een hoofd- of hopman.





Lossen van schepen

[i]

Voor logistieke ondersteuning of het bevoorraden van troepen tijdens grotere amfibische acties kunnen schepen veel betekenen. Hier het lossen van schepen; met kruiwagens en houten sleden wordt de lading afgevoerd.

Detail van miniatuur uit de *Chroniques et conquestes de Charlemagne* (ca. 1460). Ms. 9068, fol. 100v.
Koninklijke Bibliotheek, Brussel.

De materiële verzorging van het schip was aan enkele lagere ‘professionals’ opgedragen. Alles wat met touwen en takels te maken had, viel onder verantwoordelijkheid van de hoogbootsman en de schieman en hun helpers. De hoogbootsman droeg zorg voor de grote mast, zijn helper voor de bezaansmast. De schieman zorgde voor de fokkemast, zijn maat voor de boegspriet. Zij droegen niet alleen zorg voor de masten en de ra's maar ook voor het sjoorren van te laden of te lossen vracht. Het onderhoud van de scheepsrump was een taak van de timmerman en zijn helpers. De konstabel gaf leiding aan de busschieters en beheerde de kruutkamer. De zeilmaker zorgde voor het onderhoud van de zeilen. Een kapelaan was belast met de geestelijke verzorging aan boord. Verder was er een kok die de maaltijden bereidde en een bottelier voor de verdeling van voedsel en drank. Op de meeste grote schepen was een chirurgijn aanwezig voor het lichamelijk welzijn van de bemanning. Een trommelslager en een trompetter lieten bij bepaalde gelegenheden van zich horen zoals voor het verzamelen, het geven van signalen en het groeten van bezoekers.

De uitvoering van al het scheepswerk was in handen van de bootsgezellen, die de basis van de bemanning vormden. Deze matrozen werden soms bijgestaan door scheepsjongens. Indien zich soldaten aan boord bevonden werden deze voor dezelfde werkzaamheden ingezet. Op hun beurt namen matrozen deel aan gevechten op zee en hielpen zij de soldaten bij het uitvoeren van landingen.¹⁸³

De grotere schepen van een oorlogsvloot, in het bijzonder het admiraalsschip en het viceadmiraalsschip hadden daarnaast speciaal personeel aan boord. Maximiliaan van

Bourgondië werd in 1544 aan boord van de *Ursula* bijgestaan door een gevolg van maar

hetst 11 / personen, onder wie zijn eigen hothouding, twintig bewapende *gentilhommes* of adelborsten, twaalf dienaren, vier raadgevers die ook ieder twee dienaren hadden, en een tolk die naast Nederlands en Frans ook Engels sprak.¹⁸⁴

Al met al blijkt de verdeling van functies aan boord van oorlogsschepen zoals die bekend is uit de zeventiende eeuw reeds in de zestiende eeuw gebruikelijk te zijn geweest. Zo getuigt de vlootuitrusting van 1521 van een gespecialiseerde taakverdeling en een ontwikkelde organisatie aan boord. De samenstelling van de bemanning heeft tussen 1520 en 1560 nauwelijks veranderingen ondergaan.

Met de vorming van een staande vloot ontstond een vast officierscorps bestaande uit kapiteins-ordinaris en *gentilhommes*-ordinaris. Zij werden voor het eerst aangesteld met de aankoop van de oorlogsschepen in 1550. De bedoeling was goede en ervaren officieren te verkrijgen en vooral te behouden. Hoewel hun aantal varieerde waren er meestal acht kapiteins en gemiddeld tien *gentilhommes* permanent beschikbaar. Hun aanstellingen werden jaarlijks verlengd. Het voornaamste kenmerk van deze officieren was dat zij ook betaald kregen wanneer zij niet op zee waren, zij het een derde minder. Aan land moesten zij zich voortdurend gereedhouden aangezien zij op ieder moment konden worden opgeroepen. Dit betekende dat zij zich veelal in Veere ophielden. De *gentilhommes* of adelborsten – in eigentijdse Nederlandstalige bronnen worden zij veelzeggend ‘edelmannen’ genoemd – waren ondergeschikt aan de kapitein en traden op als diens plaatsvervanger, maar het kwam ook voor dat zij het commando voerden over een gehuurd schip. Het officierscorps bestond vooral uit lagere edelen. Sommigen werden rechtstreeks kapitein, anderen waren eerst *gentilhomme* en werden na enkele jaren eveneens kapitein. Vier van de zeventien ordinaires kapiteins stierven tijdens hun dienstverband in de jaren 1550. Dit verhoogde de mobiliteit in het kleine officierscorps.¹⁸⁵ Rangonderscheiding op de oorlogsvloot lijkt beperkt te zijn gebleven tot de admiraal, de viceadmiraal, de kapiteins en de *gentilhommes*. Adeldom was een bepalend criterium voor leiderschap in de oorlogvoering te land en ter zee. Adellijke status werd belangrijker gevonden dan zeemanschap en ervaring in het (zee)gevecht. Dat bleef later ook nog het geval, zoals bijvoorbeeld bij de geuzenkapiteins.

Leven aan boord

Proviand

De gegevens over proviand aan boord van middeleeuwse oorlogsschepen die in de Lage Landen zijn uitgerust zijn schaars en hebben voornamelijk betrekking op de vijftiende en zestiende eeuw. In de Bourgondische tijd is sprake van scheepsbesluit. Ook werd er wel brood gebakken aan boord. Verder worden gezouten rundvlees, varkensvlees in de vorm van spek en ham, schapenvlees, kip en eieren, en gedroogde of gezouten vis, vooral haring, genoemd. Voor zover groente op het menu voorkwam betrof het bonen, erwten en uien. Verder is sprake van boter, olie, azijn en mosterd. Afgezien van water, maakte wijn al gauw plaats voor bier aan boord van de Bourgondische oorlogsschepen.

Een ordonnantie van Hendrik van Borselen uit 1470 geeft een indruk van de wijze waarop

aan boord werd gegeten. De maaltijden werden bereid door de scheepskok. Wanneer de bel werd geluid was het de beurt aan de matrozen om te eten. Terwijl zij aten werden de tafels voor de militairen gedekt, die aan tafel werden geroepen door trompetgeschal. Het bedienend personeel at na afloop. Ook 's-avonds werd in deze volgorde gegeten. Het was verboden na afloop van de maaltijd aan tafel te blijven om te drinken, maar wie tussen de maaltijden door honger of dorst had, mocht naar oud gebruik nuttigen wat overgebleven was. Voor het slapen gaan kreeg men nog een keer te drinken.¹⁸⁶

De kapiteins van oorlogsschepen moesten zelf instaan voor de bevoorrading van voedsel en drank. Zij kregen hiervoor geld van de vlootcommissaris, de vlootontvanger of de bevelhebber, die bepaalde voor welke periode proviand moest worden ingeslagen. De gemaakte afspraken tussen de vlootleiding en de kapiteins werden vastgelegd in een overeenkomst. Met het oog daarop voerde Adolf van Wakken in oktober 1555 besprekingen met de kapiteins voor het konvooi van Karel V en zijn zusters Maria van Hongarije en Eleonora van Frankrijk naar Spanje. De viceadmiraal probeerde van de kapiteins gedaan te krijgen dat zij ook het voedsel voor de meereizende leden van de hofhouding zouden verzorgen. Toen Wakken wilde weten hoeveel proviand de kapiteins per hoofd per dag nodig dachten te hebben, antwoordden zij dat de bemanningsleden net zoveel mochten eten als zij wilden. Volgens de kapiteins werden de hoeveelheden voedsel en drank nooit afgemeten. Voor de hofhouding weigerden zij een uitzondering te maken, aangezien dat tot gemor onder de bemanning zou leiden. Om dezelfde reden gingen de kapiteins niet in op de wens van de hofhouding om gedurende de reis vijf keer per week vlees te eten. De bemanning at slechts drie keer per week vlees. De overige dagen werd vis gegeten. Bovendien zouden op ieder schip twee keukens vereist zijn, indien de hofhouding een apart menu voorgeschoteld zou krijgen.¹⁸⁷

Het voedselpakket bestond op de Habsburgse oorlogsvloot gewoonlijk uit gezouten vlees, spek, zalm, paling, kabeljauw, haring, boter, kaas, brood, beschuit, soep en bier. Wijn was speciaal bestemd voor de kapitein en zijn officieren. De vlootrekeningen maken daarnaast melding van water, bonen, gort, erwten, mosterd, azijn en roggebrood. Soep met beschuit en bier stonden dagelijks op het menu. Waarschijnlijk was het voedsel aan boord niet slechter dan aan de wal tijdens de wintermaanden.

Zorg en discipline

Veel meer dan dat er soms een 'ziekenschap' werd gebruikt om gewonden af te voeren is er niet bekend over de gezondheidszorg aan boord van oorlogsschepen die in de middeleeuwen in de Lage Landen werden uitgerust. Op de Bourgondische oorlogsgaleien waren een chirurgijn, soms bijgestaan door een knecht, en een barbier verantwoordelijk voor de gezondheidszorg. Onder zeilschepen waren alleen de belangrijkste voorzien van een chirurgijn, een praktijk die in de zestiende eeuw gangbaar bleef.¹⁸⁸ Opvarenden van kleinere schepen waren voor hun gezondheidszorg afhankelijk van de chirurgijn van een van de grotere schepen. Welke nadelige gevolgen dit kon hebben, ondervond Willem van Harderwijk die in 1544 op zijn beurt een grote ontsteking kreeg, die was ontstaan doordat hij na een ongeluk met artillerie tien dagen op behandeling had moeten wachten. Het schip

waarop hij zich bevond had geen chirurgijn aan boord. De chirurgijn van het admiraalschip werd in beslag genomen door de behandeling van het oog van de admiraal dat getroffen was door een lantaarn. Weersomstandigheden verhinderden bovendien dat de chirurgijn aan boord van Willems schip kon komen. Willem werd pas na zijn terugkeer in Veere behandeld. En met succes want na negen weken was hij alweer in staat te lopen, zij het op kruiken. Degenen die gevechten, ongelukken of ziekten wisten te overleven, konden rekenen op vergoeding van ziektekosten en doorbetaling van gage. Het laatste was zelfs het geval wanneer men niet levend terugkeerde. De nabestaanden ontvingen dan het salaris. Zieken en gewonden konden soms rekenen op vers voedsel. Zo liet Gerard van Meckeren, viceadmiraal op de vloot van 1544, vers vlees en eieren aanvoeren uit Duinkerke en Engeland ‘tot behouf van den siecken binnen zijnen scepe’. De meest bijzondere voorziening voor zieken werd getroffen voor het konvooi van 1556, toen de St. Jehan dienst deed als hospitaalschip. Maar al met al liet de zorg voor gewonden en zieken te wensen over.¹⁸⁹

Een kapelaan was verantwoordelijk voor de zielzorg aan boord van oorlogsschepen. Kapelaans worden vermeld in 1444 en 1470 en komen voor op de oorlogsschepen die tussen 1521 en 1559 in de Nederlanden zijn uitgerust. Over de zielzorg aan boord is nagenoeg niets bekend. De ordonnantie van Hendrik van Borselen uit 1470 vermeldt dat het luiden van de bel het teken was dat de Heilige Maagd bezongen moest worden. Wie dit niet deed werd onmiddellijk gestraft met vier zweep- of touwslagen van ieder bemanningslid van het kwartier waartoe de afwezige behoorde.¹⁹⁰ Op het schip waarmee Karel V in 1517 vanuit de Nederlanden naar Spanje reisde om er tot koning te worden gekroond, verscheen de keizer elke ochtend, na een aubade van trompettisten, aan dek om er, geknield op kussens, zijn gebed te doen. Tegen de avond werd appel geslagen en verzamelde iedereen zich aan dek voor zang en gebed.¹⁹¹

