

Zeevisserij en Zeemacht onder Karel V

(Eerste helft van de XVI^e eeuw)

door Dr. R. DEGRYSE

1. - DE ZEEMACHT VAN DE STATEN VAN VLAANDEREN EN DE KONVOOIERING VAN DE VISSERSVLOOT (1522-1528)

Onder de regering van de Bourgondische hertogen, in de XV^e eeuw, was de Vlaamse visserij, dank zij het haringkaken op zee, geleidelijk uitgroeid tot een grootscheeps maritiem bedrijf, welke in de economie van het land een voorname rol begon te spelen. Omstreeks 1500 was het graafschap Vlaanderen inderdaad de voornaamste leverancier van kaakharing en « moluwe », d.i. van in tonnen gezouten haring en kabeljauw (aberdaan), geworden en had als dusdanig de plaats ingenomen, die Denemarken en de Noorse landen in de middeleeuwse economie van Europa bekleedden. Deze bevoorrechte toestand had het vooral te danken aan de ondernemingsgeest van de « weerden » of redersgeldschieters, die in de drie grote kusthavens, Oostende, Nieuwpoort en Duinkerke, de visserij financierden en voor de export van het aangevoerde en ingemaakte product naar het buitenland zorgden. De weerden hadden, dank zij de liberaal-kapitalistische wijze waarop ze te werk gingen, de buitenlandse markten, vooral de Franse, kunnen veroveren. Deze afzetgebieden lieten ze door eigen facteurs bewerken, zodat ze steeds zeker waren er hun waar te kunnen invoeren. Het middelpunt van hun handel in Frankrijk lag te Rouaan, de grote Normandische haven aan de monding van de Seine en tevens voorhaven van Parijs, waarheen zeer veel vis gestuurd werd. Paralleel aan de zeevisserij ontwikkelde zich dus ook een koopvaardij, die grotendeels op de uitvoer van vis naar Frankrijk en ook naar Engeland gesteund was. De haringvisserij, die door een vloot van zowat 150 « buizen » van de grote en kleine Vlaamse kustplaatsen beoefend werd, greep plaats over gans de uitgestrektheid van de Noordzee, van het Skagerrak en de Sund in het oosten tot aan de Schotse en Engelse kusten in het westen en het Nauw van Calais in het zuiden. De vissers ondernamen over het algemeen slechts een tweetal reizen per seizoen. De voornaamste periode van visvangst was de « grote visserij » van Juni tot November, tijdens dewelke haring en kabeljauw gevangen en op zee zelf in tonnen gezouten (ingekaakt) werd. Het hoogtepunt van deze viscampagne was de « teelt »,

de vangst van volle haring vóór de Engelse oostkust in de omgeving van Great-Yarmouth. Vóór de teelt, tijdens de « voorvanc » of de « voorreis », in Juni en Juli, werd vroege haring (maatjesharing) en ook kabeljauw gevangen. De vissersvaartuigen waren niet meer de middeleeuwse open boten of schuiten, maar zeewaardige schepen, « buizen », die een lading van 20 tot 40 last kaakharing, elke last 12 tonnen tellende, konden bergen en een bemanning van meer dan 20 koppen voerden. Voor het inhalen van de netten — de haringvleet bestond uit talrijke aan elkaar gekoppelde drijfnetten, die somtijds een lengte van meer 1.000 meter konden bereiken — evenals voor het kaken van de vis op zee was er inderdaad een talrijke bemanning nodig. Deze was bovendien ook vereist voor de verdediging op zee. Na afloop van de « grote visserij » hielden veel vissers zich tijdens de wintermaanden bezig met de « kleine visserij », die vóór de Vlaamse kust zelf en in de omgeving van de Zwin- en Scheldemondingen plaats greep. Beide visserijbedrijven, evenals de koopvaardij waarmede ze gepaard gingen, stonden, zoals trouwens ook de vreemde koopvaardij op Brugge en Antwerpen, ten zeerste bloot aan zeeroverij en economische vergelding in de vreemde havens. Wel is waar functioneerde nog steeds een admiraliteit, die, sedert ze in 1488 door Maximiliaan van Oostenrijk gereorganiseerd geworden was, zowel voor de zeeoorlog als voor de konvooiëring moest instaan, maar zonder over een eigenlijke vloot de beschikking te hebben. Zo de noodzakelijkheid zich voordeed, ging de admiraal in alle haast over tot de opeising van enkele grote koopvaardijschepen, die hij tot oorlogsbodems deed uitrusten en tevens ook, met de toestemming van de zeesteden en de Staten van Vlaanderen tot de heffing van een last- of konvooiëgeld op de aangevoerde vis. Tot aan de keizerskroning van Karel V in 1520, kon de admiraliteit aldus voorzien in de beveiliging van de scheepvaart op de Nederlanden. Tevens zorgde de regering van de regentes, Margaretha van Oostenrijk, gedurende de periode van wrijving tussen Engeland en Frankrijk (1511-1513), voor het

