

# DE NEDERLANDSCHE ZEEMACHT

IN

HARE VERSCHILLENDE TIJDPERKEN GESCHETST

DOOR


J. J. BACKER DIRKS.

---

EERSTE DEEL.

---

Tweede, vermeerderde en verbeterde druk.



'S GRAVENHAGE,  
DE GEBROEDERS VAN CLEEF.  
1891.

*Als leeraar in de Letterkundige vakken aan het Koninklijk Instituut voor de Marine te Willemsoord, heb ik in mijne betrekking aanleiding gevonden tot het schrijven van dit werk, dat oorspronkelijk van 1865 tot 1876 in vier stukken het licht, zag. De voorberichten van dien eersten druk behelzen o. a. het volgende:*

*„Het doel, met de uitgave (1865) beoogd, is tweeledig. In de eerste plaats wenschte ik den adelborsten, bij de Nederlandsche marine, een overzicht te geven van de geschiedenis van het wapen, waaraan zij hun leven zullen wijden, ten einde hun liefde in te boezemen voor het vak hunner keuze en lust tot een meer grondig onderzoek van hetgeen hier slechts kon worden aangestipt. In de tweede plaats wilde ik anderen, die in het onderwerp belang stellen, zonder daarvan eene bepaalde studie te maken, de gelegenheid aanbieden om in hoofdtrekken te zien, wat de zeemacht, in hare verschillende tijdperken, voor het vaderland is geweest.*

*Misschien zal deze of gene in het verlangen, om ook buiten den beperkten kring, waarin ik werkzaam ben, eenig nut te stichten, zekere ijdelheid meenen te zien; doch hij vergete niet, dat het eene bij uitstek nationale zaak geldt, die tot dusverre of zeer uitvoerig, of zeer onvolledig behandeld is. Dit heeft mijne taak niet verlicht, daar ik telkens door de mij gestelde ruimte gebonden was. Waar mijn bestek het gedoogde, heb ik zoowel de licht- als de schaduwzijden doen uitkomen; waar ik mij het uitvoerig bespreken van het voor en tegen, bij zeer uiteenloopende opgaven, niet mocht veroorloven, heb ik ten minste getracht zoo onpartijdig mogelijk te kiezen, overtuigd dat overschatting en geringschatting van het verledene de geschiedenis evenzeer ongeschikt maken om te zijn, wat zij wezen moet, eene vertrouwbare gids voor het tegenwoordige en de toekomst."*

*„Heeft de overvloed van stof (1871) mij wellicht tot grooter uitvoerigheid verlost, zoo wensch ik hierdoor evenwel niet alle aanspraak op den titel eener schets te verbeuren; want ook in de eigenlijke beteekenis van dit woord, mogen de beelden iets meer afgewerkt worden, naarmate zij meer op den voorgrond staan."*

*„Nopens het doel en de wijze van behandeling der thans (1876) voltooide schets, heb ik slechts weinig te voegen bij het reeds vroeger gezegde. Alleen moet ik er de aandacht op vestigen, dat eenige bronnen, zoolang ik mij op het gebied der historie bewoog, wegens den brand in het departement van marine, waarbij vele stukken zijn verloren geraakt, nu eens zeer rijkelijk vloeiden, dan weder nagenoeg geheel ontbraken. Tevens moet ik uitdrukkelijk verklaren, dat ik, het gebied der eigenlijke geschiedenis verlatende, zelfs niet getracht heb naar het leveren eener schets van de zoogenaamde „histoire contemporaine." Het laatste gedeelte behelst niets dan eene opsomming van feiten, om het verleden eenigermate aan het heden te verbinden. Voor zoover de rangschikking op het juiste verband invloed kan hebben en zoowel hier als elders dwaling tot de mogelijkheden behoort, kan ik in gemoede met de woorden van Rousseau zeggen: „J'ai pu supposer vrai ce que je savais avoir pu l'être, jamais ce que je savais être faux"."*