Het weinige dat over de orde en tucht aan boord van middeleeuwse oorlogsschepen in de Nederlanden bekend is, wordt ontleend aan de al genoemde artikelbrief, de oudst bekende voor de Nederlanden, die in 1470 door Hendrik van Borselen werd uitgevaardigd. Een artikelbrief bevatte voorschriften waaraan de opvarenden van oorlogsschepen onderworpen waren. Het was verboden kaarsen te ontsteken, te vechten of te rebelleren, te dobbelen, het eigen harnas of de wapenuitrusting te verpanden en zonder toestemming van de kapitein of kwartiermeester het schip te verlaten. De schipper kon zeelieden bestraffen, naar oude gewoonte zo werd vermeld, maar kon ze ook overleveren aan de kapitein. Verschillende artikelen vermelden expliciet dat de kapitein strafte. Wanneer de kapitein, een kwartiermeester of de schipper op de scheepsfluit blies moest iedereen zwijgen en luisteren en de gegeven orders uitvoeren op straffe van geseling.¹⁹²

Volgens de ordonnanties op de Admiraliteit was rechtspraak aan boord alleen mogelijk wanneer de admiraal of zijn plaatsvervanger in eigen persoon aanwezig waren. In principe moest berechting van overtredingen van de artikelbrieven plaatsvinden door de Admiraliteit, na terugkomst aan land. De artikelbrieven werden tussen 1521 en 1547 steeds

gedetailleerder. De Nederlandse artikelbrief lijkt in de jaren veertig en vijftig min of meer te

zijn gestandaardiseerd.

Het algemeen aanvaarde beeld van de orde en tucht aan boord van schepen in de vroegmoderne tijd is dat ze zeer streng was en met harde hand meedogenloos werd gehandhaafd.¹⁹³ Wie de artikelbrieven leest, moet erkennen dat de straffen die op overtredingen stonden niet mals waren. De straffen varieerden van verlies van soldij en kluistering in de boeien tot de doodstraf. Tot de lijfstraffen behoorden de bevestiging van de hand aan de mast door middel van een mes, kielhalen, dompeling in zee, geseling en het afhakken van de hand. In het eerste geval werd de hand van de veroordeelde met het mes waarmee hij iemand gestoken had aan de grote mast genageld. Hij moest blijven staan tot hij zijn hand vrij trok. Nog wreder was het zogenaamde kielhalen, waarbij men de veroordeelde aan een touw vastbond dat aan de beide nokken of uiteinden van de grote ra was bevestigd en onder de kiel van het schip doorliep. Vanaf de nok van de ra liet men het slachtoffer, verzwaaard met een loden harnas en/of stenen, in zee vallen en zodra hij diep genoeg gezonken was haalde men hem onder de kiel door. Wanneer men inschatte dat hij daar onderdoor was haalde men hem vlug naar boven. De risico's waaraan gekielhaalden bloot stonden maakte de straf op zichzelf al vreselijk genoeg. Zij liepen kans dat hun hoofd tegen de kiel of het onderschip te pletter stootte. Verder kon men ernstige snijwonden oplopen aan de scherpe schelpen die zich aan de scheepshuid hadden vastgehecht of gewoonweg verdrinken. Minder ernstig was daarom het 'dopen' of de dompeling in zee, waarbij men eveneens gebonden aan een touw vanaf de ra naar beneden werd geworpen. Geseling vond meestal plaats voor de grote mast.

Vanaf de vorming van de keizerlijke oorlogsvloot te Veere in 1550 was een provoost-generaal in functie. Deze had een overkoepelende verantwoordelijkheid voor de handhaving van de orde en tucht op de gehele vloot. De genoemde artikelbrieven kunnen worden vergeleken met een registertje dat in 1556 is aangelegd aan boord van *De Olifant*. Het bevat verslagen van de rechtsdagen die onder voorzitterschap van Gerard van Meckeren aan boord zijn gehouden. Dit schip maakte deel uit van de vloot die keizer Karel V en zijn zusters Maria van Hongarije en Eleonora van Frankrijk vanuit Vlissingen naar Spanje bracht. Dit is het oudste document dat betrekking heeft op de praktijk van de rechtspraak aan boord van schepen afkomstig uit de Nederlanden.¹⁹⁴ Een vergelijking leidt tot het inzicht dat verschillende van de straffen vermeld in de artikelbrieven daadwerkelijk zijn toegepast zoals de geseling voor de mast, de dompeling in zee en het kielhalen. Opvallend is dat de doodstraf in geen enkel geval werd opgelegd. Overtredingen waarop de doodstraf stond, zijn wel gepleegd, maar werden minder zwaar bestraft. Zo hoefden Suaert Hendrixzoon van Harlingen en zijn metgezellen het maken van lawaai tijdens het wachthouden niet met hun leven te bekopen. Zij zouden driemaal in zee worden gedompeld en door de kapitein ieder twee keer en door de overige officieren ieder een keer geslagen worden. Deze minder zware straf werd toegekend op voorwaarde dat de boosdoeners 'God van hemelrycke ende justicie' blootshoofds en op hun knieën om vergiffenis zouden vragen en 'duer zonderlinghe gratie'.¹⁹⁵ Deze laatste formule komt in elk vonnis voor dat op *De Olifant* is gevelde. Kennelijk was het recht van gratie op zee, evenals aan wal, nauw verbonden met justitie en politie en werd het vaker toegepast dan men op grond van de artikelbrieven zou vermoeden.

De bepalingen van de artikelbriet waren niet alleen bedoeld om eenmaal begane overtredingen streng te kunnen bestraffen, maar ook om zeelieden ervan te weerhouden dergelijke overtredingen te begaan. De tuchting aan boord was streng maar niet meedogenloos.

4 INFRASTRUCTUUR EN VEILIGHEID: NAVIGATIE EN COMMUNICATIE, KUSTVERDEDIGING

Navigatie en communicatie

De Leuvense pastoor en kroniekschrijver Lodewijk van Velthem beschreef de komst van een grote Hollandse vloot die in 1315 in het kader van de strijd tegen Vlaanderen om Zeeland op Antwerpen aanvoer. Achter de muren hoorde Van Velthem niet alleen de schallende stemmen van de minstrelen, maar ook ‘tambure, pipen, riethornen en trompen’. Ze verrichtten nuttig werk doordat ze de maat sloegen voor het hijsen van de zeilen, het ophalen van de ankers of het roeien met de riemen.¹⁹⁶ Dergelijke *basso continuo* was volgens Johan Huizinga symbolisch voor een nieuwe tijd: ‘De trom met haar direct hypnotische, onmuzikale werking beduidt treffend de overgang van het ridderlijke tijdperk naar het modern-militaire; zij is een element in de mechanisering van de krijg’.¹⁹⁷

Op zee werd tevens voor de communicatie tussen schepen gebruikgemaakt van seinen met behulp van bepaalde uitroepen, het lossen van schoten, van trompetgeschal (1469-1470), van lantaarns of vuurpannen en van vlaggen. Zogenaamde seinbrieven bevatten bepalingen over de wijze van communiceren tussen schepen. Deze werden door zeeofficieren zelf opgesteld en bekrachtigd door het vloothoofd. Er zijn twee seinbrieven bewaard gebleven van Hendrik van Borselen, waarschijnlijk uit 1469 of 1470 en drie van Adolf van Bourgondië, heer van Wakken en Kapelle, uit 1557, 1559 en een ongedateerde.¹⁹⁸ Ze bieden onder andere inzicht in de bewegingen van een oorlogsvloot en de vlootorde.¹⁹⁹ Zo bepaalde de seinbrief voor de vloot waarmee Filips II in 1559 vanuit de Nederlanden naar Spanje voer, dat de vorst de voorhoede (*avant-garde*) zou hebben met de Spaanse schepen en vier schepen van de koninklijke Nederlandse vloot, de *Valk*, de *Draak*, de *Arend* en de *Tijger*. Het vloothoofd, Wakken, zou de achterhoede (*arrière-garde*) vormen met de overige Nederlandse oorlogsschepen en de hulken.



Bepalen van de lengtegraad door middel van

een kompas

[i]

De prent 'Orbis longitvdines repertae e magnetis a polo declinatione' ('Lengten van de aardbol, gevonden uit de afwijking van het kompas') maakt deel uit van een serie getiteld *Nova Reperta* (Nieuwe uitvindingen).

Prent, toegeschreven aan Jan Collaert (II), naar ontwerp van Jan van der Straet, ca. 1598-ca. 1593.

Rijksmuseum, Amsterdam.



Hulk en een boeier op de Zuiderzee ter hoogte van Enkhuizen

[i]

Het scherp aan de wind zeilende schip is met tenminste 12-14 zware stukken geschut en 10 tot 14 draaibassen op het voorkasteel en de kampanje een zwaarbewapende koopvaarder of een oorlogsschip en kan voor beide doelen gebruikt zijn. Aan de grote mast de rood-wit-rode vlag van Hoorn en aan de fokkemast het Bourgondische of St-Andreaskruis.

Wapenschilden van Hoorn, Amsterdam en Enkhuizen sieren het achterkasteel.

Gravure door Frans Huys naar Pieter

Brueghel, 1565.

Brueghel, 1565.

De zeereis die Karel V in 1517 maakte vanuit de Nederlanden naar Spanje biedt een zeldzaam gedetailleerde blik op de navigatie van een vloot en de communicatie op zee in de vroege zestiende eeuw dankzij een bewaard gebleven reisverslag van Laurent Vital, Karels kamerheer. Naar eigen zeggen schreef Vital bij wijze van tijdverdrijf en om zijn publiek te vermaken. Zijn tekst kan beschouwd worden als één grote lofrede op zijn broodheer. Niettemin geeft het verhaal een indruk van de dagelijkse beslommingen aan boord van het schip van de vorst en van opmerkelijke gebeurtenissen die zich voordeden.²⁰⁰

De zee riep bij Vital ambivalente gevoelens op. Enerzijds boezemde zij hem angst in. Hoe edel en hoe machtig een vorst ook was, op zee scheidden alleen houten planken hem van de dood. Verder was hij overgeleverd aan de elementen, waarvoor Vital meer bevreesd lijkt dan voor kapers en piraten. Alleen de hulp van God kon uitkomst bieden. Zijn hulp werd niet alleen aan boord ingeroepen. In 1506, 1517 en 1556 werden voor het vertrek telkens speciale processies georganiseerd voor een behouden vaart. Anderzijds wekte de zee ook Vitals bewondering. Hij beschrijft de kleuren van het water, die naarmate de reis vorderde, veranderden. Zijn beschrijving van de zee is realistisch. Men vindt bij hem geen verhalen over zeemonsters en dergelijke.

Nauwkeurig beschrijft Vital de orde van de vloot. Zes kleine vaartuigen voerden verkenningen uit. Aan het hoofd van de eigenlijke vloot voer het schip van Adolf van Bourgondië, heer van Veere, onmiddellijk gevolgd door dat van de vorst, 'pour luy monstrer le chemin'.²⁰¹ Achter beide schepen volgde, in v-vorm, de rest van de vloot. Overdag was het schip van de vorst herkenbaar aan twee vierkante vlaggen in de mars en aan de afbeeldingen op de zeilen. Ook het admiraalsschip onderscheidde zich op dergelijke wijze. 's Nachts voerde het schip van de vorst twee lantaarns, dat van de admiraal één.