afsluiten met de vorsten van die twee mogendheden van handelsaccorden, waardoor zowel de zeevisserij, als de uitvoer van haring en moluwe naar beide landen mogelijk bleef.

Aan de langdurige toestand van vrede, die in het voordeel van ons land tijdens de minderjarigheid van Karel V kon gehandhaafd blijven, kwam er met de keizerskroning van de jonge, maar machtige prins een einde. Frans I, de koning van Frankrijk, achtte zich door de geweldige machtsuitbreiding van de keizer ingesloten en bedreigd, terwijl de Engelse koning, Hendrik VIII, ter verdediging van zijn belangen tot het voeren van een evenwichtspolitiek overging. Toen in 1521 de oorlog (1^e oorlog) tussen Frankrijk en het keizerrijk uitbrak, was het maar al te duidelijk, dat ook de Nederlanden in de strijd zouden betrokken worden, temeer als dat Engeland de partij van de keizer gekozen had. In het vooruitzicht van de komende strijd had de gouvernante-generaal van de Nederlanden dan ook aan haar raden opdracht gegeven, vooraleer tot de mobilisatie van de admiraliteit over te gaan, alle vroegere Bourgondische ordonnanties op dat stuk, vooral die uit de tijd van de admiraal Filips van Kleef, opnieuw in te studeren. Tevens zou men grondig de inrichting van de admiraliteiten in Frankrijk, Engeland en Spanje nagaan. Toch mag hier gezegd worden dat, afgezien van de Spaanse zeemacht, al deze buitenlandse admiraliteiten nog in hun beginstadium waren en, evenmin als de Nederlanden, over een bestendige oorlogsmarine de beschikking hadden. Vooralsnog bleef de zeeoorlog tot konvooiëring en kaapvaart beperkt en was er van een eskaderoorlog nog steeds geen spraak. Vandaar de onderhandelingen, die in 1521 te Calais, het Engelse bruggenhoofd op het vasteland, onder de admiraliteiten van de verschillende oorlogvoerende mogendheden nopens de neutraliteit van de haringvissers ingezet werden en die slechts in October 1521, toen het voor de Vlamingen reeds te laat was, naar een overeenkomst leidden. Het lag voor de hand, dat in zulke omstandigheden de konvooiëring zich opdrong. Wel is waar had de admiraal, Adolf van Bourgondië-Beveren, dank zij de heffing van een lastgeld, in Zeeland en Holland tien oorlogsbodems kunnen uitreden, maar wegens de weifelingen van de keizer bleef dit eskader werkeloos. Er moest dus dringend gehandeld worden, wou men niet dat ook volgend haringseizoen verloren zou gaan. De Vlaamse visserijhavens, Oostende, Nieuwpoort en Duinkerke waren evenwel paraat. Sinds 1500 inderdaad traden ze, met het oog op de behartiging van hun handelsbelangen, steeds op in gemeen overleg met elkaar en waren er aldus geleidelijk toe gekomen een soort handelsliga, die van de « drie zeevloten van Westelijk Vlaanderen » te vormen. Van 1521 af zien we ze ook hun aandacht aan de konvooiëring van de vissersvloeden en aan de verdediging van de kust wijden. Op dat gebied hadden ze evenwel reeds een hele traditie achter de rug. De Bourgondische hertogen hadden hen



Oorlogsschip en haringbuis in 1565, door Pieter Breugel.
(Uit verzameling van wijlen Dr J. Denucé.)

immers vroeger, in de XV^e eeuw, reeds toegestaan in tijd van oorlog en onveiligheid op zee met de steun van de Staten van Vlaanderen en van de regering de kustverdediging te organiseren, alsmede door de uitrusting van konvooischepen, zich een zeemacht te verschaffen. Tot dit beproefde stelsel zouden ze nu opnieuw hun toevlucht nemen, in afwachting dat de admiraliteit bij machte zou wezen om haar zware taak zelf uit te voeren.

