

Thomas Heebøll-Holm, *Ports, Piracy and Maritime War. Piracy in the English Channel and the Atlantic, c. 1280-c.1330* (Leiden: Brill, 2013), 295 p., ISBN 978-90-04-23570-0 (hb) / ISBN 978-90-04-24816-8 (e-book).

Piraterij of zeeroof was in de late Middeleeuwen een endemisch fenomeen in de Engelse en Franse kustwateren. Aan de vooravond van de Honderdjarige Oorlog (1337-1453) was de scheidslijn tussen piraterij (illegale oorlogvoering ter zee), kaapvaart (particuliere legale oorlogvoering) en handelsvaart moeilijk te trekken. Pas in de zestiende eeuw waren de verschillen in juridische zin duidelijk. De oorsprong van de wettelijke regelgeving gaat terug tot omstreeks 1300, een aspect dat tot nu toe onderbelicht is gebleven. De Deense mediëvist Heebøll-Holm biedt in deze handelseditie van zijn proefschrift een nieuw perspectief op piraterij in de late Middeleeuwen en levert hiermee een belangrijke bijdrage aan de historiografie. Zijn onderzoek raakt bovendien aanverwante interessante vraagstukken over maritieme rechtspraak, de soevereiniteit ter zee en de vorming van centrale overheden.

In de eerste hoofdstukken analyseert de auteur de praktijk van piraterij aan de hand van een casestudie van de maritieme commerciële activiteiten van de belangrijkste havensteden aan beide zijden van Het Kanaal. De auteur concentreert zich op de Engelse Cinque Ports (Hastings, Romney, Hythe, Dover, Sandwich), Bayonne in Gascogne en kuststeden in Normandië van Saint-Malo tot Honfleur en Dieppe. Oorkonden, kronieken, petitities en processtukken bleken voldoende informatie te bevatten over de koopvaardij, zeelieden, hun achterban en schermutselingen op zee tussen de handelsconcurrenten. Het tweede deel van het boek behandelt de politiek-wettelijke context van zeeroof.

Tussen 1280 en 1330 onderhielden de Engelse en Franse vorsten overwegend vreedzame relaties. Door de groei van de wijnexport uit Bordeaux nam de scheepvaart toe en steeg piraterij navenant. In hun verklaringen spraken daders en slachtoffers elkaar voortdurend tegen. Beide partijen beriepen zich op zelfverdediging of vergoelijkten hun optreden uit vergelding voor eerder geleden schade. Commerciële belangen waren echter de belangrijkste drijfveer. Piraten wisten zich gesteund door de lokale autoriteiten, die profiteerden als helers van de buit. Zeeroof was, kortom, onderdeel van particuliere twisten tussen elkaar rivaliserende maritieme centra. Volgens Heebøll-Holm waren de daders daarom geen piraten in de traditionele betekenis van criminele en meedogenloze zeeroovers die strafrechtelijk moesten worden vervolgd. De vorsten ontbeerden de middelen om effectieve controle uit te oefenen en het geweld op zee een halt toe te roepen. Zij lieten hun onderdanen met belangen in de zeevaart noodgedwongen hun gang gaan, gelijk de edelen en krijgsheren die in grensgebieden, zoals de Schotse *marches*, bepaalde privileges genoten. Dat schijnbaar onbeduidende conflicten

konden escaleren, zoals in 1294 toen Filips IV van Frankrijk Gascogne confisqueerde, namen zij op de koop toe. Als wederdienst steunden de maritieme gemeenschappen de vorst in oorlogstijd met schepen en een ervaren bemanning. Een zeeman was, afhankelijk van de omstandigheden, afwisselend handelaar, piraat of admiraal.

Omstreeks 1300 namen de vorsten initiatieven om de particuliere oorlogvoering op zee te reguleren en te beteugelen. Een van hun instrumenten was om een vergeldingsactie te rechtvaardigen door het verlenen van een *letter of marque* (commissiebrief). Als een gedupeerde onderdaan via de gangbare procedures geen genoegdoening kon krijgen, was hij met een represaillebrief gerechtigd zijn schade te verhalen op de tegenstander. De vorsten probeerden wel langs diplomatieke weg te bemiddelen, maar dat proces vereiste wederzijdse instemming over een financiële tegemoetkoming, de restitutie van schip en lading en vervolging van veroordeelden. Langzaam groeide het besef dat individuele vergeldingsacties contraproductief werkten voor de gemeenschap en resulteerden in een vicieuze cirkel van ongebreidelde agressie. De verantwoordelijkheid voor een structurele oplossing om orde en rust te herstellen werd in handen gelegd van de plaatselijke overheden. Dit ontlastte de centrale overheid om recht te spreken in zaken waarvan de bewijsvoering moeilijk lag. Het zou nog bijna twee eeuwen duren voordat de vorsten meer grip kregen op het zeezezen. In de late Middeleeuwen was zeeroof, zo concludeert de auteur, *'just as much an act of self-defence and revenge as it was a profit-seeking act[...]it was rather an integral part of trade and a way of handling disputes in societies with a low level of government-supplied protection'* (p. 248).

Heebøll-Holm geeft een genuanceerde kwalitatieve analyse van piraterij in Het Kanaal en de Atlantische kustwateren tussen 1280 en 1330. Tijdgenoten bleken subtiele verschillen te onderscheiden tussen *piratae*, *malefactores* en *milites maris*. Het bronnenmateriaal was helaas te fragmentarisch voor een kwantitatief onderzoek naar de omvang van de problematiek en de winst- en verliesmarges voor de handelaren. Het lijkt erop dat de kans om slachtoffer te worden van piraterij niet zo groot was. *Ports, Piracy and Maritime War* is fraai uitgegeven, compleet met een nuttig chronologisch overzicht, duidelijke kaarten en een uitgebreide bibliografie. Een interessant maar prijzig boek voor specialisten.

Anita M.C. van Dissel
Universiteit Leiden