Tot welke misverstanden dit aanleiding kon geven, bleek de eerste nacht na vertrek. Toen één van de schepen in brand was gevlogen, meenden de loodsen aan boord van het schip van de vorst dat dit het admiraalsschip was. Zij volgden het totdat aan de hand van hun kaart en kompas bleek dat zij teveel uit de koers raakten. Vervolgens namen zij alsnog de kortste route naar Spanje. De volgende ochtend echter bleek dat het een ander schip geweest moest zijn, want het admiraalsschip kwam als gewoonlijk de vorst salueren met drie kanonschoten. Om te bepalen welk schip was vergaan, streek men een deel van de zeilen om de schepen die volgden de kans te geven zich te presenteren. Van al deze schepen werd een lijst opgesteld. Na vergelijking van deze lijst met de oorspronkelijke opgave van de deelnemende schepen kwam vast te staan dat een schip uit Zierikzee ontbrak. Men vermoedde dat het vele hooi aan boord van dit schip, voor de paarden aan boord, vlam had gevat. Verdere ongelukken bleven gelukkig uit.

De reis verliep redelijk voorspoedig. Dankzij harde wind schoot de vloot de eerste dagen goed op. Na een paar dagen ging de wind liggen. De kalmte duurde zo lang dat gevreesd werd voor een tekort aan vers drinkwater. Vervolgens hielden tegenwinden de schepen op.

Toen de Spaanse kust uiteindelijk in zicht kwam, meenden de Spaanse loodsen dat het om

de Baskische kust ging. Jan Cornelis Hubert uit Zierikzee was er echter van overtuigd dat de vloot daarvoor te ver was afgedreven. Hij kreeg gelijk: uiteindelijk werd de kust van Asturië bereikt, ten westen van Baskenland. Nadat de vorst in Villaviciosa aan land was gegaan, zette de vloot koers naar Santander, de dichtstbijzijnde haven voor grote schepen.²⁰²

Kustverdediging

In de middeleeuwen was de kustverdediging vooral een lokale en regionale aangelegenheid. Vorsten in de Lage Landen bemoeiden zich niet of nauwelijks met de kustverdediging. De in de inleiding genoemde kustverdediging door de eerste graven van Vlaanderen behoort tot de uitzonderingen.²⁰³ Het Friese Oudere Schoutenrecht uit de twaalfde eeuw laat bijvoorbeeld zien hoe de dorpen met elkaar in tijd van gevaar contact hielden, namelijk met ‘boda ieftha mith bakne’: boden of vuurbakens.²⁰⁴ In Holland en Zeeland werden afspraken gemaakt voor intergewestelijke waarschuwingen door middel van vuren met het oog op Engelse dreiging in de vijftiende eeuw.²⁰⁵ Pas onder de eerste Habsburgers was sprake van centrale bemoeienis met kustverdediging. De ordonnanties op de Admiraliteit van 1488 en 1540 bepaalden dat de admiraal moest toezien op de kustwacht en de vuurbakens waarvoor lokale autoriteiten verantwoordelijk waren in de tijden van oorlog. In geval van verwaarlozing kon de admiraal hen tot verbeteringen manen.²⁰⁶ In tijden van oorlog werd bebakening weggehaald zodat het voor vijandelijke schepen moeilijk werd om havens te bereiken. Dit weghalen gebeurde bijvoorbeeld met de tonnen en kapen in de Maasmond in 1542.²⁰⁷ Oorlogsschepen werden dan wel van aparte loodsen voorzien. Dit was het geval voor de vloot die Karel de Stoute in 1475 in Sluis ter ondersteuning van Edward IV van Engeland liet uitrusten.²⁰⁸

In theorie kennen maritieme mogendheden en landen met sterke maritieme bondgenoten een lagere prioriteit toe aan hun kustverdediging. Waar maritieme mogendheden zich ter zee toch bedreigd voelen, geven zij hun defensiegeld liever uit aan zeegaande oorlogsschepen dan aan kustverdediging. Voor de zestiende eeuw kan deze theorie worden getoetst omdat meer bronnen voorhanden zijn die een meer systematische studie mogelijk maken. De intensieve kustverdediging van de Nederlanden die kort voor het midden van de zestiende eeuw werd gerealiseerd doet vermoeden dat de Nederlanden nog geen sterke maritieme macht waren.

In de loop van de jaren veertig van de zestiende eeuw nam de angst voor een Franse aanval vanuit zee sterk toe. De Fransen ontdekten wat de kwetsbare plaatsen van de Nederlandse kust waren: de voor de handel en scheepvaart zo belangrijke zeegaten. In 1544, 1546 en 1549 verschenen Franse schepen, veelal galeien, voor de Maasmonding, het Marsdiep en de Zeeuwse kusten en zorgden zij met name op Walcheren voor grote opschudding. Ook de autoriteiten in Brussel waren verontrust. De vrees bestond dat de Fransen, die met behulp van galeien gemakkelijk konden landen, een van de steden op Walcheren zouden innemen ‘ten hende daermee te beletten de navigatie van herwaerts over ende alle andere ommeligghende landen te bedwinghen thuerlied subjectie als Brabant, Vlaendren ende

Hollandt’. Het behoud van het eiland werd dan ook als een algemeen Nederlands belang

gezien. ~~~



Zeeburg, ook fort Rammekens genoemd

[i]

Fort Rammekens werd gebouwd in 1546 door de Italiaanse vestingbouwer Donato Boni di Pellizuoli in opdracht van landvoogdes Maria van Hongarije. Het ruitvormige fort moest de Walcherse rede beschermen en controleerde de scheepvaart over de Westerschelde naar Antwerpen.

Detail van het Panorama van Walcheren van Antoon van den Wijngaerde, ca 1550. Museum Plantin-Moretus, Antwerpen.

Met name het incident van 1546, toen drie Franse galeien in de Zeeuwse wateren verschenen, vormde voor regentes Maria van Hongarije aanleiding om de admiraal en de staatsraad uit te laten zoeken hoe Walcheren verdedigd moest worden. Met diverse Zeeuwse autoriteiten, voerden de admiraal en de vlootcommissaris overleg over de verdediging van het eiland. Bij laag water stelde het tweetal rondom Walcheren vast waar zandbanken lagen en hoever de verschillende vaargeulen van de rand van het eiland verwijderd waren. Na afloop van hun rondgang deden zij verschillende aanbevelingen, waaronder de aanleg van een fort bij Rammekens omdat de vaargeul van de Westerschelde daar vlak langs de dijk liep en grote schepen er dus gemakkelijk konden aanleggen. De Italiaanse architect Donato Boni di Pellizuoli, hoofdingenieur van Karel V, was verantwoordelijk voor de bouw. Hij voorzag het fort van bastions, die belegering ernstig bemoeilijkte. Fort Rammekens voldeed daarmee aan de nieuwste militaire inzichten. Verder namen de admiraal en de staatsraad verschillende reguliere maatregelen: versterking van de steden, verdeling van de plattelandsbevolking over de steden en wachters op de torens. Om voortaan eerder op de hoogte te zijn van de komst van vijandelijke schepen naar Walcheren wensten Maximiliaan

en De Schepper het waarschuwingssysteem uit te breiden langs de kust van Vlaanderen en



Fort Rammekens

[i]

De foto toont de huidige situatie van het fort bij Ritthem dat in 1869 de status van vesting verloor. Door verlanding en inpoldering van het omliggende gebied is het verder van open water af komen te liggen.

Drone-foto, 2020, anonieme fotograaf.

Staatsbosbeheer Zeeland-Zuid, Grijskerke.



Fort Rammekens

[i]

Drone-foto, 2020, anonieme fotograaf.

Staatsbosbeheer Zeeland-Zuid, Grijskerke.

Zo kwam het tot samenwerking tussen de lokaal georganiseerde kustwachten van Holland, Zeeland en Vlaanderen. De centrale regering stelde in overleg met de admiraal in Zeeland, het Hof van Holland en de stadhouder van Vlaanderen de plaatsen vast waar kustwachten dag en nacht moesten waken. Vanuit het Zuidwestvlaamse Mardijke konden vijandelijke schepen in het Nauw van Calais gesignaleerd worden. Door vanaf kerktorens en vuurbakens in de verschillende kustplaatsen en vanaf hoge duinen rook- of vuursignalen door te geven, zou men in één uur tijd tot in Ameland op de hoogte zijn van de komst van schepen uit Frankrijk. In omgekeerde richting kon Vlaanderen gewaarschuwd worden voor een naderende vijand uit het oosten. In juli 1547 werd het waarschuwingssysteem in werking gesteld. De admiraal zorgde ervoor dat in de drie verschillende gewesten dezelfde waarschuwingstekens zijn gebruikt. Ter bestrijding van de kosten van de vuurbakens en de

kustwachten hieven de kustplaatsen het zogeheten vuurbakengeld van schepen die hun

Naar aanleiding van het incident met de Franse galeien in 1546 trokken gedeputeerden van de Vier Leden langs de Vlaamse kust, om te bepalen welke plaatsen het meeste gevaar liepen bij een vijandelijke landing. De schilder Joseph van der Beke ging mee om deze plaatsen af te beelden. In de tweede helft van de jaren veertig en in het begin van de jaren vijftig waren de Vlamingen vooral bang voor een Franse inval via het Zwin. Loodsen en vissers maten de diepte van het water op in de buurt van Sluis en Cadzand om te zien waar vijandelijke zeeschepen zouden kunnen landen. Tijdens de laatste Frans-Habsburgse oorlog (1557-1559) richtte de aandacht zich op de verdediging van het westelijk deel van Vlaanderen. Duinkerke en Grevelingen werden versterkt. Daarnaast hield Duinkerke in deze jaren twee eigen oorlogsschepen in zee. De Fransen echter zagen in 1558 kans om Duinkerke over land aan te vallen en vrijwel geheel te vernietigen. In de slag bij Grevelingen, die op 15 juli van datzelfde jaar plaatsvond, versloeg Lamoraal van Egmond de Franse troepen. Grevelingen kon vervolgens stand houden dankzij verdere fortificatie waarvoor de bouwmaterialen over zee werden aangevoerd. Meer dan de beide andere kustgewesten moest Vlaanderen zijn aandacht verdelen tussen de verdediging te land en ter zee. Duinkerke ondervond hiervan de desastreuze gevolgen.

