

# Noordzee roofzee

Nagedurende vele afleveringen het epos van de Oostendse en Nieuwpoortse *kaapvaart* beschreven te hebben startte *Walter Debrock* in HVB het verhaal van de *zeeroverij*. Een eerste aflevering verscheen in HVB 10 van 4 oktober, verleden maand had de auteur het dan weer over de 'Likedelers'. Vandaag, in het derde deel gaat dit schokkende verhaal verder. Of hoe de zeerovers de internationale handel danig in de war stuurden!

## Beschermingsmaatregelen tegen de Zeeroverij

De oprichting van een *classis Britannica*, de oorlogsvloot van Bretagne, door de Romeinen en in de derde eeuw, was een machtige poging om de zeeroverij in het Kanaal en op de Noordzee massaal te bestrijden, al moet gezegd dat die strijd een weinig glorieus afloop had. De vloot van Hamburg tegen de "likedelers" was een andere grootse poging in dezelfde richting die met succes slaagde. Maar, wegens het ontbreken van sterke centrale machten, de versplintering van het gezag en, bijgevolg, het ontbreken van centraal georganiseerde en permanente oorlogsvloten, diende men andere methoden aan te wenden om de visserij en de koopvaardij te beschermen tegen de rovers op zee.

In de eerste plaats, wie op eigen risico vaart, zonder medevarenden, reist "op eigen pluck ende risqué". Wel werden de koopvaardij schepen bewapend.

Van die bewapening, vòdr kanongeschut op de schepen kon worden opgesteld, moet men zich niet teveel voorstellen. Doorgaans waren er leden van de bemanning of speciaal daartoe aangeworven soldaten die gewapend waren met zwaarden, lanssen, voet- of handbogen. Men kon, vnl. vanop oorlogschepen, brandende toortsen, stenen potten met ongebluste kalk, uit de masten of uit het boord der schepen op de vijand werpen. Men kon dreggen en enter-

haken uitwerpen om de vijand aan te klampen; men streed man tegen man zodra de zeebodems mekaar hadden aangeklampt. Dit verklaart ook het relatief groot bemanningscijfer op de schepen uit die tijden.

De grootte en de hoogte der schepen maakten het eventueel mogelijk de aanvallers in de grond te zeilen en de entering moeilijk te maken, vandaar op voor- en achterschip een soort stelling met gekantelde verschansing, de "kastelen" leert ons *J. Van Beylen*, onze bekende kenner van de middeleeuwse schepen. Die kastelen waren bedoeld als gevechtsposten en werden zelfs gaandeweg, als vast onderdeel van de schepen gebouwd. Die vorm werd tot op heden in feite bewaard in de scheepsbouw in het algemeen.

Men gaat zowaar over tot het plaatsen van kanonnen aan boord van de schepen, wanneer het buskruit in voege komt. Het eerste verslag daarvan vinden we in 1336, toen *Lodewijk van Male*, graaf van Vlaanderen, schepen met kanonnen uitzond om Antwerpen aan te vallen.

Later zal men zelfs gaten in de zijkant van de schepen aanbrengen, zodat er kanonnen konden in gemonteerd worden, een uitvinding, naar het schijnt, van de Engelsman *James Baker*, een scheepsbouwer ten tijde van *Hendrik VII* (15de eeuw).

Onder de reders en de kooplui werden bovendien overeenkomsten afgesloten met het doel tot gemeenschappelijke verdediging.

In onze gewesten werd aldus in "admiralschap" gevaren. Dat woord admiraal komt van het Arabisch "amiral-bahr" -bevelvoerder van de zee- en werd naar het schijnt, voor het eerst in de marine gebruikt door de Sicilianen. De Fransen namen het over en in de 13de eeuw was het reeds in gebruik in Engeland om de officier aan te duiden die het bevel voerde over de "Cinque Ports", d.i. het verbond van de vijf havens Hastings, Romney, Hythe, Dover en Sandwich

Het in "admiralschap" varen geeft dus

aan dat men in konvooi vaart onder het bevel van een admiraal. Elders zal men spreken van "ghezwoorne vaeren".

Reeds in 1475 vaardigde *Karel de Stoute* een ordonnantie uit om deze vormen van varen ter kollektieve verdediging tegen de zeerovers, te reglementeren. Wie zich niet zou houden aan de voorgeschreven maatregelen zou schip en goed verbeuren.

Voor de bescherming van de Visserij reedden de "zeesteden van Vlaanderen" oorlogsschepen uit ter bescherming van de vissersvloten en zelfs van bepaalde tochten van de koopvaardijvloot. Onze historici *R. Degryse*, een Oostendenaar, en *J. Craeybeckx*, publiceerden over de konvooiering uitstekende studies. Men zal in onze gewesten een centraal admiraalschap organiseren, maar het zou lang duren vooraleer orde werd geschapen ter zake, wegens talrijke knoeierijen en het gebrek aan onbaatzuchtigheid bij heel wat overheidspersonen...

## Enkele typische Feiten

Het transport ter zee had in het Noorden tot een bloeiende handel van produkten uit Zuid en Oost geleid. Vooral de Britten waren zeer belust op handel met Vlaanderen. Maar de zeeroverij was en bleef een bestendige bedreiging, omdat ook de Britse zeelui er maar al te graag en al te veel aan deelnamen..

Een typisch voorbeeld vinden we bij de beroemde Engelse dichter *Chaucer*, die herhaaldelijk met Vlaanderen banden heeft gehad. Hij kreeg in 1343 van zijn vorst de toelating om 40 "quarters of wheat" van Ipswich naar Vlaanderen te vervoeren, "if one could get past the pirates" (als men kon ontsnappen aan de zeerovers...)... zegde een komentator!!