In het begin van het jaar 1522 besloten de zeevloten, wier afgevaardigden op een algemene dagvaart te Nieuwpoort bijeengekomen waren, «ommet behaut van der visscherie ter zee, de vianden ende Fransoisen met scepen van oorloghen te wederstane ende danof de hulpe ende assistencie van den Vier Leden 's Lands van Vlaenderen te verzouckene ». Dezen, als landsvergadering, stemden inderdaad een « bede » of crediet van 150.000 pond voor de inrichting van een kustwacht van 1.000 man ruitërij en 800 man voetvolk, alsmede voor de uitrusting van een flotielje van 6 oorlogsschepen met hun bemanning. De 6 vaartuigen, elk van een tonnemaat van ongeveer 100 vaten (= 100 ton?), moesten geleverd worden, naar rato van 2 door Nieuwpoort, 2 door Duinkerke, 1 door Oostende en 1 door het Brugse Vrije voor zijn kustplaatsen Raversijde, Blankenberge, Heist en Sluis. Deze maatregelen, gevoegd bij degene, die reeds vroeger op verzoek van de regering genomen geworden waren, namelijk de bewapening van de versterkte steden aan de kust en van de grensplaatsen door middel van

« grosse artillerie » en de verplichting voor nun burgers elk met een « harquebuze a crocetz » bewapend te zijn, moesten voorzien in de beveiliging van de bedreigde zones. Om de zeesteden toe te laten hun zware militaire verplichtingen na te komen, vergunde de regering hen een « convoyghelt » ten bedrage van 3 pond het last op de aangevoerde verse en ingekaakte haring te heffen. De rekening van de twee door de gemeente Nieuwpoort in 1522 uitgeruste konvooschepen bleef ons in het oud archief van die stad bewaard. De beide oorlogsbodems waren respectievelijk de *Bruud* met een bemanning van zowat 100 koppen en de *Snaphaenne*, die er slechts een van 60 stelde. De rekening noemt dan ook de eerste van deze twee vaartuigen « den grooten scepe van oorlooghe » en de tweede « de cleene scepe ». Ze hadden tezamen een tonnemaat van 172 vaten. Burgemeester en schepenen van Nieuwpoort ontvingen voor de dekking van de uitgaven door hen gedaan voor de uitrusting en de bemanning van de beide schepen in het totaal 15.722 pond, verdeeld over vijf maanden, of zowat 3.144 pond voor elk van de maanden Mei tot September 1522. De opbrengst van het konvoogeld te Nieuwpoort bedroeg slechts 976 pond voor een totale aanvoer van 325 last haring, waaronder 215 last kaakharing, wat als vangst zeer weinig was. Dit toont genoegzaam aan hoe onzeker de toestand op zee bleef, alhoewel er van een eigenlijke zeeoorlog nog steeds geen spraak was.

Pas was de konvooiëring en het haringseizoen van 1522 achter de rug, of de regering van Margaretha van Oostenrijk gaf aan de zeesteden en aan de Staten van Vlaanderen opdracht hun flottielje verder in de vaart te houden. Hun schepen werden dus niet onttakeld. Tevens stelden de Staten van Holland en Zeeland alsmede de admiraliteit nieuwe pogingen in het werk om de erkenning van de neutraliteit van de vissers op zee te bekomen. Gezien dit niet meer bereikt kon worden, zag men zich verplicht, zowel tijdens het haringseizoen van het jaar 1523, als tijdens dit van het jaar 1524, de konvooiëring voort te zetten en de kustverdediging in stand te houden. Op verzoek van de centrale regering stonden de Staten van Vlaanderen in 1524 voor dit doel de heffing van een nieuwe « bede » van 150.000 pond toe. Dat jaar werden er door de visserijhavens evenwel slechts 4 oorlogsschepen in de vaart gebracht. Het Nieuwpoortse konvooschip, de *Leuwe* met een tonnemaat van 80 vaten en een bemanning van zowat 60 koppen, was er een van.