Vanwege zijn noordelijke ligging liep Holland minder kans verrast te worden door een Franse landing dan Vlaanderen en Zeeland. Toch ontkwam ook Holland niet aan het nemen van maatregelen tegen aanvallen vanuit zee. In oorlogstijd werden de tonnen, die de vaargeulen in de Maasmonding en het Marsdiep aangaven, weggehaald of verlegd om de vijand te misleiden. Ook werd dan de kaap bij Brielle neergehaald. Deze houten constructie op een fundament van steen was van verre zichtbaar en gaf aan waar de Maas in zee stroomde. De angst voor een vijandelijke landing op Voorne of Goeree leidde tot verzoeken van het Hof van Holland aan het adres van de centrale regering om troepen in Brielle en Goedereede te stationeren. Inderdaad zijn geregeld een paar honderd man over beide plaatsen verdeeld. In Brussel en Veere echter, genoot de bescherming van Walcheren prioriteit. Een andere maatregel ter bescherming van de kust was de visitatie van naderende handelsschepen. De schout van Texel oefende met behulp van een boot controle uit op de scheepvaart in het Marsdiep; de waterbaljuw van Arnemuiden deed dat op de Walcherse rede.²¹²

Overzien we de maatregelen die ter bescherming van het land tegen aanvallen vanuit zee werden genomen, dan mag worden gesteld dat de centrale regering pas in de loop van de zestiende eeuw een hoge prioriteit toekende aan kustverdediging. Er was geen permanente oorlogsvloot beschikbaar die groot genoeg was om kustverdediging overbodig te maken. De verdediging van de Nederlandse kust was het resultaat van samenwerking op lokaal, gewestelijk en centraal niveau. Het kustverdedigingsbeleid was ontwikkeld door staatsraad Cornelis de Schepper en hoofdzakelijk gericht op Walcheren van waaruit de waterwegen van en naar Antwerpen werden beheerst. De admiraal, Maximiliaan van Bourgondië, speelde een rol als coördinator van de kustwachten in de drie gewesten. Met uitzondering van de bouw van het fort Rammekens was de uitvoering van de kustverdediging grotendeels in handen van de gewesten en de kustplaatsen.²¹³ In de eerste jaren van de Nederlandse

Opstand erkende ook Alva de centrale betekenis van Walcheren voor de kustverdediging van de Nederlanden.²¹⁴

Tot besluit

Langzamerhand hadden in het kustgebied de contouren van de zeegraafschappen zich afgetekend: Vlaanderen in de late negende en tiende eeuw, Holland in de twaalfde eeuw en Zeeland in de dertiende eeuw. Vanaf de late veertiende eeuw werden de verschillende vorstendommen in de Nederlanden één voor één verenigd onder de Bourgondiërs en hun opvolgers, de Habsburgers. Langzamerhand ontwikkelden de verzamelde territoria – waaronder Vlaanderen, Brabant, Limburg, Zeeland, Holland en Henegouwen – zich tot een samengestelde staat, die ter onderscheiding van Bourgondië bekend stond als ‘landen van herwaartsover’ maar ook ‘Nederlanden’ werd genoemd.

Gedurende de vijf eeuwen die hiervoor de revue passeerden was de organisatie en het gebruik van geweld op zee aan grote veranderingen onderhevig. Te vaak zijn deze ontwikkelingen in het keurslijf van de nationale geschiedschrijving gedrongen door latere politieke entiteiten als nationale staten terug te projecteren op periodes waarin deze nog niet bestonden. Nederland en België vormen hier geen uitzondering op, integendeel. Dit hoofdstuk heeft laten zien dat uitgaan van de huidige grenzen tussen de twee landen het inzicht in de besproken periode eerder hindert dan vergroot. Hetzelfde geldt voor instellingen als de marine en de admiraliteit en voor fenomenen als kaapvaart en piraterij die al te vaak vanuit een (vroeg)modern perspectief worden gezien. Voordat vorsten in de late middeleeuwen een geweldsmonopolie claimden dat zich uitstreckte over het vanuit hun territoria uitgeoefende geweld op zee was zeeroverij een geoorloofde vorm van geweld, in het bijzonder voor de adel die zijn favoriete bezigheid ook op het water uitoefende. De heren van Veere zijn hier het meest in het oog springende – maar verre van unieke! – voorbeeld van omdat zij later als admiralen in het Bourgondisch-Habsburgse staatsapparaat werden geïntegreerd. Ook de vaak als ‘vreedzaam’ afgeschilderde kooplieden en schippers deinsden niet terug voor het gebruik van geweld, al dan niet voorzien van represaillebrieven. In de late middeleeuwen legitimeerden vorsten, ook die in de Nederlanden, private oorlogvoering door middel van kaperbrieven.

De marine als staande vloot is van middeleeuwse oorsprong maar deze vormde in Atlantisch Europa hooguit een klein onderdeel van oorlogsvloten die voornamelijk uit voor de gelegenheid omgebouwde handelsschepen bestonden. De Admiraliteit waarvan men de oprichting traditioneel laat aanvangen in 1488 kende een lange, vooral Vlaamse voorgeschiedenis die terug gaat tot de veertiende eeuw. Niettemin was en de bleef de organisatie van de oorlogvoering ter zee in de middeleeuwse Nederlanden in hoge mate een combinatie van feodale strijdkrachten, lokale *militiae* en huurlingen die werden ingezet op voor de gelegenheid gecharterde schepen. Aanvankelijk werden vloten met name door steden uitgereed, later ook (inter)gewestelijk. Tot 1400 werden de militairen doorgaans via de heervvaart gemobiliseerd, maar later kon door middel van belastingen (zoals de wijnimpost en andere heffingen) zowel lokaal als centraal een tijdelijke oorlogsvloot worden betaald en geadministreerd. De staande of vaste oorlogsvloot die in vreedstijd werd

behouden was en bleef een marginaal verschijnsel dat in de Nederlanden pas aan het einde van de middeleeuwen betekenis kreeg, eerst in het Vlaamse Sluis en in de zestiende eeuw in het Zeeuwse Veere.

Vloten bestonden uit gecharterde en/of gehuurde vissers- en handelsschepen die werden verbouwd voor de strijd te water en na de campagnes werden verkocht of teruggegeven. Meestal bleef de bemanning aan boord en waren de strijders dezelfde als die op het land. In de zestiende eeuw nam het aantal 'professionals' aan boord toe. Om orde en tucht te handhaven fungeerden sinds de vijftiende eeuw artikelbrieven met daarin draconische straffen. De schepen werden voorafgaand aan de inzet rijkelijk versierd om het eigen moreel te versterken en de tegenstander te imponeren.

Schepen werden dikwijls tactisch ingezet: grondacties ondersteunen of amfibisch. Nog vaker werden ze logistiek ingezet. Gedurende de hele periode waren er wel oorlogsschepen ter ondersteuning van de zogeheten kruistochten. Zeeland bezat een unieke positie en gold in de zestiende eeuw als de sleutel van de Nederlanden. Vanuit Sluis en later Veere coördineerden opeenvolgende admiralen vooral de bescherming van de handelsroutes. Voor de verdediging van de kust werden op strategische plekken forten aangelegd, zoals Rammekens bij Vlissingen. Ook werd bij een dreigende invasie de betonning uit de vaart gehaald. Vooral steden rond de Zuiderzee als Kampen of Amsterdam concentreerden zich op de bescherming van de Oostzeehandel – aanvankelijk binnen het verband van de Hanze – en voerden zeeoorlogen. Reeds voor het midden van de vijftiende eeuw werd de visserij wanneer nodig door middel van konvooien beschermd.



Span- en torsiesgeschut

[1]

Met dit 'Scutte ende slingheren' konden de

schepen elkaar op afstand bestoken.

Tekening door John Lith, 1995.

Uit: R. de Graaf, *Oorlog om Holland 1000-1375* (Hilversum 2004) 50.

Bezien vanuit instituties die zich in de vroegmoderne tijd verder ontwikkelden – staande vloot, admiraliteit, arsenalen – lagen de Nederlanden achter op Frankrijk, Engeland en Venetië. De kracht van de Nederlandse organisatie van geweld op zee moet vooral worden gezocht in de steden en havenplaatsen in het verlengde van economische activiteiten als handel en visserij die tot ver in de nieuwe tijd en wat betreft recrutering van zeelieden zelfs tot aan het einde van het zeilvaarttijdperk in hoge mate bepalend bleven voor de slagkracht ter zee. Qua scheepstypen waren de (gezeilde) kogge en later karvelen populair, maar er werden ook geroeide schepen ingezet als galeien en balengiers. De zeetactiek leek op die op het land: na een fase van manoeuvres en het innemen van posities volgden artillerie barrages en daarna ging men over tot de mêlee: het enteren van elkaars schepen wat tot ver in de nieuwe tijd de meest gebruikte tactiek bleef. Bij de artillerie werd aanvankelijk span- en torsiegeschut gebruikt en vanaf de veertiende eeuw ook vuurgeschut als slangen en buizen en later grote kartouwen. Geschutpoorten werden vanaf de zestiende eeuw – tijdelijk wanneer het zoals meestal het geval was gehuurde schepen betrof – aangebracht voor het zware geschut benedende. Met vlaggen, waarvan de code in seinbrieven stond, konden de tactische manoeuvres worden gecoördineerd. Wie de opkomst van de Nederlandse Republiek als zeemogendheid wil begrijpen ontkomt er niet aan terug te kijken naar de Bourgondisch-Habsburgse periode en zich te ontdoen van de rookgordijnen opgetrokken door de Nederlandse Opstand.²¹⁵

Noten

1. Ronald de Graaf schreef de teksten over de periode tot eind veertiende eeuw die vooral zijn gebaseerd op R. de Graaf, *Oorlog om Holland 1000-1375* (Hilversum 1996). Louis Sicking schreef de delen over de Bourgondisch-Habsburgse periode, die vooral zijn gebaseerd op J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) en L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004). Hij nam ook de redactie voor zijn rekening. Het laatste werk is een in 2004 geactualiseerde Engelse vertaling van L. Sicking, *Zeemacht en onmacht. Maritieme politiek in de Nederlanden 1488-1558* (Amsterdam 1998). Verder zijn relevant J.P. Sigmond, *Zeemacht in Holland en Zeeland in de zestiende eeuw* (Hilversum 2013) en O. van Nimwegen, A. van Vliet en L. Sicking, 'Het optreden van leger en vloot van de opstandelingen' in: P. Groen (ed.), *De Tachtigjarige Oorlog. Van opstand naar geregelde oorlog, 1568-1648* (Amsterdam 2013) 111-159. Geldbedragen zijn steeds aangeduid in de eigentijdse (reken)munt. 1 Pond = 20 schellingen = 240 penningen. In één Vlaamse pond gaan zes Hollandse ponden. In de zestiende eeuw komt een (karolus)gulden overeen met een pond Hollands.

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

2. L. Sicking, *De piraat en de admiraal* (Leiden/Boston 2014) 3-4 (citaat), 9, 23-24. De termen ‘piraterij’ en ‘kaapvaart’ worden hier in algemene zin gebruikt, niet in de strikt juridische betekenis die ze in de late middeleeuwen kregen. P. Prétou, *L’invention de la piraterie en France au Moyen Âge* (Parijs 2021); N.A.M. Rodger, ‘The Law and Language of Private Naval Warfare’, *The Mariner’s Mirror* 100:1 (2014) 5-16.

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

3. T. Heebøll-Holm, P. Höhn en G. Rohmann, ‘Introduction’, in: Th. Heebøll-Holm, P. Höhn en G. Rohmann (ed.), *Merchants, Pirates and Smugglers: Criminalization, Economics, and the Transformation of the Maritime World (1200-1600)* (Frankfurt/New York 2019) 9-30, 14-15.

[Zie worldcat.org](#)

4. De vorst van het Heilige Roomse rijk werd Rooms koning genoemd vanaf het moment van zijn verkiezing. Doorgaans enige tijd later kreeg hij de waardigheid van keizer, wanneer hij door de paus werd gekroond. In deze tekst zal steeds worden verwezen naar ‘de keizer’ ter voorkoming van verwarring.