*Bij dezen herdruk is de indeeling in tijdvakken vervallen en bevat elk der beide deelen slechts eene doorlopende reeks van hoofdstukken. Tevens is de aanwijzing der bronnen aan den voet der bladzijden, die voor velen de lezing bemoeielijkte, weggelaten. Aangezien het echter vaak lang niet onverschillig is wie iets heeft gezegd of medegedeeld, zoo heb ik dit, waar het gevoegelijk kon geschieden, in den tekst zelf aangeduid.*

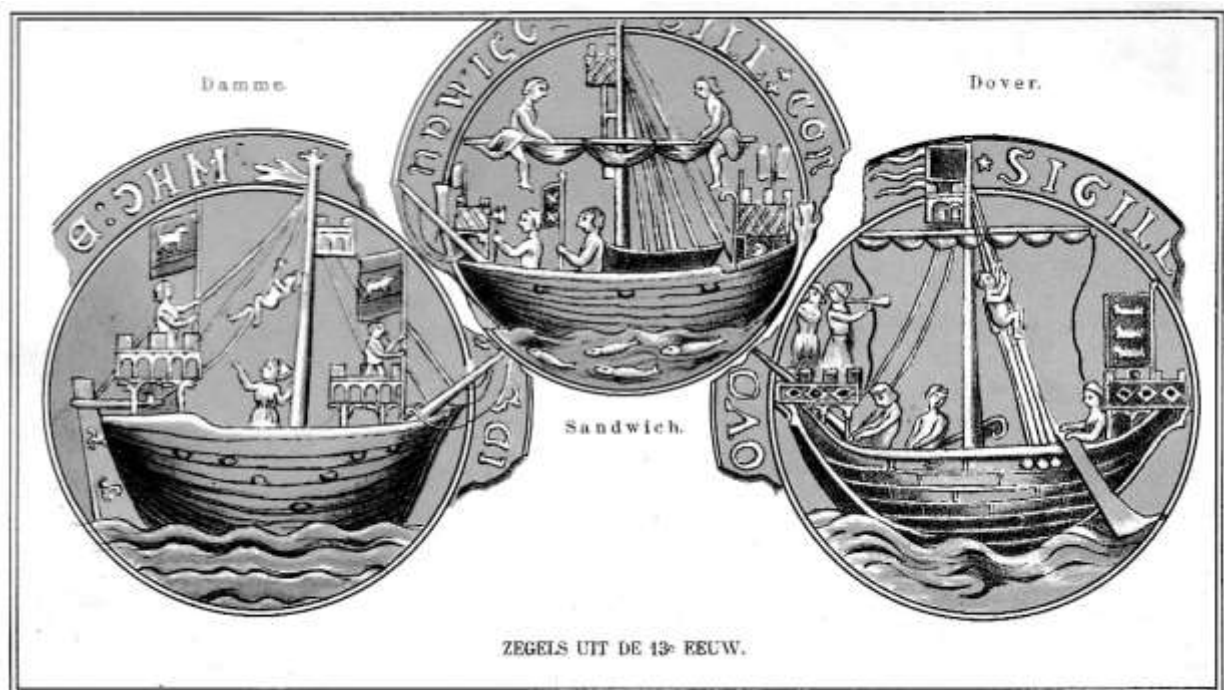
*De vermeerdering, waarvan de titel gewaagt, bestaat niet alleen in de uitbreiding en de voortzetting van het verhaal der gebeurtenissen na 1848, maar ook in eenige hier en daar ingelaschte bijzonderheden meerendeels aan officiële bescheiden ontleend.*

*Wat de verbeteringen aangaat, moet ik tot mijn leedwezen erkennen, dat er meer te doen viel, dan ik vermoedde. Bij eene gezette kritiek vond ik in den eersten druk verscheidene onnauwkeurigheden, die wel niet de hoofdzaak betreffen en zich ten deele laten verklaren, doch niettemin fouten zijn, die verbeterd moesten worden. Waar mij dit noodig toescheen, zoo als deel II, p. 652, heb ik op de fout gewezen.*

*Moge, nu ook deze herdruk iets bijdragen tot bereiking van het nog steeds door mij beoogde doel!*

B. D.

's GRAVENHAGE, 19 Juli 1890.



