

Belg. Tijdschr. voor milit. Gesch., XXII (1977-1978),  
p. 389-398

## DE VLAAMSE OORLOGSVLOOT TIJDENS DE REGERING VAN KEIZER KAREL V

Plunderingen te land en kapingen op zee waren vroeger de normale nevenverschijnselen van oorlog. Ook de regering van keizer Karel V was een tijd van conflicten, vooral tussen het huis van Habsburg en de dynastie van Valois. Gelukkig voor zijn inwoners is Vlaanderen grotendeels de dans ontsprongen. Het oorlogsgebeuren lag elders. Buiten de last van voorbijtrekkende, meestal ongedisciplineerde troepen, de verplichte legerdienst van « weerbare lieden » uit het Westkwartier en de zware belastingen, hebben de mensen uit het graafschap weinig hinder van de krijgsverrichtingen ondervonden. In tegenstelling met Artois bleef het Vlaamse grongebied gevrijwaard van geweld. Eén bevolkingsgroep was wel rechtstreeks bij de militaire operaties betrokken, nl. de koopvaarders en vissers. Hun drukke bedrijvigheid dreigde voortdurend verlamd te worden door kapers. Om zich daartegen te wapenen hebben de Vier Leden van Vlaanderen tussen 1522 en 1544, telkens met de toelating van de centrale regering, herhaaldelijk enkele oorlogsbodems uitgereed. Sluis was de thuishaven. Over de omvang van die gelegenheidsvloot moeten we ons geen groot idee vormen. Ze bestond uit maximum zes schepen, terwijl de totale bemanning nooit de 500 koppen overtrof. Om eigenlijke oorlogsschepen ging het niet. De Leden gebruikten eenvoudig koopvaardijboten, die ze voor de oorlog lieten toerusten. Dat hun tonnemaat volgens onze moderne begrippen zeer klein moet geweest zijn, moge blijken uit het feit, dat het grootste schip van de drie — de *Santa Maria* —, waarmee Columbus de oceaan overstak, 75 à 80 ton bedroeg.

Hoewel de Statenvloot onder het toezicht stond van de admiraal-generaal van de Nederlanden, m.a.w. van de opperste vlootleiding, die in Vere resideerde, opereerde zij zeer zelfstandig (1). Eerst in 1544

(1) De Vlaamse oorlogsvloot onder keizer Karel werd vroeger al fragmentair behandeld. Vermelden we in dit verband: J. CRAEYBECKX, *De organisatie en konwooiëring van de koopvaardijvloot op het einde van de regering van Karel V. Bijdrage tot de geschiedenis van de scheepvaart en de admiraliteit*. In *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden*, III (1949), p. 179-208. — ID. en E.I. STRUBBE, *Staatsinrichting en krijgswezen*. § 14: *De Vloot*. In *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, dl. IV, 1952, p. 151-153. — L. DE BAECKER, *Etude biographique sur Gérard van Mecke: en, vice-amiral de Flandre sous Charles-Quint*. In *Annales de la Société d'Emulation pour l'Etude de l'Histoire et des Antiquités de la Flandre*, 2<sup>e</sup> reeks, VI (1848), p. 313-398. — W. DEBRÖCK, *De koopvaart op de Belgische kust. Oorsprong en geschiedenis tot het Twaalfjarig Bestand (1609)*. In *Mededelingen van de Academie voor Marine van België*, IX (1955), p. 241-266. — R. DEGRYSE, *Le corvoit de la pêche à Dunkerke au XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles*. In *Revue du Nord*, XXXIII (1951), p. 117-127. — ID., *De konwooiëring van de Vlaamse vissersvloot in de 15<sup>e</sup> en 16<sup>e</sup>*

zou de centrale regering erin slagen de marine van de Leden in te schakelen in een algemeen strategisch beleid op het vlak van heel de Nederlanden.

Naar de mode van de tijd beperkte de Vlaamse vloot zich niet tot defensieve opdrachten, maar bezondigde zij zich op haar beurt aan kaapvaart. Niet zonder succes overigens. Af en toe voeren de zeelui Sluis binnen met een buitgemaakte vissers- op koopvaardijboot. In april 1528 b.v. palmden ze twee Franse oorlogsschepen en vier Franse vissersboten in, telkens met de bemanning (2). In september 1542 enterden ze een Kopenhaagse boot, geladen met zout, en een Hamburgs vaartuig, dat ze evenwel op last van de landvoogdes moesten laten varen. Op 2 en 3 mei 1543 wisten ze voor de Normandische kust en bij Boulogne beslag te leggen op vier Franse vissersboten (3).

De Vier Leden, die het besluitvormend element van de Staten van Vlaanderen uitmaakten, bestonden, zoals bekend, uit de steden Gent, Brugge en Ieper en uit de kasselrij van Brugge of het Brugse Vrije. Gent en Ieper, die niet rechtstreeks bij de zeevaart en de visserij betrokken waren, brachten in de maritieme aangelegenheden alleen hun stem uit als het ging om principiële en belangrijke beslissingen, zoals de financiële tussenkomst van de regering, de aan- of verkoop van schepen, de aanduiding van de kapitein en de controle van de vlootrekening. Voor de rest lieten ze het beheer over aan de schepenen van Brugge en het Brugse Vrije. Laatstgenoemden duiden op hun beurt een vlootontvanger en vier *commisen* (commissarissen) — twee uit elk schepencollege — aan, die zich met de dagelijkse administratie inlieten.