5. W. Blockmans, *Metropolen aan de Noordzee. De geschiedenis van Nederland 1100-1560* (Amsterdam 2010) 17, 20.

[Zie worldcat.org](#)

6. J. Dumolyn e.a., ‘Origins and Early History’ in: A. Brown en J. Dumolyn (ed.), *Medieval Bruges, c. 850-1550* (Cambridge 2018) 9-20.

[Zie worldcat.org](#)

7. A.C.F. Koch, ‘Het graafschap Vlaanderen van de 9de eeuw tot 1070’ in: D.P. Blok e.a. (ed.), *Nieuwe Algemene Geschiedenis der Nederlanden* 1 (Haarlem 1977) 354-383, 365, 377; G. Blancquaert, ‘L’expédition flamande contre Anvers en 1055’, *Annales de la Société d’archéologie de Bruxelles* 46 (1942-1943) 167-171.

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

8. Alpertus Mettensis, *De diversitate temporum*, H. van Rij (vert. en ed.) (Amsterdam 1980) 82-83.

[Zie worldcat.org](#)

9. H.A. Poelman, ‘De verovering van het Merwede-gebied door graaf Dirk III’, *Bijdragen voor Vaderlandsche Geschiedenis en Oudheidkunde* 4e reeks 8 (1910) 349-372.

[Zie worldcat.org](#)

10. W. Jappe Alberts, H.P.H. Jansen en J.F. Niermeyer, *Welvaart in wording. Sociaal-*

economische geschiedenis van Nederland van de vroegste tijden tot het einde der middeleeuwen (Den Haag 1977) 86.

[Zie worldcat.org](#)

11. Thietmari Merseburgensis episcopi chronicon, Monumenta Germaniae Historica Scriptores in folio rerum Germanicarum (Berlijn 1935, 1955) 255.

[Zie worldcat.org](#)

12. J.F. Verbruggen, *Het leger en de vloot van de graven van Vlaanderen vanaf het ontstaan tot in 1305* (Brussel 1960) 145.

[Zie worldcat.org](#)

13. L. Sicking, 'Politieke geschiedenis, gewestelijke en bovengewestelijke bestuursinstellingen' in: P. Brusse en P. Hendriks (ed.), *Geschiedenis van Zeeland 1, Prehistorie-1550* (Utrecht/Amsterdam 2012) 226-242, 226-227.

[Zie worldcat.org](#)

14. G.H. Pertz (ed.), *Chronicon Moissiacense*, Monumenta Germaniae Historica Scriptores in folio I (Hannover 1826) 311 (814); A. Boretius, *Capitularium regum Francorum* 1, Monumenta Germaniae Historica Leges 2 (Hannover 1883) nr. 148 (821) en F. Grat, J. Vieillard en S. Clemencet (ed.), *Annales de Saint Bertin* (Parijs 1964) 18, 21, 24 (835, 837, 838); M. Mostert, *In de marge van de beschaving. De geschiedenis van Nederland, 0-1100* (Amsterdam 2009) 192-199.

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

15. I.H. Gosses, *Welgeborenen en huislieden. Onderzoekingen over standen en staat in het graafschap Holland* (Groningen/Den Haag 1926) 58; H.P.H. Jansen en P.C.M. Hoppenbrouwers, 'Heervvaart in Holland', *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 94:1 (1979) 1-26, 2, 23.

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

16. J.F. Verbruggen, *Het leger en de vloot van de graven van Vlaanderen vanaf het ontstaan tot in 1305* (Brussel 1960) 22-23.

[Zie worldcat.org](#)

17. 'In expeditione domini comitis pergunt per unum tractum maris et retractum' [Bij heervvaart voor mijn heer de graaf, zullen zij zolang varen, als eenmaal de duur van het opkomen van de vloed en de eb.], K. de Vries, 'De middeleeuwse stad als defensiegemeenschap weerspiegeld in de Noordnederlandse stadsrechten uit de voor Bourgondische tijd', *Rechtsgeleerd magazijn Themis* 18 (1957) 384-397, 385.

[Zie worldcat.org](#)

18. C. Dekker, *Zuid-Beveland. De historische geografie en de instellingen van een Zeeuws eiland in de Middeleeuwen* (Krabbendijke 1982) 450.

[Zie worldcat.org](#)

19. I.H. Gosses, *Welgeborenen en huislieden. Onderzoekingen over standen en staat in het graafschap Holland* (Groningen/Den Haag 1926) 48.

[Zie worldcat.org](#)

20. 'sive in aggeribus sive in bellicis navibus' [Hetzij over dijken, hetzij over oorlogsschepen.], A.C.F. Koch (ed.), *Oorkondenboek van Holland en Zeeland tot 1299 I, Eind van de 7e eeuw tot 1222* (Den Haag 1970) nr. 105 (1122).
[Zie worldcat.org](#)
21. 'altoes sullen wi ende onse nacomelinghen moghen onse paelsteden verweren', H.M. Brokken, *Het ontstaan van de Hoekse en Kabeljauwse twisten* (Zutphen 1982) 317 n. 71.
[Zie worldcat.org](#)
22. Onderstaande tot 1485 gebaseerd op L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 21-31, vanaf 1485 op L. Sicking, *La naissance d'une thalassocratie. Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or* (Parijs 2015) 269-274.
[Zie worldcat.org](#)
[Zie worldcat.org](#)
23. B. Lambert, 'Cargoes, Courts and Compromise: The Management of Maritime Plunder in the Burgundian Low Countries' in: T. Heebøll-Holm, P. Höhn en G. Rohmann (ed.), *Merchants, Pirates and Smugglers: Criminalization, Economics, and the Transformation of the Maritime World (1200-1600)* (Frankfurt am Main/New York 2019) 107-123, 112-113.
[Zie worldcat.org](#)
24. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 409-410. Zie uitvoeriger L. Sicking en M. Hurx, 'De L'Écluse à Den Helder; via Veere à Amsterdam et Rotterdam: Pour une histoire générale et architecturale des arsenaux navales des Pays-Bas' in: C. Le Mao (ed.), *Les arsenaux navales* (Parijs 2021) 485-510.
[Zie worldcat.org](#)
[Zie worldcat.org](#)
25. L. Sicking, 'Prijzrechtspraak in de Nederlanden. De Admiraliteiten van Veere, Duinkerken en Gent, 1488-1568' in: D. Heirbaut en D. Lambrecht (ed.), *Van oud en nieuw recht. Handelingen van het XVde Belgisch-Nederlands rechtshistorisch congres, Universiteit Gent, 16 en 17 april 1998* (Antwerpen 1998) 69-84, met verwijzingen naar rechtszaken bij de verschillende instellingen.
[Zie worldcat.org](#)
26. Over Horns admiraalschap: S. Groenveld, 'Filips van Montmorency, graaf van Horn (1524-1568)', *Jaarboek '03. Publications de la Société historique et archéologique dans le Limbourg* 139 (2003) 39-99, 68-69.
[Zie worldcat.org](#)
27. Niet te verwarren met admiraal Adolf van Bourgondië, heer van Veere.
28. C.M. Rooze-Stouthamer, *Hervorming in Zeeland (ca. 1520-1572)* (Goes 1996) 360, 362-366, 372, 394, 399, 416-422; J.C.A. de Meij, *De watergeuzen en de Nederlanden, 1568-1572* (Amsterdam/Londen 1972) 207. Afbeelding van Anton van Bourgondië-Wakken en zegel met schip: C.M. Rooze-Stouthamer, *Hervorming in Zeeland (ca. 1520-1572)* (Goes 1996) 420.
[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

29. Net als zijn oom was deze Anton (IV) van Bourgondië-Wakken hoogbaljuw van Gent.
30. Nicolaas was een zoon van Gerrit van Assendelft. Cornelis Suys volgde Gerrit in 1559 op als president van het Hof van Holland. J. Koopmans, *De Staten van Holland en de Opstand. De ontwikkeling van hun functies en organisatie in de periode 1544-1588* (Den Haag 1990) 19 en 56.
[Zie worldcat.org](#)
31. R. Vermij, 's Konings stadhouder in Holland. Oranje's trouw aan Philips II', *Utrechtse historische cahiers* II-III (1984) 37-63, 45-46.
[Zie worldcat.org](#)
32. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 35-37; A. Janse, *Grenzen aan de macht. De Friese oorlog van de graven van Holland omstreeks 1400* (Den Haag 1993) 188, 191, 197 etc. Zie ook J.A. Mol, *De Friese volkslegers tussen 1480 en 1560* (Hilversum 2017).
[Zie worldcat.org](#)
[Zie worldcat.org](#)
[Zie worldcat.org](#)
33. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 47-54. Zie ook J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995).
[Zie worldcat.org](#)
[Zie worldcat.org](#)
34. A.G. Jongkees, 'Armement et action d'une flotte de guerre: la contribution des comtés maritimes à l'armée générale des pays de par-deça en 1477', *Publication du centre européen d'études bourguignonnes* 26 (1986) 71-87.
[Zie worldcat.org](#)
35. Vergelijk J. Glete, *Navies and Nations: Warships, Navies and Statebuilding in Europe and America: 1500-1860* (Stockholm 1993) 3, 13-15, 102; L. Sicking, 'Naval Warfare in Europe, c. 1330-c. 1680' in: F. Tallett en D.J.B. Trim (ed.), *European Warfare, 1350-1750* (Cambridge 2010) 236-263, 255-256.
[Zie worldcat.org](#)
[Zie worldcat.org](#)
36. J. Glete, *Navies and Nations: Warships, Navies and Statebuilding in Europe and America: 1500-1860* (Stockholm 1993) 102, 125-127, 129-131, 146.
[Zie worldcat.org](#)
37. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 282.
[Zie worldcat.org](#)
38. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 359-360.
[Zie worldcat.org](#)

39. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 360-362

Renaissance (Leiden/Boston 2004) 360-362.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

40. J.F. Verbruggen, *Het leger en de vloot van de graven van Vlaanderen vanaf het ontstaan tot in 1305* (Brussel 1960) 121.
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
41. J.F. Verbruggen, *Het leger en de vloot van de graven van Vlaanderen vanaf het ontstaan tot in 1305* (Brussel 1960) 124-127.
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
42. R. de Graaf, *Oorlog om Holland 1000-1375* (Hilversum 1996) 115; J.A.M.Y. Bos-Rops, *Graven op zoek naar geld. De inkomsten van de graven van Holland en Zeeland, 1389-1433* (Hilversum 1993) 45 en 134 e.v.
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
43. A. Janse, *Grenzen aan de macht. De Friese oorlog van de graven van Holland omstreeks 1400* (Den Haag 1993) 375 e.v.
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
44. Vlaamse muntsoort, gelijk aan tachtig Hollandse grooten ofwel rond de zeven gulden. D. Groebe, *Handleiding tot de kennis der Nederlandsche munten* (Amsterdam 1850) 44.
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
45. C. Roche, “‘L’armée de mer” de Charles le Téméraire d’après les comptes (1470-1475) des officiers de finances du duc de Bourgogne’ in: C. Villain-Gandossi en E. Rieth (ed.), *Pour une histoire du “fait maritime”*; *Sources et champ de recherche* (Parijs 2001) 328-348, 331-332.
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
46. A.G. Jongkees, ‘Armement et action d’une flotte de guerre: la contribution des comtés maritimes à l’armée générale des pays de par-deça en 1477’, *Publication du centre européen d’études bourguignonnes* 26 (1986) 71-87, 74-77.
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
47. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 363-364.
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
48. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 364-365.
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
49. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 365-366.
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
50. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 367, 369-370.
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
51. L. Sicking, *De piraat en de admiraal* (Leiden/Boston 2014) 6; J. Wink en L. Sicking, ‘Reprisal and diplomacy: Conflict Resolution within the Context of Anglo-Dutch Commercial Relations c1300-c1415’, *Comparative Legal History* 5:1 (2017) 53-71,
74-77