2. - DE KWESTIE VAN DE KEIZERLIJKE OORLOGSMARINE (1535-1537)

De betrekkingen tussen het keizerrijk en Frankrijk bleven ook na het herstel van de vrede uiterst gespannen. Frans I was er inderdaad niet voor teruggeschrokken een militair, politiek en economisch verbond met de Turken, de toenmalige zo gevreesde vijanden van de Christenheid, aan te

Eigenaardig genoeg blijkt uit de rekening van dit vaartuig dat de Vlaamse oorlogsbodems het ten nadele van de Fransen buit hadden gemaakt. Toch zou men in het begin van het jaar 1525 tot een bestand op zee geraken. Na de nederlaag van Frans I vóór Pavia in het hertogdom Milaan (N.-Italië), slaagde de gouvernante-generaal, Margaretha van Oostenrijk, er inderdaad in met de Fransen een overeenkomst af te sluiten, waardoor gedurende de periode lopende van 26 Juli tot 31 December de onzijdigheid van de vissers door de oorlogvoerende partijen erkend werd. De Vlaamse zeesteden deden niettemin stappen tot verdere handhaving van de kustverdediging en konvooiëring. Na de bekrachtiging van de vredesaccorden waren ze wel verplicht tot demobilisatie over te gaan. In Augustus 1525 wisten ze van de keizer te verkrijgen, dat ze tot likwidatie van hun oorlogsschepen het konvoogeld tot volledige aanzuivering van hun onkosten mochten voortheffen. De eigenlijke vrede werd nochtans eerst in Januari 1526 te Madrid door de aldaar gevangen gehouden Franse koning onder dwang ondertekend.

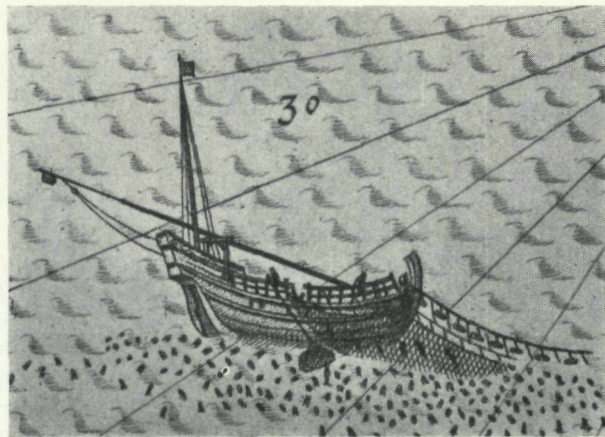
De aldus gesloten vrede was slechts van korte duur. Wel is waar kon de haringcampagne in 1526 zonder begeleiding van oorlogsbodems plaatsgrijpen, maar reeds het volgend jaar deden zich opnieuw moeilijkheden voor. In September 1527 bleek het inderdaad dat Hendrik VIII, de Engelse koning, die naar de partij van de Fransen overgelopen was, voorbereidselen voor de oorlog maakte.

Zodra dit bekend geraakte, haastten de Vlaamse zeesteden zich van de provinciegouverneur te verkrijgen, dat er overal langsheen de kust garnizoenen gelegd zouden worden. De oorlogsverklaring (2^e oorlog) van Frankrijk en Engeland aan Karel V volgde op 22 Januari 1528. De Staten van Vlaanderen gingen dan ook kort daarop in de kusthavens over tot de uitrusting van een nieuw flottielje, dat ze voor de eerste maal onder het bevel stelden van Geeraard van Meckeren, de vermete kapitein uit de streek van Duinkerke. Toch ging de konvooiëring van de grote visserij dat jaar niet door. In de loop van de maand Juni 1528 sloten de oorlogvoerende machten inderdaad voor de duur van acht maanden een nieuw bestand dat de vrijheid van visvangst waarborgde. Het jaar nadien, op 3 Augustus 1529 werd dan eindelijk te Kamerijk de definitieve vrede gesloten, wat gepaard ging met het herstel van de goede betrekkingen tussen Karel V en Engeland alsmede Schotland.