De administratieve spil van de Statenvloot was ongetwijfeld de ontvanger. Toen de Leden in 1522 — voor het eerst onder keizer Karel — een vloot uitreedden, werd Jan van Rokeghem, ontvanger van het Vrije, met die functie belast (4). Na zijn overlijden in 1529 werd hij opgevolgd door Jacob van Goethem, ontvanger van het domein van Houthulst en klerk van Charles Claeissoone, ontvanger-

eeuw. In *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden*, II (1948), p. 1-24. — J. DESMET, *De krijgsvloot van de Staten van Vlaanderen in de zestiende en zeventiende eeuwen. In Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis... te Brugge*, LXXXI (1938), p. 1-26. — F. POLLENTIER, *De Admiraliteit en de oorlog ter zee onder de Aartshertogen (1596-1609)*. Brussel, 1972 (*Centrum voor Militaire Geschiedenis. Bijdragen*, 10), p. 3-11. In F. PRIEM, *Précis analytique des documents que renferme le dépôt des archives de la Flandre-Occidentale à Bruges*, reeks II, deel III, Brugge, 1845, p. 159-307, vindt men talrijke teksten m.b.t. de Statenvloot (o.m. rekeninguittrekels) in 1488 en tijdens de periode 1536-1545.

(2) Algemeen Rijksarchief (voortaan afgekort als ARA), Rekenkamer (voortaan afgekort als RK), 50.468, fo 2 v<sup>o</sup>:3 : *Ontlaen van zekere butinghen by den capiteyn ende zynen volcke ghe daen in april laetsleden van twee transschepen van oorloghen metten volcke daer inne wesende ende van noch vier visch boots metten visschers transsoissen tot XXXVI of XXXVII personen, bedraghende boven de onkosten, thienden penninck van mynen heere den admiraal ende trecht van den capiteyn, officiers ende ghezellen van den scepen ten proufflyte van den utreeders, alst blyct by der rekeninghe daerof ghedaen, de somme van CLIIII lb. X s. VI d. (grootte).*

(3) F. PRIEM, *op. cit.*, p. 257-259, 282-283. In dit verband dient opgemerkt dat er een essentieel verschil bestond tussen kaapvaart en zeeroverij. Kaapvaart of commissievaart was min of meer gereglementeerde vorm van zeeroverij. Met de toelating van de overheid, geconcretiseerd in een kapersbrief, stelde de kaper zich schadeloos voor verlies dat hij of een landgenoot geleden had. De kaper onderwierp zich aan de krijgsgerebruiken. Bij zeeroverij ging het om het overvallen van schepen, vaak gepaard met het uitmoorden van de bemanning, zonder dat men in het bezit was van een kapersbrief. Het was zonder meer banditisme. Gevangen kaapvaarders werden als krijgsgevangenen beschouwd. Gevangen zeeroovers werden als misdadigers gehalsrecht.

(4) Archives départementales du Nord (voortaan afgekort als ADN), Série B, 6.787, fo 51-51 v<sup>o</sup>. — ARA, RK, 50.463, fo 1.

generaal van de Vlaamse beden (5). Hij bleef in dienst tot de Leden in februari-maart 1531 hun schepen verkochten en dus hun vloot liquideerden. Op 14 augustus 1536 werd Jaspar vanden Bryaerde als ontvanger van de Statenvloot aangesteld. Zijn opvolger was Adriaan de Paepe, klerk van de *tresorie* van het Brugse Vrije, wiens benoeming van 21 juli 1542 dateert (6).

Gewoonlijk op voordracht van de Vier Leden, werd de vlootkapitein aangesteld door de admiraal-generaal in Vere of door zijn vice-admiraal voor Vlaanderen, die in Duinkerken resideerde. Als eerste kapitein voor de Staten van Vlaanderen onder Karel V ontmoetten we vanaf april 1522 de heer van Raesseghem. Hij werd in augustus daarop al opgevolgd door Geraard Stragier (7), de latere souverain-baljuw van Vlaanderen. In de jaren 1528-1529 was de bekende zeeman Geraard van Meckeren uit Sint-Winoksbergen vlootkapitein (8). Na hem kwam Hendrik Douvryn, die op 6 september 1536 aangesteld werd (9). In 1542 reedden de Leden een nieuwe vloot uit. Toen werd Jan Breydel als kapitein aangeduid, nadat van Meckeren het aanbod afgewezen had (10). In mei 1544 kwam Antheunis de Lu in zijn plaats (11). Hij bleef kapitein tot de definitieve ontbinding van de vloot in november van hetzelfde jaar (11').

De marine werd gedeeltelijk gefinancierd uit de verkoop van buitgemaakte schepen met hun lading. Een tiende van de netto-opbrengst kwam toe aan de admiraal-generaal, terwijl van de resterende negen tienden de ene helft ging naar de bemanning en de andere naar de keizer als *principale uytreeder*, m.a.w. naar de Statenvloot zelf (12). Soms gebruikten de Leden zelf de buitgemaakte boot, o.m. als zij niet duur genoeg verkocht kon worden. Dit laatste was het geval voor het Deens vaartuig, dat in september 1542 gekaapt was. Het werd zelfs gepromoveerd tot admiraalschip en kreeg de fiere naam de *grote Arend* (13).

Ook de verkoop van eigen bodems bij een inkrimping van de vloot of bij het einde van een campagne was een bron van inkomsten. In december 1537 b.v. werd een schip van 80 *vaten* van de hand gedaan aan inwoners van Dundee in Schotland voor 72 lb. grote, te betalen in vier jaarlijkse schijven van 18 lb. gr. Het was in november 1536 van de stad Nieuwpoort afgekocht voor 187 lb. grote (14). In januari 1538 verkochten de Leden *den grooten Spagnaert genaemd Salvator*, groot ontrent 180 *vaten* voor 200 lb. grote, waarvan de helft onmiddellijk te betalen en de andere helft met Pasen e.k. De kopers waren twee kooplieden van de Spaanse natie in Brugge (15).

(5) ADN, Série B, 6.791, f° 59-59 v°.

(6) Stadsarchief Brugge (voortaan afgekort als SAB), Resolutieboek 1541-1545, f° 45.

(7) ARA, RK, 42.634, f° 23 v°, 29 v°-32 v°, 72.

(8) SAB, Resolutieboek 1541-1545, f° 66 v°. — L. DE BAECKER, *op. cit.*, p. 324-327.

(9) Zijn benoemingsbrief is gepubliceerd bij F. PRIEM, *op. cit.*, p. 171-173.