- COPY : (1) TEL DIR 1 D 1 C.I. 41 + 10. (E 1 1071) 00 00 05

63. T. Twiss (ed.), *The Black Book of the Admiralty* (Londen 1871) 33-39, 37.
[Zie worldcat.org](#)
64. T. Twiss (ed.), *The Black Book of the Admiralty* (Londen 1871) 286-287: '[...] or to conteke debate'.
[Zie worldcat.org](#)
65. Geciteerd naar M. Bennett, 'Wace and Warfare' in: M. Strickland (ed.), *Anglo-Norman Warfare: Studies in Late Anglo-Saxon and Anglo-Norman Military Organization and Warfare* (Woodbridge 1992) 230-250, 237-239. De citaten komen uit *Roman de Brut*, I. Arnold (ed.) (Parijs 1938-1940) 11 vs 190-214 en *Roman de Rou*, E. Taylor (ed.) (Londen 1837) III, 6 vs 465-476, 481-508.
[Zie worldcat.org](#)
[Zie worldcat.org](#)
[Zie worldcat.org](#)
66. Ministerie van Defensie, Commando zeestrijdkrachten (ed.), *Nederlandse maritiem-militaire doctrine* (Den Haag 2014) 74. Iets te somber is J.B. Hattendorf, 'Introduction: Theories of Naval Power: A.T. Mahan and the Naval History of Medieval and Renaissance Europa' in: J.B. Hattendorf en R.W. Unger (ed.), *War at Sea, 1200-1500* (Woodbridge 2003) 1-22, 20 over *modern naval warfare* in de middeleeuwen.
[Zie worldcat.org](#)
[Zie worldcat.org](#)
67. R. de Graaf, *Oorlog om Holland 1000-1375* (Hilversum 1996) 168-173; J.F. Verbruggen, *Het leger en de vloot van de graven van Vlaanderen vanaf het ontstaan tot in 1305* (Brussel 1960) 146.
[Zie worldcat.org](#)
[Zie worldcat.org](#)
68. J. Huizinga, *Herfsttij der middeleeuwen*, A. van der Lem (ed.) (Amsterdam 1999) 105, 107.
[Zie worldcat.org](#)
69. A. Vagts, *Landing Operations: Strategy, Psychology, Tactics, Politics from Antiquity to 1945* (Harrisburg 1952) 150-155, 172-188.
[Zie worldcat.org](#)
70. 'Daer sceide men dat heer in drien. Een deel coghen men doe ende van der gheest al toten ende, so datter geen daer ontweke', R. de Graaf, *Oorlog om Holland 1000-1375* (Hilversum 1996) 246.
[Zie worldcat.org](#)
71. R. de Graaf, 'Het water als wapen. Hollandse oorlogvoering en het water (circa 1000-1550)' in: E. Beukers (ed.), *Hollanders en het water. Twintig eeuwen strijd en profijt* (Hilversum 2007) 439-450, 447.
[Zie worldcat.org](#)
72. R. de Graaf, 'Het water als wapen. Hollandse oorlogvoering en het water (circa 1000-1550)' in: E. Beukers (ed.), *Hollanders en het water. Twintig eeuwen strijd en profijt* (Hilversum 2007) 439-450, 446.

[Zie worldcat.org](#)

73. H.P.H. Jansen, *Hoekse en Kabeljauwse twisten* (Bussum 1966) 59-60; L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 29; R. de Graaf, 'Een landschap dat heeft zien gebeuren'. Oorlogvoering in het Oer-IJ- gebied tussen 1200 en 1500', in: B. Buizer e.a. (ed.), *Atlas van het Oer-IJ-gebied* (Wormerveer 2018) 151-156, 154.

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

74. L. Sicking, 'De zaak Draeck: Antwerpen tegenover Zierikzee. Een interstedelijk conflict tijdens de Vlaamse Opstand', in: P. Delsalle e.a. (ed.), *Pour la singulière affection qu'avons à luy: Études bourguignonnes offertes à Jean-Marie Cauchies* (Turnhout 2017) 405-416, 411.

[Zie worldcat.org](#)

75. L. Sicking, 'Opstand in Holland en Vlaanderen. De Jonker Fransenoerlog (1488-1490) in transregionaal perspectief', *BMGN – Low Countries Historical Review* 133:4 (2018) 28-56.

[Zie worldcat.org](#)

76. S. Gunn, D. Grummitt, H. Cools, *War, State, and Society in England and the Netherlands 1477-1559* (Oxford 2007) 154.

[Zie worldcat.org](#)

77. L. Sicking, 'De Zuiderzee en de territoriale afronding van de Nederlanden onder Karel V', *Holland, historisch tijdschrift* 30:3 (1998) 127-141, 138.

[Zie worldcat.org](#)

78. J. Moolenbroek, *Nederlandse kruisvaarders naar Damiate aan de Nijl. Acht eeuwen geschiedenis en fantasie in woord en beeld* (Hilversum 2016); J. Moolenbroek, 'De ketting van Damietta, een Haarlems zaagschip en Willem I van Holland: over de wording en standaardisering van een kruistochtmythe', *Jaarboek voor Middeleeuwse Geschiedenis* 14 (2011) 113-149.

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

79. Oliverus scolasticus [Olivier van Keulen], *Historia Damiatina*, H. Hoogeweg (ed.), *Die Schriften des Kölner Domscholasters, späteren Bischofs von Paderborn und Kardinalbischofs von S. Sabina Oliverus* (Stuttgart 1894) 175 haalt de termen soms door elkaar, par. 10: 'cogonibus armatis galeis et aliis navibus', en aantek. 8, andere ms.: 'cockones, cocgonēs'; 181, par. 12: de aanval op de toren werd door koggen uitgevoerd: 'duos cogones'; R. de Graaf, *Oorlog om Holland 1000-1375* (Hilversum 1996) 397 (1345).

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

80. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 105-151. Zie ook J. Paviot, *Les ducs de Bourgogne, la croisade et l'Orient (fin XIVe siècle-XVe siècle)* (Parijs 2003).

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

81. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 108, 111, 113, 115-120, 122-124, 126, 128, 132-133, 138. Zie ook A. Vanderjagt, “‘In de zomer doorkruisten zij de hele Zwarte Zee’”. De Bourgondische vloot in de Oriënt’, *Madoc. Tijdschrift over de Middeleeuwen* 13:4 (1999) 236-245.

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

82. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 320; J.M. Cauchies, ‘Voyage d’Espagne et domaine princier: Les opérations financières de Philippe le Beau dans les Pays-Bas (1505-1506)’ in: P. Contamine, T. Dutour en B. Schnerb (ed.), *Commerce, finances et société (XIe-XVIe siècles): Recueil de travaux d’histoire médiévale offert à M. le professeur Henri Dubois Cultures et civilisations médiévales IX* (Parijs 1993) 217-245.

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

83. Zie in detail over deze expeditie: L. Sicking en R. Fagel, ‘In the Wake of Columbus: The First Expedition attempted from the Netherlands to the New World’, *Terrae incognitae: The Journal of the Society for the History of Discoveries* 34 (2002) 34-45.

[Zie worldcat.org](#)

84. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 320-321; L. Sicking, ‘Door Oranje overschaduwd. Het hof van Maximiliaan van Bourgondië, heer en markies van Veere’ in: M. Damen en L. Sicking (ed.), *Bourgondië voorbij. De Nederlanden 1250-1650. Liber alumnorum Wim Blockmans* (Hilversum 2010) 99-122, 115-116.

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

85. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 329-330; J.P. Sigmond, *Zeemacht in Holland en Zeeland in de zestiende eeuw* (Hilversum 2013) 49-59.

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

86. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 336-339.

[Zie worldcat.org](#)

87. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 21-25.

[Zie worldcat.org](#)

88. R. Degryse, ‘Uit de geschiedenis van onze zeemacht. De oorsprong van de admiraliteit van Vlaanderen onder Lodewijk van Male’, *Bijdragen tot de geschiedenis der Nederlanden* 14 (1960 [1959]) 177-196, 194-195; J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 20, 48-49, 201-202.

[Zie worldcat.org](#)

89. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 340, 370, 386, 387.

Renaissance (Leiden/Boston 2004) 249, 278, 286-287.

[Zie worldcat.org](http://Zie.worldcat.org)

90. L. Sicking, 'Die offensieve Lösung wird fortgesetzt. Das holländischen Eingreifen im Ostseeraum vom 15. Bis 18. Jahrhundert' in: O. Pelc (ed.), *Hansestädte im Konflikt. Krisenmanagement und bewaffnete Auseinandersetzung vom 13. bis 17. Jahrhundert* (Wismar 2019) 203-226, 206-208; A. van der Zee, *De Wendische Oorlog. Holland, Amsterdam en de Hanze in de vijftiende eeuw* (Hilversum 2018) passim.

[Zie worldcat.org](http://Zie.worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://Zie.worldcat.org)

91. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 241.

[Zie worldcat.org](http://Zie.worldcat.org)

92. L. Sicking en A. van Vliet, 'Our Triumph of Holland' War, Violence, and the Herring Fishery of the Low Countries, c. 1400-1650' in: L. Sicking en D. Abreu-Ferreira (ed.), *Beyond the Catch: Fisheries of the North Atlantic, the North Sea and the Baltic, 900-1850* (Leiden/Boston 2009) 337-364, 339-342.

[Zie worldcat.org](http://Zie.worldcat.org)

93. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 201-204.

[Zie worldcat.org](http://Zie.worldcat.org)

94. M. Mollat du Jourdin, 'L'État capétien en quête d'une force navale' in: A. Corvisier (ed.), *Histoire militaire de la France I, Des origines à 1713* (Parijs 1997) 107-123, 116-117; L. Sicking, 'European Naval Warfare' in: H. Scott (ed.), *The Oxford Handbook of Early Modern European History* (Oxford 2015) 591-611, 602.

[Zie worldcat.org](http://Zie.worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://Zie.worldcat.org)

95. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 283-297.

[Zie worldcat.org](http://Zie.worldcat.org)

96. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 407-408.

[Zie worldcat.org](http://Zie.worldcat.org)

97. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 408-409.

[Zie worldcat.org](http://Zie.worldcat.org)

98. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 411-412.

[Zie worldcat.org](http://Zie.worldcat.org)

99. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 414-416.

[Zie worldcat.org](http://Zie.worldcat.org)

100. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 417-419.