gaan. Dezen hadden zich, dank zij hun machtige vloot, kunnen meester maken van Tunis en Algiers, de twee grote havens van Noord-Afrika, van waaruit ze voortaan ongehinderd Spanje, Napels, Sicilië en de Balearen, die tot het rijk van Karel behoorden, bedreigden. Ze ondernamen er talrijke lan-

dingen, razzieerden er de kusten en deporteerden er de gevangen genomen Christenen, om ze als slaven in Noord-Afrika te verkopen. Hun oorlogsvloot die onder het uitstekend bevel van de beruchte admiraal Kheir-ed-Din Barbarossa stond, kon voortaan in de Middellandse Zee aan de Fransen alle gewenste hulp bieden. De macht van de keizer in de oude wereldzee stond dus op het spel. Na tot tweemaal toe, in 1533 en 1535, Cornelius Duplicius De Schepper, zijn beste diplomaat, als ambassadeur naar Hongarije en Constantinopel te hebben gestuurd om er met de sultan Soliman II, de Prachtlievende, in verbinding te treden en van hem toegevingen te bekomen, besloot Karel V tot de zeeoorlog in de Middellandse Zee over te gaan. Daartoe trad hij in Italië in onderhandelingen met de admiraal van de Genuese vloot, Andrea Doria, wiens zeemacht hij huurde. Samen met de eskaders, die hij in Portugal, Spanje en de Nederlanden deed uitrusten, zou hij een vloot van zowat 500 schepen van alle slag, galeien, karvelen en hulken verzameld hebben, waaronder ook een 25-tal Vlaamse hulken, die als troepentransportschepen dienden en met Vlaamse bemanningen, meestal verplicht tewerk gestelde vagebonden, voorzien waren. Met deze zeemacht, die onder het opperbevel van Andrea Doria stond, ondernam de keizer in Juni 1535 van uit Italië de overtocht naar Tunis, waar hij in de loop van de maand Juli kon landen en na een harde tegenstand vanwege de Turken onder leiding van hun admiraal Barbarossa, zich van de stad en de haven kon meester maken. Hij bemachtigde er een aanzienlijk buit, waaronder een groot gedeelte van de vloot en de artillerie van Barbarossa (naar men beweerde 160 grote en kleine galeien, 400 stukken geschut) en bevrijdde er, naar hij zelf aan de keizerin meldde, niet minder dan 20.000 Christenen uit de Turkse slavernij.

Weldra blijkt de keizer naast de nood van een vaste vloot in de Middellandse Zee, eveneens de noodzakelijkheid van een sterke zeemacht in de Noordzee te hebben gevoeld. Reeds in 1535 had de admiraal, Adolf van Bourgondië-Beveren, zich verplicht gezien met de Franse admiraliteit besprekingen nopens de neutraliteit van de haringvisserij in te zetten. Alhoewel de beide partijen alsdan nog tot een overeenkomst konden geraken, leidde de opflakking van de oorlog (3^e oorlog) het volgend jaar weldra tot vijandelijkheden op zee. De Fransen konden inderdaad in het voorjaar van 1536, dank zij hun bondgenootschap met de hertog van Gelderland, samen met de Geldersen de Nederlandse havens van de Noordzee en de Zuiderzee blokkeren en op zee voortaan niet alleen de koopvaardij, maar ook de zeevisserij bedreigen. De landvoogdes van de Nederlanden, Maria van Hongarije, aarzelde dan ook niet aan de visserijhavens toelating tot uitreding van oorlogsbodems en beoefening van de kaapvaart te verlenen. Duinkerke ging onmiddellijk over tot de uitrusting van twee oorlogsschepen, de *Marie*, dat volledig nieuw van



Haringbuis aan de vlet.
Let op de neergestreken masten en op de drijfnetten.