(10) SAB, Resolutieboek 1541-1545, f° 66 v°, 75 v°. — Rijksarchief Brugge (voortaan afgekort als RAB), Vrije, 23, f° 358. — F. PRIEM, *op. cit.*, p. 266-267.

(11) Stadsarchief Gent (voortaan afgekort als SAG), register F, f° 241 v°-242. — SAB, Resolutieboek 1541-1545, f° 221 v°-222 v°. — RAB, Vrije, 24, f° 33 v°-34.

(11') Ieder schip, ook het admiraal-schip, had daarnaast zijn eigen kapitein. Men sprak van een *meester scipper*.

(12) F. PRIEM, *op. cit.*, p. 251-252, 257-259, 268-269, 282-283, 301-302.

(13) F. PRIEM, *op. cit.*, p. 257-259, 268-269, 283.

(14) F. PRIEM, *op. cit.*, p. 243, 249-250. Zie ook n. (58).

(15) F. PRIEM, *op. cit.*, p. 250.

Veruit de belangrijkste inkomsten en ook de zekerste, waren evenwel de regeringstoelagen uit de bedragen — de zgn. *beden* — die de Staten van Vlaanderen geregeld aan de keizer verleenden (15'). Niet zelden maakten zij van die subsidiering een voorwaarde tot het toekennen van de gevraagde bede en deden zij de toezegging van een bedrag voor hun vloot in de akte van acceptatie (d.w.z. in het schriftelijk bede-akkoord tussen de regering en de Staten van Vlaanderen) opnemen. De centrale macht gaf telkens schoorvoetend toe. In de grond was zij de vlootpolitiek van de Vlaamse Staten ongenegen, die ze als een uiting van particularisme en een hinderpaal tot een maritieme strategie voor heel de Nederlanden beschouwde.

Onder de regering van keizer Karel was er in 1522 voor het eerst sprake van een Statenvloot. Bij open brief van 9 april 1522 schonk de vorst aan de Vier Leden een bedrag van 8.000 lb. (16), te nemen van de bede van 150.000 lb., toegestaan in januari 1522 en bestemd voor de uitrusting en het onderhoud van enkele boten *pour garder et deffendre les maronniers et aultres frequentans la mer contre les emprinses des ennemis*. Een paar maanden later, op 6 juni 1522, kregen de Leden op de beden, die zouden verschijnen met Sint-Jan en Kerstmis 1522, een subsidie van niet minder dan 20.000 lb. voor de bescherming van de visserij en de koopvaardij — *pour la sceurté desdits pescheurs et marchans hantans et frequentans la mer* — tijdens de periode juni-september van hetzelfde jaar (17). De eerste akte van acceptatie, waarin er sprake was van een vloot, is van 3 december 1522. De Leden bekwamen hierin, dat een niet nader bepaald bedrag besteed zou worden aan het onderhoud van vijf lichte schepen op de Vlaamse kust van oktober 1522 tot en met maart 1523 (18). Later kwam dezelfde voorwaarde nog herhaaldelijk terug (19) tot de vloot rond juni 1526 ontbonden werd (20).

Heel spoedig, nl. in de akte van acceptatie van 16 juli 1527 m.b.t. de bede van 180.000 lb., kwam de Statenvloot weer ter sprake. De Leden verkregen dat een deel van het geld zou aangewend worden voor het uitreden en het onderhoud van enkele oorlogsschepen ter beveiliging van de Vlaamse kust, althans indien het nodig mocht zijn (*si besoing est*) (21). Blijkbaar liet de noodzaak zich voorlopig nog niet

(15') In onderhavige bijdrage vermelden we talrijke beden door de Staten van Vlaanderen toegestaan. Over deze beden als zodanig handelen we uitvoerig in onze studie *De beden in het graafschap Vlaanderen tijdens de regering van keizer Karel V* (ter perse in *Standen en Landen*).

(16) In het vervolg gaat het in dit artikel behoudens andere vermelding om het pond (lb.) *tournois* of het pond (lb.) Vlaams van 40 groten. Het pond (lb.) grote waarover hierboven sprake bevatte 6 lb. *tournois*.

(17) ADN, Série B, 6.787, f° 51-51 v°.

(18) *Ibid.*, f° 18.

(19) In de akte van acceptatie van 31 maart 1523 is er van de vloot geen sprake. Wel in die van 7 oktober 1523 : ... *a condition que iceulx deniers seroient convertiz et employés a l'entretènement et paiement...* [o.a.] *de certain nombre de navires de guerre sur la mer et coste de Flandres pour la saison de l'yver* (nl. oktober 1523-maart 1524)... (A.D.N., Série B, 6.788, f° 7). - Akte van acceptatie van 23 maart 1524 : ... *a condition que les deniers qui viendroient dudit accord seroient employés pour l'entretènement et au paiement de...* [o.a.] *certain nombre de navires de guerre sur la mer et coste de Flandres...* (*ibid.*, f° 12 v°). - Akte van acceptatie van 20 november 1524 : ... *a condition que le cler des deniers qui en viendroient sera converti et employé pour l'entretènement et au payement des dites garnisons et navires de guerre...* (A.D.N., 6.789, f° 1 v°). - Akte van acceptatie van 31 mei 1525 : ... *aux conditions, assavoir que le cler des deniers venans dudit accord sera employé...* [o.a.] *au lurnissement des despens necessaires pour la mise sus et entretènement de quatre navires equippees a la guerre a la seurté de pescheurs et de la pescherie au hareneg du pays de Flandres...* (*ibid.*, f° 7). - In de akte van acceptatie van 13 juni 1526 (*ibid.*, f° 13 v°-14) is er geen sprake meer van de vloot.

(20) We leiden dit af uit het feit, dat de stadhouder van Vlaanderen de Leden in juni 1526 verzocht de artillerie afkomstig van de oorlogsschepen *int groot casteel ter Sluus* te leggen (RAB, Vrije, 23, f° 103 v°).