## INLEIDING.

Grootsch is de aanblik der zee, hetzij dat hare oppervlakte, als het zinnebeeld der oneindigheid, zich spiegelglad voor het oog uitbreidt tot den horizon, waar hemel en aarde elkander schijnen te ontmoeten, of dat hare golven, als zoo vele beweegbare waterbergen, door den orkaan voortgezweept, al wat onder haar bereik komt met dood en verderf bedreigen. Niet minder nuttig in hare werking, dan grootsch in haar voorkomen, is die ontzaglijke hoeveelheid zout water, welke het vasteland aan alle zijden bespoelt. Zij neemt allerlei onreinheden in zich op en maakt die onschadelijk; zij ontvangt de schatting der rivieren, om het ontvangene gezuiverd over te geven aan den dampkring, die er den aardbodem mede drenkt of het nederlegt op de kruinen der bergen, van waar de rivieren het andermaal zullen aanvoeren; zij is eene onuitputtelijke voorraadkamer van alle rijken der natuur, waarin de nijvere aardbewoner zoowel dagelijksch voedsel als schatten kan vinden; zij is eindelijk de weg, door middel waarvan de gemeenschap tusschen zeer verwijderde oorden gemakkelijk kan worden onderhouden.

Is het te verwonderen, dat de nabijheid der zee, hoe nadeelig dan ook, zoolang men het geweld des waters niet door dijken en sluizen wist te beteugelen, velen ten zegen heeft gestrekt! Levert niet de geschiedenis der wereld het bewijs, dat de ligging en de gesteldheid van een land altijd een overwegenden invloed hebben uitgeoefend op den aard en het bedrijf der bewoners. Werden niet krachtige volksstammen verwijfd, nadat zij zich in weelderige landstreken hadden gevestigd; rijpten niet andere daarentegen in oorden, welke de natuur slechts karig had bedeed, tot eene nijvere bevolking? Zou dan eene zoo belangrijke omstandigheid, als de nabijheid der zee, meestal gepaard met het bezit van min of meer uitgestrekte binnenwateren, waardoor sommigen als ware het door de natuur werden geroepen, zich tot visschers en zeevaarders te vormen, geenerlei uitwerking hebben gehad?

Indien wij het oog slaan op de geschiedenis der volkeren, dan dringt zich de overtuiging aan ons op, dat zij de schoone gelegenheid tot het drijven van handel, scheepvaart en visscherij slechts bij uitzondering ongebruikt lieten. Aanvankelijk deden zij het op uiterst kleine schaal, doch na verloop van tijd bereikten velen, door het aankweeken dier bronnen van bestaan, zelfs een hoogen trap van welvaart en aanzien.

Eenmaal hadden de steden van Phenicië, aan hare gunstige ligging voor den handel, den luister te danken, waarvan de profeet Ezechiël een zoo welsprekend tafereel ophing. Volgens Jesaja, een ander gewijd schrijver, waren hare kooplieden vorsten en hare handelaars de voornaamsten van den lande.

Hare koloniën, op daartoe geschikte plaatsen aangelegd, bloeiden insgelijks door handel en zeevaart. Geene daarvan blonk meer uit, dan het machtige Karthago, hetwelk eerst voor het trotsche Rome behoefde te bukken, nadat ook dit zich ter zee had ontwikkeld.

Gedurende de middeleeuwen, openbaart zich hetzelfde verschijnsel. Evenals het oude Phenicië en hare koloniën, waren de steden van Italië en die der Hansa aan de nabijheid van de zee of van bevaarbare rivieren hare grootheid verschuldigd.