[Zie worldcat.org](http://Zie.worldcat.org)

101. J.C.A. de Meij, *De watergeuzen en de Nederlanden, 1568-1572* (Amsterdam/Londen 1972) 206.
[Zie worldcat.org](#)
102. De Mary Rose (±1509) van Hendrik VIII was zo'n uitzondering. D. Loades, *The Tudor Navy: An Administrative, Political and Military History* (Aldershot 1992) 49-50.
[Zie worldcat.org](#)
103. C. Roche, "'L'armée de mer" de Charles le Téméraire d'après les comptes (1470-1475) des officiers de finances du duc de Bourgogne' in: C. Villain-Gandossi en E. Rieth (ed.), *Pour une histoire du "fait maritime": Sources et champ de recherche* (Parijs 2001) 328-348, 333.
[Zie worldcat.org](#)
104. R. de Graaf, *Oorlog om Holland 1000-1375* (Hilversum 1996) 405-406.
[Zie worldcat.org](#)
105. J. Huizinga, *Herfsttij der middeleeuwen*, A. van der Lem (ed.) (Amsterdam 1999) 258, 281.
[Zie worldcat.org](#)
106. R. Reinders, *Cog Finds from the IJsselmeerpolders* (Lelystad 1985) 27; W. Jappe Alberts, H.P.H. Jansen en J.F. Niermeyer, *Welvaart in wording. Sociaal-economische geschiedenis van Nederland van de vroegste tijden tot het einde der middeleeuwen* (Den Haag 1977) 203.
[Zie worldcat.org](#)
[Zie worldcat.org](#)
107. H.P.H. Jansen, 'Scheepvaart van het noorden tot 1400' in: G. Asaert e.a. (ed.), *Maritieme geschiedenis der Nederlanden 1* (Bussum 1976) 75-107, 102.
[Zie worldcat.org](#)
108. J. van Beylen, 'Scheepstypen' in: G. Asaert e.a. (ed.), *Maritieme geschiedenis der Nederlanden 1* (Bussum 1976) 108-154, 111.
[Zie worldcat.org](#)
109. J. van Beylen, 'Scheepstypen' in: G. Asaert e.a. (ed.), *Maritieme geschiedenis der Nederlanden 1* (Bussum 1976) 108-154, 112.
[Zie worldcat.org](#)
110. W. Jappe Alberts, H.P.H. Jansen en J.F. Niermeyer, *Welvaart in wording. Sociaal-economische geschiedenis van Nederland van de vroegste tijden tot het einde der middeleeuwen* (Den Haag 1977) 204; I. Friel, 'Oars, Sails and Guns: The English and War at Sea, c.1200-1500' in: J.B. Hattendorf en R.W. Unger (ed.), *War at Sea in the Middle Ages and the Renaissance* (Woodbridge 2003) 69-82, 72.
[Zie worldcat.org](#)
[Zie worldcat.org](#)
111. S.A. Waller Zeper, *Jan van Henegouwen, heer van Beaumont* (Den Haag 1914) 91.
[Zie worldcat.org](#)
112. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 296.
[Zie worldcat.org](#)
113. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 284.

- [Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
114. G. Asaert, *Westeuropese scheepvaart in de middeleeuwen* (Bussum 1974) 102.
[Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
115. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 286; A. van der Zee, *De Wendische Oorlog. Holland, Amsterdam en de Hanze in de vijftiende eeuw* (Hilversum 2018) 126-128.
[Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
[Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
116. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 293, 295.
[Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
117. L. Sicking, 'Naval Warfare in Europe, c. 1330-c. 1680' in: F. Tallett en D.J.B. Trim (ed.), *European Warfare, 1350-1750* (Cambridge 2010) 236-263, 241, 245.
[Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
118. L. Sicking, 'Naval Warfare in Europe, c. 1330-c. 1680' in: F. Tallett en D.J.B. Trim (ed.), *European Warfare, 1350-1750* (Cambridge 2010) 236-263, 244-245; L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 303; J.K. Oudendijk, *Een Bourgondisch ridder over den oorlog ter zee. Philips van Kleef als leermeester van Karel V* (Amsterdam 1941) 77-80, 88.
[Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
[Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
[Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
119. J. Glete, *Warfare at Sea, 1500-1650: Maritime Conflicts and the Transformation of Europe* (Londen 2000) 29.
[Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
120. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 379-380.
[Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
121. J. Moolenbroek, 'De ketting van Damietta, een Haarlems zaagschip en Willem I van Holland: over de wording en standaardisering van een kruistochtmythe', *Jaarboek voor Middeleeuwse Geschiedenis* 14 (2011) 113-149; J. Moolenbroek, *Nederlandse kruisvaarders naar Damiate aan de Nijl. Acht eeuwen geschiedenis en fantasie in woord en beeld* (Hilversum 2016) 100-108.
[Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
[Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
122. A.L.H. Hage, *Sonder favele, sonder lieghen. Onderzoek naar vorm en functie van de middelnederlandse rijmkroniek als historiografisch genre* (Groningen 1989) 23-29.
[Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
123. W.L. Rodgers, *Naval Warfare under Oars, 4th to 16th Centuries: A Study of Strategy, Tactics and Ship Design* (Annapolis 1967) 94; K. Fritze en G. Krause, *Seekriege der Hanze* (Berlijn 1989) 225-226; P. Kennedy, *The Rise and Fall of Great Powers: Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000* (Londen 1989) 30-31:
Het zou nog enkele honderden jaren duren voordat het oude span- en werpgeschut

was vervangen door krachtig, maar niet al te zwaar, vuurgeschut, waardoor de zee-tactiek nog dynamischer werd.

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

124. W.L. Rodgers, *Naval Warfare under Oars, 4th to 16th Centuries: A Study of Strategy, Tactics and Ship Design* (Annapolis 1967) 53-105.

[Zie worldcat.org](#)

125. De hele slag wordt beschreven in R. de Graaf, *Oorlog om Holland 1000-1375* (Hilversum 1996) 196-200.

[Zie worldcat.org](#)

126. M. Sommé, 'L'armée Bourguignonne au siège de Calais de 1436' in: P. Contamine e.a. (ed.), *Guerre et société en France, en Angleterre et en Bourgogne XIVe-XVe siècle* (Lille 1992) 197-220, 208.

[Zie worldcat.org](#)

127. C. Roche, "'L'armée de mer" de Charles le Téméraire d'après les comptes (1470-1475) des officiers de finances du duc de Bourgogne' in: C. Villain-Gandossi en E. Rieth (ed.), *Pour une histoire du "fait maritime": Sources et champ de recherche* (Parijs 2001) 328-348, 338, 345.

[Zie worldcat.org](#)

128. J.F. Verbruggen, *Het leger en de vloot van de graven van Vlaanderen vanaf het ontstaan tot in 1305* (Brussel 1960) 118.

[Zie worldcat.org](#)

129. C. Roche, "'L'armée de mer" de Charles le Téméraire d'après les comptes (1470-1475) des officiers de finances du duc de Bourgogne' in: C. Villain-Gandossi en E. Rieth (ed.), *Pour une histoire du "fait maritime": Sources et champ de recherche* (Parijs 2001) 328-348, 333, 335, n. 16.

[Zie worldcat.org](#)

130. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 370-371.

[Zie worldcat.org](#)

131. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 288, 290, 293; C. Roche, "'L'armée de mer" de Charles le Téméraire d'après les comptes (1470-1475) des officiers de finances du duc de Bourgogne' in: C. Villain-Gandossi en E. Rieth (ed.), *Pour une histoire du "fait maritime": Sources et champ de recherche* (Parijs 2001) 328-348, 343.

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

132. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 370-372. Voorbeelden van pelgrimsvaarten van en naar de Nederlanden: A. Viaene, 'Pelgrimshaven Nieuwpoort in de rij van Sluis, Arnemuiden en Antwerpen, 1428-1512', *Biekorf* 73 (1972) 129-134.

[Zie worldcat.org](#)

- [Zie worldcat.org](#)
133. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 372-373.
[Zie worldcat.org](#)
134. R. Degryse, 'Uit de geschiedenis van onze zeemacht. De oorsprong van de admiraliteit van Vlaanderen onder Lodewijk van Male', *Bijdragen tot de geschiedenis der Nederlanden* 14 (1960 [1959]) 177-196, 184; R. Degryse, 'De admiraals en de eigen marine van de Bourgondische hertogen 1384-1488', *Mededelingen van de Marine Academie* 17 (1965) 139-225, 142.
[Zie worldcat.org](#)
135. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 296.
[Zie worldcat.org](#)
136. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 374-375.
[Zie worldcat.org](#)
137. N. Maddens, 'De Vlaamse oorlogsvloot tijdens de regering van Karel V', *Belgisch tijdschrift voor militaire geschiedenis* 22 (1978) 389-399.
[Zie worldcat.org](#)
138. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 376.
[Zie worldcat.org](#)
139. Met dank aan Michael Depreter (15 juni 2019).
140. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 300-303; C. Roche, "'L'armée de mer" de Charles le Téméraire d'après les comptes (1470-1475) des officiers de finances du duc de Bourgogne' in: C. Villain-Gandossi en E. Rieth (ed.), *Pour une histoire du "fait maritime": Sources et champ de recherche* (Parijs 2001) 328-348, 338.
[Zie worldcat.org](#)
[Zie worldcat.org](#)
141. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 299-300; C. Roche, "'L'armée de mer" de Charles le Téméraire d'après les comptes (1470-1475) des officiers de finances du duc de Bourgogne' in: C. Villain-Gandossi en E. Rieth (ed.), *Pour une histoire du "fait maritime": Sources et champ de recherche* (Parijs 2001) 328-348, 338.
[Zie worldcat.org](#)
[Zie worldcat.org](#)
142. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 386-388; J.P. Sigmond, *Zeemacht in Holland en Zeeland in de zestiende eeuw* (Hilversum 2013) 78-79.
[Zie worldcat.org](#)
[Zie worldcat.org](#)
143. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 388-390.
[Zie worldcat.org](#)

144. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 284, 286, 294-296; A. van der Zee, *De Wendische Oorlog. Holland, Amsterdam en de Hanze in de vijftiende eeuw* (Hilversum 2018) 126.
[Zie worldcat.org](#)
[Zie worldcat.org](#)
145. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 296.
[Zie worldcat.org](#)
146. F. Fernandez-Armesto, 'Naval Warfare after the Viking Age, c. 1100-1500' in: M. Keene (ed.), *Medieval Warfare: A History* (Oxford 2000) 230-252, 234.
[Zie worldcat.org](#)
147. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 297-298 (citaat); H. Ewe, *Schiffe auf Siegeln* (Rostock 1972).
[Zie worldcat.org](#)
[Zie worldcat.org](#)
148. W. Vogel, *Geschichte der Deutschen Seeschifffahrt* (Berlijn 1915) 93.
[Zie worldcat.org](#)
149. A. van de Moortel, *A Cog-Like Vessel from the Netherlands* (Lelystad 1991) 114, 128.
[Zie worldcat.org](#)
150. R.W. Unger, *The Ship in the Medieval Economy 600-1600* (Londen/Montreal 1980) 150-151; N. Hooper, 'Some Observations on the Navy in Late Anglo-Saxon England' in: M. Strickland (ed.), *Anglo-Norman Warfare: Studies in Late Anglo-Saxon and Anglo-Norman Military Organisation and Warfare* (Woodbridge 1992) 17-27, 26.
[Zie worldcat.org](#)
[Zie worldcat.org](#)
151. R. de Graaf, *Oorlog om Holland 1000-1375* (Hilversum 1996) 43.
[Zie worldcat.org](#)
152. J.F. Verbruggen, *Het leger en de vloot van de graven van Vlaanderen vanaf het ontstaan tot in 1305* (Brussel 1960) 119; J.W.J. Burgers en E.C. Dijkhof (ed.), *Oudste stadsrekeningen Dordrecht* (Hilversum 1995) 43.
[Zie worldcat.org](#)
[Zie worldcat.org](#)
153. K. Hölbaum e.a. (ed.), *Hansisches Urkundenbuch* (11 delen; Halle etc. 1876-1916) II, no. 262.
[Zie worldcat.org](#)
154. F.J. Bakker, 'Het bijeenbrengen van een vrachtvloot in Holland en Zeeland. Van charter tot requisitie (april-juni 1475)', *Tijdschrift voor zeegeschiedenis* 24:1 (2005) 3-20.
[Zie worldcat.org](#)
155. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 302; L. Sicking, 'Philippe de Clèves' Instruction de toutes manières de guerroyer and the Fitting out of Warships in the Netherlands during the Habsburg-Valois Wars' in: J. Haemers, C. van Hoorebeeck en H. Wijsman (ed.), *Entre la ville, la noblesse et l'État: Philippe de Clèves (1456-1528) homme politique et bibliophile* (Turnhout 2007) 117-142, 127-130.