(21) ADN, Série B, 6.790, f° 2.

voelen, aangezien de Leden niet voor maart 1528 van wal gestoken zijn. Op 1 mei kregen ze een subsidie van 6.000 lb. (22). Bij het daarop volgend bedecensent, daterend van 7 april 1528, bekwamen ze weer dat een bedrag van 9.000 lb. bestemd zou zijn voor het onderhoud van de Vlaamse oorlogsvloot, die instond voor de veiligheid op zee (23). Het bestand van Hampton Court op 15 juni 1528 luidde een vredesperiode in, zodat de vloot overbodig werd. Geleidelijk aan ontmaakten de Leden zich van hun schepen, met name de *Marie* (een Duinkerke boot), de *Maerlette*, de *Roye Barge*, de *Spaengnaert*, de *Baercke van Zandwyck* en de *Spoorwier van Diepen* (24). In februari-maart 1531 verkochten ze hun laatste vaartuigen (25). De artillerie e.a. oorlogstuig, afkomstig van de vloot, werden opgeborgen in *toude engyehuus* van Brugge (26).

In augustus 1536 troffen de Leden weer voorbereidingen voor het uitreden van een vloot. Aanvankelijk waren er maar twee schepen. In september 1536 staken ze vanuit Sluis in zee. Op 13 augustus 1536 had de keizer een subsidie van 20.000 lb. geschonken, te nemen van de onlangs toegestane bedden (27). Een paar maanden later, op 10 oktober, kregen de Leden nog eens 3000 lb. op dezelfde bedden (28). Nadat de twee schepen tengevolge van een Engelse aanval bij Dover op 14 maart 1537 zware averij hadden opgelopen, reedden ze in mei-juni een nieuwe vloot uit. Deze keer bestond ze uit vier schepen, met name het admiraalschip de *Marie* met 127, de *Spangnaerd*, genaamd de *Zeewolf* met 68, het *gallioen* de *Vlieghende Gheest* met 58 en de *pynaetse* met 28 man (29). Bij open brief van 21 mei 1537 kende de regering hun 30.000 lb. toe op de 400.000 lb. toegestaan in april van hetzelfde jaar (30). Gezien het op 30 juni 1537 gesloten bestand van Bomy werden de twee grootste schepen al rond 20 augustus 1537 uit de vaart genomen (31). Een paar dagen eerder nochtans hadden de regentes, Maria van Hongarije, de graaf van Buren en de prins van Oranje het vlootje in Sluis met een bezoek vereerd. Tijdens de daaropvolgende winter stopten ook de twee anderen boten

(22) RAB, Vrije, 23, fo 126 v<sup>o</sup>-127 v<sup>o</sup>. — ARA, RK, 42.640, fo 103, 104 v<sup>o</sup>; 50.468, fo 2. Reeds in juni 1527 had de stadhouder van Vlaanderen uit de bedden een bedrag van 2.651 lb. ter beschikking van de Leden laten stellen *omme gheemployert te werdene int onderhout van den voornoemde scepen van oorlooghen ende andere huerliedre noodzakelike aftairen omme den ghemeenewelvaert van den voorseiden lande* (ARA, RK, 50.468, fo 1-1 v<sup>o</sup>). Waarschijnlijk ging het hier gretendeels om een uitgave i.v.m. de liquidatie van de vorige vloot en vlootrekening.

(23) ARA, RK, 50.468, fo 2-2 v<sup>o</sup>. De passage uit de akte van acceptatie luidde als volgt : *... que le cler des deniers, venans d'icellui accord sera employé et converty [o.m.] a l'entretènement des bateaux et gens de guerre ordonnéz pour la garde de la mer, ... et semblablement pour l'entretènement des bateaux de convoy qui seront mis sus pour la garde et tuicion de la prouchaine pescherie* (ADN, Série B, 6.790, fo 7 v<sup>o</sup>-8). Met dit laatste werden de convoischepen van de zeededen bedoeld, waarover verder meer. Hoeveel de subsidie voor de convoischepen bedroeg ontgaat ons. Misschien is ze niet uitgekeerd gezien het verdrag van Hampton Court, dat kort daarna ondertekend werd.

(24) ARA, RK, 50.468, fo 3-3 v<sup>o</sup>, 8-8 v<sup>o</sup>. Over die Duinkerke boot zie nota 50.

(25) Eerst in september 1536 werd de eindrekening afgesloten. In 1530 hadden de Leden nog een subsidie van 1.000 lb. en een andere van 1.500 lb. gekregen, ongetwijfeld om hun schulden te vereffenen (ARA, RK, 42.642, fo 23, 31 v<sup>o</sup>; 42.643, fo 32; 50.468, fo 3-4).

(26) Zie de inventaris ervan bij F. PRIEM, *op. cit.*, p. 176-178.

(27) NI, 10.000 lb. af te houden van de 250.000 lb. toegestaan op 17 juli 1536 en 10.000 lb. te nemen op de termijnen van Sint-Jan en Kerstmis 1537 van de lopende bede van 200.000 lb. per jaar voor twee jaar toegestaan op dezelfde dag (ADN, Série B, 6.796, fo 77 v<sup>o</sup>. — F. PRIEM, *op. cit.*, p. 229-230).

(28) ADN, Série B, 6.796, fo 77 v<sup>o</sup>-78.

(29) F. PRIEM, *op. cit.*, p. 179-186, 236-243. De *Spagnaerd* was van Duinkerken gekocht (zie n. 58 en F. PRIEM, *op. cit.*, p. 218).

(30) ADN, Série B, 6.799, fo 53 v<sup>o</sup>-54. — F. PRIEM, *op. cit.*, p. 247-248.

(31) SAB, Resolutieboek 1536-1537, fo 70-72 v<sup>o</sup>.

hun activiteiten. Op 10 juli 1538 werd de boekhouding van de vloot afgesloten en kwam er voorlopig weer een einde aan de maritieme avonturen van de Leden (32).