stapel liep, en de *Spagnaert*. Nieuwpoort en Oostende brachten eveneens elk een schip in de vaart. Deze vier vaartuigen werden nochtans tijdens de grote visserij niet ingezet. De keizer was er inderdaad op dat ogenblik reeds toe gekomen, met het oog op een militaire tussenkomst in Denemarken, waar zijn schoonbroer, koning Christian II, verjaagd geworden was, een Noordzeevloot in te richten. Daartoe had hij Corn. Duplicius De Schepper, diplomaat en lid van de Geheime Raad, tot commissaris of surintendant voor leger en marine aangesteld en hem opdracht gegeven de expeditie tegen het opstandige Denemarken voor te bereiden. Als Nieuwpoortenaar van geboorte en afstammend uit een gekende zeemansfamilie, zou Cornelius De Schepper gedurende twintig jaar dit nieuw ambt bekleden en het door zijn toewijding en onderlegheid tot een waar ministerie uitbouwen. De vloot die hij door de admiraliteit in de havens van Vlaanderen, Zeeland en Holland deed uitrusten, bestond uit niet minder dan 30 grote schepen, waarvan sommige met een tonnemaat van 400 vaten en een bemanning van 113 koppen (34 officieren en 79 matrozen), benevens 12 kleinere vaartuigen, meestal met 34 koppen bemand (16 officieren en 18 matrozen). Het totaal aantal leden van de expeditie bedroeg zowat 7.500 personen, waaronder 3.000 zeelieden en 4.500 militairen. Tot gezagvoerder over deze zeestrijdkrachten werd Geeraard van Meckeren aangesteld.

Van de tocht naar Denemarken kwam er evenwel, wegens de val van Kopenhagen in de handen van de opstandelingen, niets terecht. Dit liet de keizer toe zijn vloot onmiddellijk tegen de Fransen in te zetten. Onder de druk van deze bedreiging kwam Frans I er dan ook weldra toe de onzijdigheid van de vissers, althans tijdens de « grote visserij », te erkennen (26 Augustus 1536).

De keizer deed kort daarop dezelfde toegeving ten voordele van de Franse haringvisserij, die de gewoonte hadden wat later uit te zeilen (18 Sep-

tember 1536). De vissers van beide kanten mochten evenwel slechts voorzien van vrijgeleiden en zonder eskorte van konvooschepen hun bedrijf op zee uitoefenen.

Van de aldus getroffen regeling bleef evenwel de koopvaardij en de kleine visserij totaal uitgesloten. Kort daarop werd de keizerlijke zeemacht gedemobiliseerd.

In het vooruitzicht tijdens de komende winter de kust, de kleine visserij en de scheepvaart op het Zwin tegen mogelijke nieuwe aanvallen van de Fransen te beschermen, besloten de Staten van Vlaanderen in de nazomer een flotielje uit te sturen. Te Sluis deden ze twee oorlogsbodems uitrusten: een groot schip de *Sint Salvator*, gans nieuw en gekocht te Arnemuiden, met een tonnemaat van 180 vaten en een kleiner, de *Maria*, een gallioen van 80 vaten. Het eerste vaartuig had een bemanning van 176 koppen, waaronder een 40-tal « cryghers », en was bewapend met een « groot stick » met 8 kamers en met een achttal « bassen », elk met 2 kamers. Het tweede schip was met 57 koppen bemand, waaronder een 20-tal krijgslieden en was bewapend met 2 « yseren bussen » en 1 « klein metalen stikken ». Op beide schepen dienden al tezamen 19 « busschieters » of kanonnières. Tot gezagvoerder over dit kleine smaldeel werd op 6 September 1536 ridder Henry de Douvryn aangesteld. Hij ontving de titel « admiraal van Sluis ». Voor de afvaart van zijn beide schepen had hij van alle leden van de bemanning een eed van gehoorzaamheid af te nemen en een tuchtreglement uit te vaardigden. In de bekostiging van de ganse bewapening voorzag de regering door de toekenning aan de Staten van Vlaanderen van een eerste voorschot, ten bedrage van 10.000 pond. Dat de flotielje te klein en te zwak was om de veiligheid van de kleine visserij en van de scheepvaartroutes te verzekeren, bleek weldra uit een incident dat zich in de loop van de maand Maart 1537 in de Engelse wateren nabij Dover voordeed. Om te ontsnappen aan een plotseling opgekomen storm hadden beide schepen aldaar in de Downs een toevlucht moeten zoeken. Ze werden er onverhoeds door de Engelse oorlogsbodems overvallen en dit niettegenstaande Engeland op dat ogenblik niet in oorlog met de keizer was. Op de *Sint Salvator* werden enkele leden van de bemanning gedood, terwijl de overige meest allen gevangen genomen werden. Daar de storm bleef voortwoeden, lieten de Engelsen evenwel het schip aan zijn lot over. Gelukkig wisten enkele manschappen, die zich in het ruim verborgen hadden, het wrak te redden en naar Duinkerke te brengen. De andere leden van de bemanning werden naderhand door de Engelsen te Dover in vrijheid gesteld. Het kleine schip, de *Maria*, alhoewel het door de Engelsen ook onder schot genomen geworden was, had zich eveneens kunnen redden en was gehavend te Sluis teruggekeerd. Na dit incident werd de *Sint Salvator* vervangen door de *Spagneart*, een van de twee Duinkerke oorlogsschepen, die nog