Van het begin der scheepvaart is niets met zekerheid bekend. Ongetwijfeld werden de eerste vaartuigen tot de vischvangst en het drijven van handel gebezigd. Evenwel duurde het niet lang, of die vaartuigen werden misbruikt door hen, die zich ten koste van anderen poogden te verrijken. Weldra vertoonden zich ook op zee „geweldige mannen,” later, naar het tooneel hunner bedrijven, met den naam van zeeroovers bestempeld. Nog te eer was dit het geval, omdat het in tijden van barbaarschheid geene schande, ja veeleer roemvol werd geacht op kosten van zijn zwaard te leven. Allerlei middelen van aanval, om kooplieden, visschers en strandbewoners van het hunne te berooven, maakten deze op tegenweer bedacht. Ziedaar de eerste aanleiding tot het bewapenen van schepen. Voorzeker geschiedde het aanvankelijk zeer gebrekkig; maar het legde toch den grondslag tot die geregelde strijdkrachten te water, waaraan thans meer bepaald de naam van zeemacht, oorlogsmarine of eenvoudig marine wordt toegekend.

Nog sterker deed zich de behoefte aan dergelijke strijdkrachten gevoelen, wanneer een handeldrijvend volk koloniën bezat. Deze moesten beveiligd, en zooveel mogelijk, ook in oorlogstijd, met het moederland in betrekking gehouden worden. Reeds de Ouden zagen het belang daarvan in. Voor zoover gedurende de middeleeuwen de band tusschen het moederland en elders gestichte volkplantingen niet spoedig werd verbroken, wordt ook in dat tijdsbestek dezelfde waarheid verkondigd, welke reeds de geschiedenis der oudheid had gepredikt.

De koloniën van den nieuweren tijd, ofschoon in menig opzicht verschillend van die der oude volken, hebben daarmede nochtans vele punten van overeenkomst. Tegelijkertijd het gevolg en de oorzaak van de uitbreiding des handels, waren zij ook dikwijls eene bron van naijver en twist. Nu eens moest het geregeld verkeer met die afgelegene oorden worden onderhouden, dan weder moest het gezag van het moederland aldaar worden gehandhaafd. Aanvankelijk kwam de zorg daarvoor wel niet overal voor rekening der zeemacht van den Staat; doch naarmate de zeevaart in het algemeen toenam, kreeg ook de taak van haar, die met het beschermen daarvan belast was, een ruimeren omvang. Bovendien gaven de moeielijkheden, over koloniale aangelegenheden gerezen, niet zelden aanleiding tot bloedige oorlogen tusschen zeevarende natiën, waarin het pleit door de vloten van beide partijen moest worden beslecht.

Hadden uitgebreide handelsbetrekkingen, hetzij dan met of zonder het bezit van koloniën, eenmaal de behoefte doen gevoelen aan het onderhouden eener zeemacht, geduchter dan alleen tot kustverdediging noodig was, dan schonk het bezit daarvan weder een zekeren staatkundigen invloed. Dit was de reden, waarom vele natiën, b.v. de Russen in de achttiende eeuw, pogingen in het werk stelden om hare grenzen tot aan de zeekust uit te breiden, ten einde daardoor in de gelegenheid te komen zich eene marine te vormen. De rechtstreeksche gemeenschap met den oceaan is voor dien invloed een hoofdvereischte. Vandaar het streven van Pruisen om door aankoop als anderszins in het bezit van havens aan de Noordzee te geraken, eer het door een samenloop van omstandigheden aan het hoofd van het Deutsche rijk gekomen, dit laatste ook ter zee met andere mogendheden kon doen wedijveren.

Omgekeerd treft men voorbeelden aan van natiën, welke de voorrechten, haar door de natuur geschonken, langer of korter ongebruikt lieten. Dit was het geval met

Frankrijk, welks handel en zeevaart doorgaans niet geëvenredigd waren aan de uitgestrektheid der kust, noch aan de behoefte, tot dat het in de zeventiende eeuw den misslag begon in te zien.