Tijdens de jaren 1542-1544 treffen we weer een Statenvloot aan. Ze bestond aanvankelijk uit vijf schepen — het admiraalschip de *Marie* (blijkbaar een geliefde scheepsnaam), de *Bonaventure*, de *Anna*, de *Treurniet* en *tSerpent* — die in augustus 1542 uitvoeren. In de akte van acceptatie van de 160.000 lb., toegestaan op de zevende van dezelfde maand, was een subsidie van 25.000 lb. voorzien (33). Tijdens het winterseizoen voeren er slechts drie kleinere schepen onder de vlag van de Staten en van de keizer (34). Hun specifieke opdracht was de bescherming van de kleine visserij en de bewaking van de kust. Slecht verging het hun, want rond 15 februari 1543 werden twee schepen door Engelse oorlogsboten bij de Britse kust zwaar toegetakeld. Veel oorlogsmunitie ging verloren, terwijl de Vlaamse matrozen *meest alle van hunne kleederen, messen ende handbussen* beroofd waren (35). In april 1543 telde de Vlaamse vloot weer vijf zeevaardige schepen, met name het admiraalschip de *Groote Arend*, de *Marie*, *tSerpent*, de *Jacht van Zeelandt* en de *Rynsche boodt*. De bemanning bedroeg 424 koppen (36). De onkosten werden gedeeltelijk gedekt uit de opbrengst van de twee tiende penningen, die de Staten van Vlaanderen begin 1543 toegestaan hadden, en gedeeltelijk uit de 300.000 lb., verleend in augustus 1543. Van de laatste bede kregen de Leden 4.000 lb. (37). Weer waren de weersomstandigheden de geduchtste tegenstander. Op 13 en 14 oktober 1543 woedde er op de Vlaamse kust een hevige storm. Hierbij ging bij Mardijke de *Rynsche boodt*, onlangs in Engeland gekocht, met een deel van de bemanning verloren terwijl de *Marie* bij Kales zware averij opliep. Gelukkig kregen de Leden van de stad Duinkerken twee schepen ter beschikking gesteld. Op regeringsbevel ontteden ze zich vanaf de eerste december 1543 van drie boten en bleven ze tijdens de maanden december 1543-maart 1544 de kust en de kleine visserij met de twee kleinste vaartuigen beschermen (38). Dit vlootje kreeg een toelage van 4.600 lb. uit de 400.000 lb., die de Staten van Vlaanderen op 18 oktober 1543 toegestaan hadden en die voor de eerste keer met accijs — zgn. *imposten* — betaald werden. Bovendien mochten de sterk opgelopen schulden vereffend worden uit de hoger vermelde bede van 300.000 lb. en zo er daar geen geld genoeg was met de opbrengst van de *imposten* (39).

(32) F. PRIEM, *op. cit.*, p. 249-254. Bij het afsluiten van de boekhouding was er een overschot van 10.053 lb. 10 s., dat overgebracht werd naar de kas van de bede van 400.000 lb. (ADN, Série B, 6.799, f° 11).

(33) ADN, Série B, 6.807, f° 1 v°-2, 39-40 v°. — F. PRIEM, *op. cit.*, p. 255-256.

(34) SAB, Resolutieboek 1541-1545, f° 130 v°-131. — F. PRIEM, *op. cit.*, p. 270.

(35) F. PRIEM, *op. cit.*, p. 270-271.

(36) F. PRIEM, *op. cit.*, p. 283-284. — SAB, Resolutieboek 1541-1545, f° 198 v°-199.

(37) SAB, Resolutieboek 1541-1545, f° 166, 168-168 v°, 178, 181-181 v°. — RAB, Vrije, 23, f° 375-377 v°. — F. PRIEM, *op. cit.*, p. 273. Hoeveel de Leden uit de opbrengst van de twee tiende penningen ter beschikking van hun vloot konden stellen ontgaat ons.

(38) SAG, Reg. F, f° 160-160 v°. — F. PRIEM, *op. cit.*, p. 274-275, 278-281, 283-285. — SAB, Resolutieboek 1541-1545, f° 199-199 v°, 201-202. — RAB, Vrije, f° 9 v°.

(39) SAG, Stadscharter 1.000. — F. PRIEM, *op. cit.*, p. 276-277. — SAB, Resolutieboek 1541-1545, f° 197-197 v°. — ADN, Série B, 6.808, f° 36-36 v°, 6.809, f° 30 v°-31. — ARA, RK, 29.133, f° 78-78 v°. Dit tekort bedroeg ca. 13.300 lb. Op 17 november 1543 kregen de Leden nog eens 3.000 lb. toegezegd, te nemen uit de *imposten* (SAB, Resolutieboek 1541-1545, f° 201 v°-202. — SAG, Reg. F, f° 160-160 v°. — F. PRIEM, *op. cit.*, p. 274-275, 278-281). Van een uitgave van dit laatste bedrag vonden we nochtans nergens een spoor.

In 1543 koelde het entoesiasme van de Leden voor een eigen vloot fel af. Financiële moeilijkheden, tegenslagen met de schepen, onvoldoende geldelijke en morele steun van hogerhand en anderzijds de toenemende overheidsbemoeizucht, die zich o.m. uitte in pogingen om de vloot meer te integreren in de algemene strategie van de admiraliteit, waren zoveel factoren die een domper zetten op de eigen vlootpolitiek. Vooral het Vrije was het beu. *Ghezien tcleen proffyt ende groot desordre* wilde het hoofdcollege zich van de marine ontdoen of ze althans overlaten aan de regering of aan de zeesteden. Een andere oplossing zag het in het gezamenlijk beheer door de Leden. Brugge en het Vrije moesten het zich te veel alleen aantrekken (40).

Toch stak in mei 1544 weer een Statenvloot in zee. Ze bestond uit vijf boten (41) en telde ongeveer 500 koppen (42). Al van meetaf aan was er onenigheid tussen de Leden. Brugge wenste uiteraard dat de schepen traditiegetrouw uitgereed en bevoorrad zouden worden in zijn voorhaven Sluis, terwijl de drie andere Leden een voorkeur hadden voor andere kuststeden, waar de visserij belangrijker was, meer bepaald voor Duinkerken en Oostende, die overigens elk een schip ter beschikking van de Staten gesteld hadden. De regering hakte de knoop door ten nadele van Brugge, wat de verstandhouding natuurlijk niet bevorderde (43). Wat de subsidiëring betrof, hadden de Leden bij hun consent van de 720.000 lb. op 18 maart 1544, bedongen dat hiervan 32.000 lb. afgenomen zouden worden voor een vloot, die ze acht maanden lang hoopten te onderhouden (44).