Uit het archief van de Duitse Hanze — het verbond der Noordduitse



handelssteden, die vanaf het begin der 13de eeuw Brugge en Damme rijk en beroemd hielpen maken — blijkt dat de hanzeatische koopman in voortdurende angst leefde om wat niet enkel met zijn winst zou gebeuren, maar vooral ook om de schrik voor zeeroverij en kaperij. In vele gevallen moest het Hanze-kantoor te Brugge trouwens protesteren tegen plagerijen en vooral tegen zeeroverijen, waarvoor elke schadevergoeding werd geweigerd, in strijd met nochtans gewaarborgde vrijgeleiden.

Trouwens, onveiligheid van de scheepvaart had reeds de Hanze bewogen van 1388 tot 1392 Brugge te verlaten. Het handelsverkeer in die tijd werd vooral door Engelse zeeroovers gestoord. Een typische illustratie voor die toestand wordt geboden in 1351 door de aanval van Engelse zeeroovers op een Duits schip in de Vlaamse kustwaters. De beroofde koopman herkende later op Vlaams grondgebied een der aanvallers, een koopman uit Bristol. De Engelsman werd aangehouden, maar de Vlaamse autoriteiten, beducht voor moeilijkheden met Engeland, lieten de zaak vloten, zodat de Duitse koopman het besluit moesten nemen de handel met Vlaanderen te staken, vooraleer recht kon geschieden!

Vooral de overgang van de 14de naar de 15de eeuw werd gekenmerkt door een bloeiende zeeroverij in het Westen, op de Franse en de Noordzeekusten. Klachten uit die tijd doen veronderstellen dat de Vlaamse vorsten, *Jan zonder Vrees* en *Filips de Goede*, om redenen van politieke aard — het beruchte

*"raison d'Etat"* — vaak weigerden de nodige tegenmaatregelen te nemen om de Schotten en de Spanjaarden, grootste schuldligen, te straffen en in te tomen.

J. Van Houtte, in zijn *"Geschiedenis van Brugge (1982)"* schrijft daarover zeer duidelijk:

*"De aanhoudende vijandelijkheden tussen Engeland en Frankrijk, met als hoogtepunt de Honderdjarige Oorlog (1338-1453) hadden, trouwens in beide landen de piraterij, ook buiten oorlogstijd, tot een vrij normaal bestaansmiddel van hun kustbevolkingen gemaakt, en ook anderen dan de vijand werden er geregeld door getroffen. Op bepaalde ogenblikken gaf zij zelfs aanleiding tot regelrechte oorlogen ter zee tussen de Vlamingen en de kaperssteden."* Normaal bestaansmiddel! Ook wel eens voor de Vlamingen...

Niet enkel handel en nering werden getroffen door dergelijke mate van zeeroverij, doch zelfs de Schone Kunsten moesten er onder lijden. Zo had de bekende Italiaanse bankier *Angelo Tani*, agent van de bekende Medici-bank, bij de beroemde schilder *Memlinc*, een altaarstuk, een *"Laatste Oordeel"*, besteld ter versiering van een kerk in Florentië. Maar de beruchte Duitse zeerover uit Danzig, *Paul Beneke*, had gehoord over het transport van dit merkwaardig kunststuk naar Italië en legde zich in hinderlaag langs de vaarroute. Het schip, dat het schilderij vervoerde werd door de zee-schuimer veroverd en het schilderij gevankelijk als buit naar Danzig afgevoerd, alwaar het ging prijken in de Mariënkirche, tot het, naar het schijnt, onlangs aan Florentië werd teruggeschonken.

De buitengewone rijkdom van de lading van het veroverde schip werd

geschat op 60 000 ponden en bezorgde een grote weerklank aan deze zeeroof. Het verhaal van die verovering werd in latere tijden met tal van details versierd.

Het schip voer echter onder Bourgondische vlag en men vreesde bovenal de toorn van *Karel de Stoute*, onze vorst van die tijd.

Deze beperkte zich echter tot het zenden van dreigbrieven naar de Raad van Danzig. En de eigenaar van het schilderij kon gaan procederen, veertig jaar lang, vooraleer hij de laatste schadevergoeding kon innen!

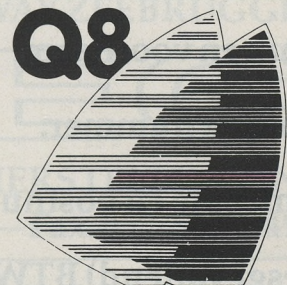
Ja, het waren jammerlijke tijden op zee en heel wat andere feiten en gebeurtenissen zullen dat nog bevestigen. Er hadden soms in onze contreien letterlijk uitbarstingen van zeeroverij plaats, zoals rond de jaren 1488, d.i. bij machts-overname van onze gewesten door *Maximiliaan van Oostenrijk*, of in de periode 1538-1548, waarin de Vlaamse zeevaart ernstig belaagd werd door Fransen, Engelsen, Schotten en zelfs Spanjaarden. Om de zwijgen van de eerste periode van de *Watergeuzen*, die lange tijd door onze toenmalige vorsten als zeeroovers werden beschouwd en behandeld. Over de talrijke onderhandelingen met onze zeerovende burens bestaat heel wat documentatie en we zullen, te gelegener tijd, daar wel enkele woordjes over zeggen.

(Vervolgt)



Walter Debrock.

## Kuwait Petroleum (Belgium)



★ Marine en Industriële Oliën en Vetten

★ Probelgas N.V. Werfkaai 25b, 8380 Zeebrugge - Tel. (050) 54 77 27

STATIONSPLEIN 4, INDUSTRIEPARK „TEN BRIELE”, 8000 BRUGGE - TEL. (050) 38 37 58 - 86