Het achterblijven van sommige groote mogendheden, die hare rijke hulpbronnen, om welke reden dan ook, ongebruikt lieten, verklaart ons, hoe het mogelijk was, dat kleine staten zoo dikwijls eene rol speelden, die in geenen deele geëvenredigd was aan den omvang van hun gebied. Dat zij het een tijd lang deden, strekt hun tot eer; dat zij het op den duur niet konden volhouden, is natuurlijk. Met verbazing staart de nakomeling op de steden van Phenicië, op de kleine republieken van Italië, op de steden der Hansa en op de republiek der Vereenigde Nederlanden. Het ware onbillijk, nu de omstandigheden veranderd zijn, den kleineren staten een verwijt te maken juist van datgene, wat hun naam met een onvergankelijken roem heeft omstraald. Alleen dan mag eene natie met recht gelaakt worden, wanneer zij, in weerwil van een uitgestrekt grondgebied, eene groote getalsterkte en rijke hulpbronnen, door eigen schuld den rang verloren heeft, waarop al de genoemde voordeelen haar aanspraak geven. Hierbij vestige men het oog op Spanje, eenmaal de machtigste monarchie der Christenheid, hetwelk door wanbeheer en binnenlandsche verdeeldheid zijne natuurlijke voordeelen verspilde en daarvan nog heden ten dage de rampzalige gevolgen ondervindt.

Door alle eeuwen heen openbaart zich het streven naar een zeker overwicht ter zee. Achtereenvolgens traden er verschillende volkeren op, die het een tijd lang wisten te verwerven. Wat de oorzaken waren, dat sommige natiën zich tot zeemogendheden ontwikkelden; in welke betrekking zij tot elkander stonden en tot andere natiën, welke de zeevaart niet aankweekten; aan welke omstandigheden sommige natiën hare meerderheid te danken hadden, en hoe deze weder op andere overging: dat alles maakt het onderwerp der algemeene geschiedenis van het zeewezen uit. Zij kan beschouwd worden als een deel van de geschiedenis der wereld en is daarmede ten nauwste samengeweven.

De geschiedenis van het zeewezen eener bijzondere natie staat weder in zoo innig en zoo veelzijdig verband met die van hare staatkundige betrekkingen en toestanden, met die van haren handel, hare visscherij en hare koloniën, dat de juiste voorstelling somtijds eenige uitweiding vordert, ook al wordt er geen ander doel beoogd, dan het geven eener schets van de geschiedenis der zeemacht in den strengsten zin. Deze moet eene beknopte voorstelling geven van het ontstaan en de trapsgewijze ontwikkeling van al wat op de verdediging te water betrekking heeft; zij moet in hoofdtrekken aantonen welke bescherming de zeemacht van den Staat in hare verschillende tijdperken aan handel, visscherij en koloniën heeft verleend; zij moet ons een tafereel ophangen van de geschillen, waartoe de zeevaart aanleiding gaf, van hetgeen de zeemacht tot beslissing daarvan heeft gedaan, van de voornaamste bedrijven der zeelieden, tot beveiliging van den vaderlandschen grond; zij moet ons den roem der vaderen voor den geest roepen, zonder de gebreken te verbergen, waardoor ook de luisterrijkste tijdperken werden ontsierd; zij moet ten slotte de overtuiging opwekken en levendig houden, dat nationale welvaart en grootheid doorgaans afhankelijk waren van de zorg voor het zeewezen. Het spreekt van zelf, dat het gemakkelijker is die eischen te stellen, dan er aan te voldoen. Er wordt hier alleen melding van gemaakt, opdat zich daaruit de betrekkelijke

uitvoerigheid moge verklaren, waarmede eenige onderdeelen dezer schets zijn behandeld.