Veel meer dan het vroeger het geval was, stond de vloot onder toezicht en in dienst van de centrale overheid en van de admiraal-generaal. Naast de *commisen* van de Leden zetelde ook een regeringsafgevaardigde in de commissie (45). Benevens de tradionele opdrachten — het bewaken van de kust en de bescherming van de kleine visserij — werden de schepen ingeschakeld in de zee-oorlog van keizer Karel en Hendrik VIII tegen Frankrijk en Schotland (46). In november 1544 werden de schepen op bevel van de centrale macht afgesteld en in maart 1545 werden ze, andermaal op last van de overheid, te Sluis aan de meestbiedenden verkocht (47). Op 6 mei 1545 werd de reke-

(40) SAB, Resolutieboek 1541-1545, f° 178. — RAB, Vrije, 23, f° 385, 390; 24, f° 7.

(41) SAB, Resolutieboek 1541-1545, f° 246 v°. — F. PRIEM, *op. cit.*, p. 302-305.

(42) SAG, Reg. F, f° 241 v°-242.

(43) SAG, Stadscharters 1.008 en 1.009. — RAB, Vrije, 24, f° 30, 32 v°.

(44) SAG, Stadscharters 1.008 en 1.009.

(45) SAG, Stadscharters 1.004 en 1.013.

(46) SAB, Resolutieboek 1541-1545, f° 221 v°-222 v°. — RAB, Vrije, 24, f° 32 v°. — F. PRIEM, *op. cit.*, p. 296. In het kader van haar militair akkoord met Engeland had de regering aanvankelijk zelfs getracht te bekomen dat de 32.000 lb., die de Leden gevraagd hadden, zouden gebruikt worden voor het uitreden van schepen die, bemand met 2.000 koppen, het Nauw van Kales zouden bewaken om de doorvaart van Franse schepen te beletten. In een vertoogschrift hadden de Leden en ook de zeesteden getracht aan te tonen, dat door zulk een vloot, in tegenstelling met wat de regering beweerde, niet meteen de kust en de visserij beschermd zouden worden, temeer daar die vloot vanuit Zeeland zou opereren. Op 2 april 1544 zag de regering van dit plan af (SAG, Stadscharters 1.004 en 1.013).

(47) RAB, Vrije, 24, f° 59. — F. PRIEM, *op. cit.*, p. 302-305. Er werden vier schepen verkocht de *Marie* voor 65 lb. gr. aan Anthonne Stubblaere, een Bruggeling, *tSerpent* voor 67 lb. 13 s. 11 pen. gr. aan Victor Teerlynck, een Brugs koopman, *den boot of jacht uut Zeelandt* voor 41 lb. 3 s. 4 pen. 18 miten gr. aan Steven Diercx, schipper van Sluis en *den Vlieghere van Diepe*, een boot die in augustus 1544 op de Fransen buitgemaakt was en door de Leden in dienst genomen (F. PRIEM, *op. cit.*, p. 301) voor 21 lb. 5 s. 9 pen. gr. aan Guillaume de Wilde, *stapelaere* in Sluis. Wat de lotgevallen waren van *den Hazewint*, die Duinkerke geleverd had en die vermoedelijk als admiraalschip gefungeerd had (RAB, Vrije, 24, f° 32 v°), is ons niet duidelijk. Net als de *Marie* had het admiraalschip zoveel schade opgelopen dat het zonder reparatie niet meer kon varen (SAB, Resolutieboek 1541-1545, f° 246 v°).

ning in Gent gecontroleerd en afgesloten. Dit gebeurde traditiegetrouw door regeringscommissarissen in aanwezigheid van afgevaardigden van de Vier Leden (48). Hiermee kwam tot in de XVII<sup>de</sup> eeuw een einde aan de exploten van de Vlaamse Statenvloot.

Naast de Vier Leden, maar met hun medewerking en onder hun toezicht, reedden ook de zeesteden Duinkerken, Nieuwpoort en Oostende regelmatig een vier- à vijftal schepen uit (49). Waar de vloot van de Staten zich eerder toelagde op de bescherming van de kust en de zgn. kleine visserij, stonden de schepen van de zeesteden meer in voor de convooiëring en bescherming van de zgn. *grote visscherie* of haringvaart voor de oostkust van Schotland en Engeland (50). Iedere stad reedde haar eigen schepen uit. Toch opereerden ze gezamenlijk als één vloot ter verdediging van de gemeenschappelijke visserijbelangen. Die convooischepen namen overigens ook de haringvaarders van de kleine zeesteden als Sluis, Biervliet, Blankenberge, Heist, Wenduine, Damme en Raverszijde onder hun hoede. Alle betrokken vissers hielpen de convooiëring betalen daar de zeesteden hiertoe een recht hieven op elke last aan wal gebrachte verse of gekaakte haring (51).

Naast dit *lastghelt*, ook vaak *convoyghelt* genoemd, kregen de zeesteden soms een toelage uit de beden, hetzij rechtstreeks vanwege de regering, hetzij doordat de Leden een deel van de subsidie voor hun vloot afstonden. Het eerste voorbeeld van rechtstreekse subsidiëring door de regering, althans onder Karel V, vonden we in 1524. Bij open brief van 14 juni 1524 kregen Brugge en het Brugse Vrije samen met Nieuwpoort, Duinkerken en Oostende een toelage van 9.000 lb. om hiermee, en met de opbrengst van een lastgeld, vier schepen uit de te reden ter bescherming van de haringvaart. De subsidie van 9.000 lb. zou door de ontvanger-generaal van de Vlaamse beden afgehouden worden van het aandeel van de vier genoemde steden in de beden, die tijdens de twee eerstvolgende jaren toegestaan zouden worden (52).