geen dienst hadden gedaan en die door de Staten van Vlaanderen tegen betaling van alle reeds gedane onkosten van de gemeente Duinkerke overgenomen geworden was.

Enmaal de winter voorbij, bleek het dat de Franse koning, die tersluiks de oorlog op zee wou voortzetten, beroep had gedaan op de oorlogsmarine van de Normandische visserijhavens Dieppe. De Staten van Vlaanderen zagen zich dan ook verplicht tot bescherming van de grote visserij en de koopvaardij tijdens de zomer een nieuwe flotielje in de vaart te brengen. In de maand Juli 1537 beschikten ze reeds over een smaldeel van 4 oorlogsbodems: de *Spagnaert*, die nu de naam *Zeewulf* droeg, het admiraalsschip de *Marie*, het tweede van Duinkerke overgenomen schip, de *Vlieghende Geest*, een gallioen, en ten slotte een kleinere boot, de *Pynaetse*. De *Marie* was met 127 koppen bemand, de *Zeewulf* met 68, de *Vlieghende Geest*, met 58 en de *Pynaetse* met 28. De door de regering voorgeschoten credieten bedroegen, naast een toelage van 10.000 pond, een maandelijks som van 5.000 gouden carolus gedurende zes maanden. Voor de kleine vloot werd een nieuw reglement uitgevaardigd. Op zee moesten de vier schepen steeds bij elkaar blijven zonder elkaar ooit uit het oog te verliezen. Hun aanleghaven bleef Sluis en hun gezagvoerder Henry de Douvryn. Het smaldeel wist zich in Juli 1537 meester te maken van een Frans oorlogsschip uit Dieppe, de *Lupaert* en van zijn bemanning, benevens van een drietal koopvaardijsschepen, waaronder een uit Deventer en twee uit Kampen, een Zuiderhaven, die allen met hun lading naar Sluis opgebracht werden. Laatste verbeurdverklaring werd evenwel door de eigenaars betwist.

Bovendien zag men zich ook verplicht met Dieppe te onderhandelen. De Fransen hadden immers ook Vlaamse zeelieden krijgsgevangenen gemaakt en nu moest men van beide kanten tot de uitwisseling van de gevangenen overgaan. We zien de admiraliteit van de Nederlanden dan ook in verbinding treden met niemand minder dan met de beruchte kaper Jean Ango, luitenant van de stad Dieppe. Gelukkig bleef de kaapvaart van Fransen en Vlamingen niet voortduren.

Reeds op 30 Juli 1537 kwam het te Bomy tussen de vertegenwoordigers van de beide oorlogvoerende partijen tot een bestand, dat naderhand in een vredesverdrag omgezet werd en die de vrede op zee zou herstellen. De Staten van Vlaanderen gingen kort daarop tot de demobilisatie en de likwidatie van hun zeemacht over. Ze verkochten al hun oorlogsbodems, de twee niet gebruikte schepen van Oostende en Nieuwpoort inbegrepen, alsmede de buitgemaakte koopvaardijsschepen. Voor de eerste maal zien we alsdan te Duinkerke, in naam van de keizer, commissarissen, belast met het onderzoek inzake de betwiste buit, optreden.

Van dat ogenblik af zou in de stad een der voornaamste prijzenhoven van de kaapvaart gevestigd blijven.

(Vervolgt)