Indien men de algemeene begrippen, in het begin dezer inleiding blootgelegd, op Nederland toepast, dan blijkt al aanstonds dat het door eene aanzienlijke kustuitgestrektheid, met een betrekkelijk groot aantal goede zeegaten, door vele bevaarbare riviermonden en door talrijke binnenwateren bij uitnemendheid geschikt was om de bevolking tot eene zeevarende natie te vormen. Het is daarom in geenen deele onwaarschijnlijk, dat sommige Germaansche volksstammen, onder welke ook de Batavieren, het voordeel van den waterweg hebben ingezien, en dat zij, bij hunne komst in deze landen, op vloten of zeer eenvoudige vaartuigen den Rijn waren afgezakt, al moge de voorstellingen, die men zich daarvan gemaakt heeft, dan ook louter op gissingen berusten. Zeker is het, dat er ten tijde van Cesar hier te lande vaartuigen werden aangetroffen, daar hij uitdrukkelijk gewaagt van die der Menapiërs, waarmede de Usipeten en Tenkteren den Rijn waren overgestoken. Zelfs boden de Ubiërs, die in den omtrek van het tegenwoordige Keulen woonden, hem de noodige vaartuigen aan, tot het overvoeren van zijn leger, welk aanbod echter werd afgeslagen, omdat Cesar het noch veilig, noch overeenkomstig zijne waardigheid en die des Romeinschen volks achtte, den Rijn daarmede over te trekken. Hij liet eene brug over de rivier slaan, welke door eenige palen tegen afdrijvende boomstammen en tegen de vaartuigen der Germanen beveiligd werd. Bij de latere tochten der Romeinen bleek insgelijks, dat de kustbewoners niet geheel onbekend waren met de scheepvaart. Welke soort van vaartuigen zij in Cesar's tijd bezaten, is echter niet bekend. Plinius, die eene eeuw later leefde, zegt dat de Germanen hunne kleine schuiten met leder overtrokken en door middel van riemen bewogen, en dat zij zich ook wel van uitgeholde boomstammen bedienden, die somtijds dertig personen konden bevatten. In het naburige Gallië had de bevolking, in al wat de scheepvaart betref, reeds eene zekere hoogte bereikt, toen Cesar aldaar verscheen; want die veldheer was niet alleen genoodzaakt de Galliërs op de rivieren te bestrijden, maar liet ook op de kust van hun land de schepen bouwen, waarmede hij zijne tochten naar Brittanje deed. Bij zijne onderneming, volgde hij tevens eenige algemeene aanwijzingen van de kooplieden, die gewoon waren Brittanje nu en dan te bezoeken.

Uit het bovenstaande blijkt, dat de bewoners dezer landen vaartuigen hadden, toen de Romeinen er voor het eerst kwamen. Zoo lang de heerschappij der Romeinen en vervolgens die der Franken duurde, kan er echter nog geene sprake zijn van eene Nederlandsche zeemacht. De eerste sporen daarvan, die altijd nog zeer gering zijn, in vergelijking met datgene, wat men thans onder eene geregelde zeemacht verstaat, kunnen niet vroeger worden aangewezen dan in de tiende eeuw, nadat de aan zee gelegen gewesten, onder erfelijke graven, meer zelfstandig waren geworden. Ook dan nog treft men geruimen tijd slechts schepen aan, die oorspronkelijk niet tot den oorlog gebouwd waren en slechts tijdelijk als transportschepen of tot den krijg te water gebezigd werden. De geschiedenis van Nederland pleit ten duidelijkste voor de waarheid der stelling, dat de oorlogsmarine bij de meeste zeevarende natiën uit de handelsmarine is voortgesproten.

Ja nog lang nadat Nederland reeds eene plaats onder de voorname zeemogendheden had ingenomen, ontleende het een niet klein gedeelte zijner macht aan het groote aantal koopvaarders, dat zich aldaar bevond.