(48) F. PRIEM, *op. cit.*, p. 307. De regering had twee commissarissen afgevaardigd, nl. Warenguien, lid van de Rijzelse Rekenkamer, en Jan van Rooden, ontvanger-generaal van de Vlaamse beden.

(49) De zeevaartpolitiek van de zeesteden tijdens de periode 1395-1506 wordt behandeld door W.P. BLOCKMANS in een artikel getiteld *Voor wijn en vis : de politieke rol van de Vlaamse kustplaatsen aan de vooravond van de Nieuwe Tijden* (ter perse in het tijdschrift *Ostendiana*).

(50) Dit was ver van een algemene regel. In oktober-november 1543 begeleidde de schepen van de Leden (w.o. twee geleend van Duinkerken) de haringvloot (bronnen : n. 38). Zie ook de akte van acceptatie van 31 mei 1525 (cfr. n. 19). Van hun kant stonden de zeesteden ook soms in voor de bescherming van de kustvisserij. In november 1543 b.v. vroeg Duinkerken aan de Leden een subsidie van 1.000 lb. voor het uitreden van een schip met dit doel. De Leden stonden 600 lb. toe van de 4.600 lb., die hun op 19 oktober geschonken waren door de centrale overheid (SAB, Resolutieboek 1541-1545, f° 206, 207. - SAB, Civiele Sententiën 1543-1544, f° 50 v°-51. - F. PRIEM, *op. cit.*, p. 287-288). De zeesteden hielpen vaak de Leden door hun boten te lenen, te verhuuren of te verkopen. In augustus 1523 b.v. stelden Nieuwpoort, Duinkerken en Oostende drie schepen ter beschikking van de Leden (I.L.A. DIEGERICK, *Inventaire analytique et chronologique des chartes et documents appartenant aux archives de la ville d'Ypres*, deel V, Brugge, 1860, n. 1.537) en in juni 1528 leende Duinkerke hun een boot de *Marie* genaamd (I.D., *op. cit.*, deel VII, Brugge, 1868, nr. 2.511. - ARA., RK, 42.641, f° 104 v°; 50.468, f° 3). Het omgekeerde gebeurde ook, maar blijkbaar veel minder. Vb. : *Ghesloten dat men die Oosthende leenen sal tscipken ghenaeemt Bretoen laetst ghenomen van de Fransoisen, omme uut te reedene ende in de zee te zenderne ter beaerrenesse van de visschers* (RAB, Vrije, 23, f° 127 v°, 29 februari 1528).

(51) Dit recht, dat in 1543, 2 s. 6 pen. grote voor elk last gekaakte haring bedroeg en 3 s. 4 pen. grote voor elk last verse haring (SAB, Resolutieboek 1541-1545, f° 181-181 v°. - RAB, Vrije, 23, f° 390 v°), werd geheven *boven tordinaire sheeren ghelt*. Het vorstelijk domein had nl. recht op een gelijkaardig lastgeld.

(52) ADN, Série B, 6.789, f° 43-44 v°. De subsidie werd afgehouden van de 100.000 lb. toegestaan op 20 november 1524 en van de 180.000 lb. toegestaan op 31 mei 1525. Ze werd ook vermeld in de akte van acceptatie van die beden (*ibid.*, f° 1-2, 6 v°-7 v°). Cfr. ook ARA, RK, 50.468, f° 1 v°.



Ook in mei 1528 zegde de regering een toelage toe (53). Op 3 november 1542 kregen de drie zeesteden er andermaal een. Deze keer bedroeg ze 6.000 lb. Ze was bestemd voor het financieren van vier convooischepen en werd verdeeld naar rato van de grootte van de uitgerede vaartuigen (54). Op 6 juli 1543 vroegen dezelfde steden aan de Leden, dat zij in het op handen zijnde bedde-akkoord van 300.000 lb., 9 à 10.000 lb. zouden trachten voor te behouden voor het uitreden van vijf convooischepen (55). De Leden waren dit verzoek gunstig gezind en slaagden erin in de akte van acceptatie van 9 augustus 1545 voor dit doel 9.000 lb. te reserveren (56). Enkele dagen later, op 22 augustus 1545, kwamen de zeesteden met de Leden overeen dat zij met die subsidie en met een lastgeld vijf convooischepen ter bescherming van de haringvaart zouden uitreden (57).

Naast de regeringstoelagen waren er, zoals gezegd, de subsidies uit de bedragen die ter beschikking van de Leden gesteld waren voor hun eigen vloot. Zo stonden zij in 1556 uit hun subsidie van 20.000 lb. een bedrag van 10.000 lb. toe aan de drie zeesteden voor het uitreden van vier convooischepen, een door Nieuwpoort, een door Oostende en twee door Duinkerken — de *Marie* en de *Spagnaerd* —, maar om een ons onbekende reden brachten de zeesteden die schepen toch niet in de vaart (58). Begin december 1543 kreeg Duinkerken van de Leden 600 lb. voor het uitreden van een boot — de *Hazewint* — die de kleine visserij zou beschermen, op voorwaarde dat de Leden van eventuele buit hun *baete ende proffyte* in verhouding met de subsidie zouden opstrijken (59). In februari 1544 ontving Oostende eenzelfde bedrag, vermoedelijk voor hetzelfde doel (60).

De laatste maal was er sprake van een subsidie voor de bescherming van de grote visserij in een octrooi van 7 augustus 1544. Hierin gaf de regering, met instemming van de Leden, aan de zeesteden de toelating om vijf convooischepen uit te reden. Ze zouden gefinancierd worden met een bedrag van 8.000 lb., te nemen van de 32.000 lb. die in maart van hetzelfde jaar aan de Statenvloot toegekend waren en met een heffing van 30 stuivers (of 5 s. grote) op elke last haring (61). Aangezien het hier ging om een belangrijke toelage met geld van de Leden, hadden deze laatste een verregaande financiële controle over de onderneming. De rekening, die elke stad hiervan aanlegde, werd opgenomen in de vlootrekening van de Leden zodat b.v. hierin het lastgeld als ontvangsten geboekt werd (62).