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

156. J.K. Oudendijk, *Een Bourgondisch ridder over den oorlog ter zee. Philips van Kleef als leermeester van Karel V* (Amsterdam 1941) 72, 122; N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea: A Naval History of Britain 1 660-1649* (Londen 1997) 206-207; L. Sicking, 'Philippe de Clèves' Instruction de toutes manières de guerroyer and the Fitting out of Warships in the Netherlands during the Habsburg-Valois Wars' in: J. Haemers, C. van Hoorebeeck en H. Wijsman (ed.), *Entre la ville, la noblesse et l'État: Philippe de Clèves (1456-1528) homme politique et bibliophile* (Turnhout 2007) 117-142, 129-130.

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

157. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 381-382.

[Zie worldcat.org](#)

158. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 382-383; J.K. Oudendijk, *Een Bourgondisch ridder over den oorlog ter zee. Philips van Kleef als leermeester van Karel V* (Amsterdam 1941) 72, 74, 122-123; R. Degryse, 'De Palestinaschepen van Dierick van Paesschen (1511-1521) (met een bijvoegsel over: de buiskonvooiëring in 1521)', *Mededelingen van de Marine Academie* 23 (1973-1975) 15-46; O. Buysens, 'Antverpia mercatorum emporium actum 1515 (?) Wie schiep die grote houtsnede en andere gezichten op de rede van Antwerpen uit omstreeks die tijd?', *Mededelingen van de Academie der Marine van België* 6 (1952) 171-202, 179-180.

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

159. J.K. Oudendijk, *Een Bourgondisch ridder over den oorlog ter zee. Philips van Kleef als leermeester van Karel V* (Amsterdam 1941) 73-74.

[Zie worldcat.org](#)

160. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 384; J.K. Oudendijk, *Een Bourgondisch ridder over den oorlog ter zee. Philips van Kleef als leermeester van Karel V* (Amsterdam 1941) 70, 119.

[Zie worldcat.org](#)

[Zie worldcat.org](#)

161. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 390.

[Zie worldcat.org](#)

162. H. van Wijn, *Huiszittend leven* 2 (Amsterdam 1812) 159, 160.

[Zie worldcat.org](#)

163. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the*

Renaissance (Leiden/Boston 2004) 331, n. 159; J.P. Sigmond, *Zeemacht in Holland en Zeeland in de zestiende eeuw* (Hilversum 2013) 66-67.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

164. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 304-307.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

165. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 303, 305.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

166. J.K. Oudendijk, *Een Bourgondisch ridder over den oorlog ter zee. Philips van Kleef als leermeester van Karel V* (Amsterdam 1941) 75-76, 125; L. Sicking, *Licht op het oudste scheepsmodel. Interdisciplinair onderzoek naar een raadselachtig museumstuk* (Zwolle 2017) 60-61.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

167. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 304.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

168. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 305-306.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

169. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 390-395; J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 307.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

170. R. Degryse, 'De admiraals en de eigen marine van de Bourgondische hertogen 1384-1488', *Mededelingen van de Marine Academie* 17 (1965) 139-225, 165-166.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

171. C. Roche, "'L'armée de mer" de Charles le Téméraire d'après les comptes (1470-1475) des officiers de finances du duc de Bourgogne' in: C. Villain-Gandossi en E. Rieth (ed.), *Pour une histoire du "fait maritime": Sources et champ de recherche* (Parijs 2001) 328-348, 342-343, 345, 347.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

172. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 395-397.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

173. L. Sicking, 'Edele admiraals en anonieme matrozen. Status en herkomst van het zeevarend personeel van de eerste Nederlandse marine' in: L.M. Akveld e.a. (ed.), *In het kielzog. Maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegechiedenis aan de Universiteit Leiden* (Amsterdam 2003) 409-423; L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 398.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

- [Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
174. J.M. Verhoeff, *De oude Nederlandse maten en gewichten* (Amsterdam 1982) 126: 'ton' was aanvankelijk synoniem met 'vat' en werd na de middeleeuwen ook een kubieke maat en gewicht.
- [Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
175. R. de Graaf, *Oorlog om Holland 1000-1375* (Hilversum 1996) 400.
- [Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
176. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 294-295.
- [Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
177. R. de Graaf, *Oorlog om Holland 1000-1375* (Hilversum 1996) 400.
- [Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
178. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 308.
- [Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
179. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 308-310.
- [Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
180. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 399-401.
- [Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
181. J.P. Sigmond, *Zeemacht in Holland en Zeeland in de zestiende eeuw* (Hilversum 2013) 61-68.
- [Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
182. L. Sicking, 'Recht door zee. Orde en tucht aan boord van Nederlandse (oorlogs)schepen in de zestiende eeuw', *Verslagen en mededelingen van de stichting tot uitgaaf der bronnen van het oud-vaderlandse recht. Nieuwe Reeks* 9 (1997) 1-38, 12, 25-26.
- [Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
183. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 401-402.
- [Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
184. L. Sicking, 'Door Oranje overschaduwd. Het hof van Maximiliaan van Bourgondië, heer en markies van Veere' in: M. Damen en L. Sicking (ed.), *Bourgondië voorbij. De Nederlanden 1250-1650. Liber alumnorum Wim Blockmans* (Hilversum 2010) 99-122, 102-103.
- [Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
185. L. Sicking, 'Edele admiralen en anonieme matrozen. Status en herkomst van het zeevarend personeel van de eerste Nederlandse marine' in: L.M. Akveld e.a. (ed.), *In het kielzog. Maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegechiedenis aan de Universiteit Leiden* (Amsterdam 2003) 409-423; L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 413-414.

- [Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
186. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 310-312.
- [Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
187. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 403-404.
- [Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
188. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 295, 309, 311.
- [Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
189. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 404-405.
- [Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
190. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 310.
- [Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
191. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 324.
- [Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
192. J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne 1384-1482* (Lille 1995) 310-311.
- [Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
193. J. van Beylen, *Schepen van de Nederlanden van de late middeleeuwen tot het einde van de 17de eeuw* (Amsterdam 1970) 239; J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen I* (tweede druk; Haarlem 1858) 77-81, 310-314.
- [Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
- [Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
194. L. Sicking, 'Recht door zee. Orde en tucht aan boord van Nederlandse (oorlogs)schepen in de zestiende eeuw', *Verslagen en mededelingen van de stichting tot uitgaaf der bronnen van het oud-vaderlandse recht. Nieuwe Reeks* 9 (1997) 1-38, 11-13, 26-32.
- [Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
195. L. Sicking, 'Recht door zee. Orde en tucht aan boord van Nederlandse (oorlogs)schepen in de zestiende eeuw', *Verslagen en mededelingen van de stichting tot uitgaaf der bronnen van het oud-vaderlandse recht. Nieuwe Reeks* 9 (1997) 1-38, 27.
- [Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
196. Ontleend aan een lezing van luitenant-kolonel C.N. Nicolas, directeur van het Mariniersmuseum, in een lezing, d.d. 13 april 1991, voor de Nederlandse Vereniging ter beoefening van de militaire geschiedenis Mars et Historia te Soesterberg.
197. J. Huizinga, *Herfsttij der middeleeuwen*, A. van der Lem (ed.) (Amsterdam 1999) 98.
- [Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)
198. Uitgegeven in J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen I* (tweede druk; Haarlem 1858) 736-746 en overgenomen door R.E.J. Weber, *De seinboeken voor Nederlandse oorlogsvloten tot 1690* (Amsterdam etc. 1982) 23-33.

- [Zie worldcat.org](#)
[Zie worldcat.org](#)
199. R.E.J. Weber, *De seinboeken voor Nederlandse oorlogsvloten tot 1690* (Amsterdam etc. 1982) ix, 1.
[Zie worldcat.org](#)
200. Over Vital en de betekenis van zijn reisverslag: L.P. Gachard en C. Piot (ed.), *Collection des voyages des souverains des Pays-Bas* III (Brussel 1881) iii-x; J. Dumont, 'Le lion enfin couronné: Pensée politique et imaginaire royal au cours des premiers voyages espagnols des princes de la Maison de Bourgogne-Habsbourgs', *Belgisch tijdschrift voor filologie en geschiedenis* 94 (2016) 841-882, 846-847.
[Zie worldcat.org](#)
[Zie worldcat.org](#)
201. L.P. Gachard en C. Piot (ed.), *Collection des voyages des souverains des Pays-Bas* III (Brussel 1881) 56.
[Zie worldcat.org](#)
202. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 322-324.
[Zie worldcat.org](#)
203. R. Degryse, 'De oudste vuurbakens van de Vlaamse kust en nabijgelegen Noordzeeoeveren (811-eind 16de eeuw) deel 1', *Handelingen der Maatschappij voor de Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent* XXVI (1982) 39-79, 41-43.
[Zie worldcat.org](#)
204. W. Steller (ed.), *Das altwestfriesische Schulzenrecht* (Hildesheim 1977) 13.
[Zie worldcat.org](#)
205. A.S. de Blécourt en E.M. Meijers, *Memorialen van het Hof (den Raad) van Holland, Zeeland en West-Friesland, van den secretaris Jan Rosa* I-III (Haarlem 1929) II, 231 nrs. 438-439.
[Zie worldcat.org](#)
206. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 75.
[Zie worldcat.org](#)
207. A.A. Arkenbout, 'De bakens van de Maasmond in de jaren 1534-1548, *Rotterdamsch jaarboekje* (1960) 114-121, 114-115.
[Zie worldcat.org](#)
208. R. Degryse, 'Brugge en de organisatie van het loodswezen van het Zwin op het einde van de 15de eeuw', *Handelingen van het Genootschap voor geschiedenis* CXII:1-2 (1975) 61-130, 73-74.
[Zie worldcat.org](#)
209. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 303.
[Zie worldcat.org](#)
210. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 305-306.
[Zie worldcat.org](#)

211. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 307.
[Zie worldcat.org](#)
212. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 311-313
[Zie worldcat.org](#)
213. L. Sicking, *Neptune and the Netherlands: State, Economy, and War at Sea in the Renaissance* (Leiden/Boston 2004) 313-314.
[Zie worldcat.org](#)
214. S. Groenveld en J. Vermaere (ed.), 'Zeeland en Holland in 1569. Een rapport voor de hertog van Alva' in: J.G. Smit en O. Vries (ed.), *Nederlandse historische bronnen II* (Den Haag 1980) 103-174.
[Zie worldcat.org](#)
215. Zie hierover L. Sicking, *La naissance d'une thalassocratie. Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or* (Parijs 2015).
[Zie worldcat.org](#)

Nieuwe

Maritieme Geschiedenis

van **Nederland**

Deel 1

Opkomst van de rivier- en zeehandel

1100 - 1600

ISBN: 9789052162003

Hoofdstuk 4

Geweld en oorlogvoering ter zee, 1018-1568

Door **Louis Sicking en Ronald de Graaf**

Doi: doi: aangevraagd