(53) Zie n. (23).

(54) ADN, Série B, 6.807, f° 41-41 v°. Nieuwpoort kreeg 1.107 lb. 13 s. 6 pen., Duinkerken 4.030 lb. 14 s. 3 pen. en Oostende 861 lb. 12 s. 3 pen.

(55) SAB, Resolutieboek 1541-1545, f° 173 v°, 178. — RAB, Vrije, 23, f° 383 v°.

(56) SAC, Stadscharter 996.

(57) SAB, Resolutieboek 1541-1545, f° 181. — RAB, Vrije, 23, f° 390 v°. — ADN, Série B, 6.803, f° 36 v°-37.

(58) In november 1536 werden ze overgemaakt aan de Leden, die in ruil, de gedane uitredingskosten — 7.951 lb. 18 s. — voor hun rekening namen en de rest van de 10.000 lb. — 2.048 lb. 2 s. — behielden (SAB, Resolutieboek 1536-1537, f° 11 v°, 13 v°-14. — F. PRIEM, *op. cit.*, p. 243-245). Een deel van de schepen, o.m. het Nieuwpoorts, werd het jaar daarop weer verkocht (F. PRIEM, *op. cit.*, p. 249-250).

(59) Zie n. (50).

(60) SAB, Resolutieboek 1541-1545, f° 214.

(61) *Ibid.*, f° 229 v°. — F. PRIEM, *op. cit.*, p. 293-295. Er werd geen onderscheid gemaakt tussen verse en gekaakte haring.

(62) F. PRIEM, *op. cit.*, p. 296-307.

Na het verdwijnen van de Statenvloot bleven de zeesteden nog jaarlijks convoischepen uitreden voor de bescherming van hun haringvaart, die meer nog dan vroeger bedreigd werd door de oorlog met Schotland. Daarnaast namen ze ook de kleine visserij onder hun bescherming. Net als vroeger financierden ze hun ondernemingen met lastgelden. Subsidies uit de beden daarentegen werden blijkbaar niet meer verleend (63). Meer en meer trachtte de regering de zeesteden te overhalen tot samenwerking op het stuk van de convooiering en de financiering ervan, met andere Nederlandse gewesten, vnl. met Holland en Zeeland. Zij ondernam o.m. pogingen in die zin in 1547 en 1550 (64). Getrouw aan hun partikularistische inborst bleven de provincies echter de convooiering per gewest verkiezen. Maar ook aan de Vlaamse kust zelf was er een schrijnend gebrek aan solidariteit. In 1548 b.v. weigerden Heist, Damme, Sluis en Biervliet te contribuireren in het lastgeld, omdat ze zich niet beschermd voelden door de convoischepen. Heist en Sluis verklaarden dat hun vissers liever met de haringvloot van Zeeland voeren (65).

N. MADDENS

LA FLOTTE DE GUERRE FLAMANDE  
AU COURS DU REGNE DE CHARLES QUINT

(résumé)

Entre avril 1522 et novembre 1544, les Etats de Flandre armèrent régulièrement quelques navires pour surveiller les côtes et protéger la pêche, principalement la pêche côtière. Cette flotte, qui comptait au maximum 6 bâtiments et quelque 500 marins, et qui se trouvait aux ordres de l'amiral général des Pays-Bas à Vere, opéra toujours de façon indépendante. Comme cela se produisait souvent à l'époque, elle fit aussi de la course. L'argent nécessaire à son fonctionnement provenait surtout des subsides gouvernementaux prélevés sur les aides accordées par les Etats de Flandre au gouvernement central. Si ce dernier réussit, en 1544, à l'amalgamer dans ses plans stratégiques concernant l'amirauté, il la supprima néanmoins la même année encore. Aussi faudra-t-il attendre le XVII<sup>e</sup> siècle pour que, à nouveau, une flotte des Etats de Flandre prenne la mer.

Avec la collaboration de ces mêmes Etats et sous leur contrôle, Dunkerque, Nieuport et Ostende armaient aussi régulièrement 4 à 5 bâtiments pour convoier la grande pêche (= celle aux harengs) au large des côtes orientales d'Ecosse et d'Angleterre, et protéger en même temps, dans ces parages, les pêcheurs originaires des petites villes côtières flamandes. Les pêcheurs concernés participaient au financement des convoyeurs au moyen d'un droit levé par les trois villes précitées sur les harengs amenés à quai. Celles-ci recevaient aussi de temps en temps un subside prélevé sur les aides, soit qu'il leur fût octroyé directement par le gouvernement central, soit que les Etats de Flandre leur cédât une partie de celui accordé pour leur propre flotte. Après la disparition de cette dernière en 1544, Dunkerque, Nieuport et Ostende assurèrent également la protection de la pêche côtière.

(63) In 1547 zochten de zeesteden financiële steun bij de Leden, maar die waren niet bereid hiervoor een bedrag uit te keren dat, buiten enige bede, ten laste van het gewest zou komen (SAG, Stadscharter 1.043. — RAB, Vrije, 24, f<sup>o</sup> 133-133 v<sup>o</sup>, 137 v<sup>o</sup>, 138 v<sup>o</sup>-139). Bij de onderhandelingen over de lopende bede in 1548 vroegen de Leden eruit een subsidie — *certaine gracieuse et raisonnable somme* — ten behoeve van de zeesteden. De regering wimpelde het verzoek af met de klassieke formule dat ze het ging onderzoeken *et y appointera a leur raisonnable contentement* (SAG, Stadscharter 1.057). In de rekeningen van die bede vonden we dan ook geen uitgaven voor de convoischepen vermeld.

(64) SAG, Stadscharter 1.043. — SAB, Resolutieboek 1545-1552, f<sup>o</sup> 157 v<sup>o</sup>-159. — RAB, Vrije, 24, f<sup>o</sup> 194-194 v<sup>o</sup>.

(65) RAB, Vrije, 24, f<sup>o</sup> 152 v<sup>o</sup>-153, 155 v<sup>o</sup>.