Bij het doorloopen eener geschiedenis van meer dan twintig eeuwen, zoekt men voor den geest, evenals bij het afleggen van een langen weg te voet voor het lichaam, enkele rustpunten, die meestal tevens de gelegenheid aanbieden een blik achterwaarts te slaan. Men kiest daartoe gewoonlijk merkwaardige gebeurtenissen en noemt de jaren, die tusschen twee daarvan verloop, een tijdvak. Bij deze schets van de geschiedenis der Nederlandsche zeemacht, worden als zulke rustpunten beschouwd: het einde der Grafelijke regeering, de vrede te Munster in 1648, de vrede te Nijmegen in 1678, de vrede te Utrecht in 1713, de val der oude Republiek in 1795 en het herstel van Nederland's onafhankelijkheid in 1813. Ofschoon de oorsprong der Nederlandsche zeemacht moeielijk hooger kan worden opgevoerd, dan tot den tijd, waarin de groote leenen erfelijk werden, zoo mogen de eerste eeuwen onzer jaartelling toch niet geheel met stilzwijgen worden voorbijgegaan. Gelijk in de gansche geschiedenis het latere steeds ten nauwste verbonden is met het vroegere, zoo is dit ook hier het geval. Er bestaat eenig verband tusschen de vaartuigen der tiende eeuw en die, welke de oude bewoners dezer landen reeds bezaten, toen zich de eerste vreemdelingen onder hen vertoonden. Een beknopt overzicht van hetgeen er vóór de tiende eeuw, met betrekking tot de scheepvaart in Nederland voorviel, zal dit genoegzaam aantoonen.

## **Hoofdstuk 1**

*De scheepstochten der Romeinen, de Volksverhuizing, de invallen der Noormannen en andere gebeurtenissen, die in de eerste eeuwen der Christelijke jaartelling eenigen invloed op de scheepvaart en den scheepsbouw van de bewoners dezer gewesten hebben uit geoefend.*

Het zal wel niemand verwonderen, dat de Romeinen, die zich sedert de oorlogen met Karthago meer dan vroeger op den scheepsbouw hadden toegelegd, bij hunne komst in het noorden van Gallië, de geschiktheid dezer landen voor het verkeer te water hebben opgemerkt. Zij achtten haar zeer bevorderlijk tot bereiking hunner bijzondere oogmerken. De hinderpalen, die de wouden aan den rechteroever des Rijns voor den marsch hunner legerbenden opleverden, deden hen spoedig er op bedacht zijn die te vermijden, door zoo mogelijk van den zeekant in Germanië door te dringen.

De moeielijke dagmarschen in nog woeste oorden zouden op die wijze vermeden worden, terwijl de schepen bovendien gemakkelijk den noodigen voorraad konden overvoeren.

Zoo liet Drusus, reeds voor het begin onzer tijdrekening, in de nabijheid van den Rijn eene vloot uitrusten, welke hij door het naar hem genoemde kanaal in zee bracht, tot beteugeling der Cauchen, die in de tegenwoordige provincie Groningen woonden. Hij geraakte bij de ebbe, waaraan de Romeinen niet gewoon waren, op het droge, en kreeg in dien toestand hulp van de Friezen, met welke hij kort te voren een verbond had aangegaan. Niet lang daarna volgde Tiberius dat voorbeeld, en liet eene vloot uit den Rijn, buiten om, naar de Elbe varen, waar deze het leger, dat over land derwaarts getrokken was, eene menigte behoeften moest toevoeren.

Nog een andere tocht werd ten tijde van Augustus, langs de kusten der Noordzee, oostwaarts gedaan. Van die eerste ondernemingen is echter weinig met zekerheid



bekend; alleen kan men uit den bijstand, dien de Friezen aan Drusus verleenden, afleiden, dat zij niet geheel onbekend waren met de zeevaart.

Meer bijzonderheden zijn tot ons gekomen betreffende de tochten van Germanicus, den zoon van Drusus, die zich evenwel van de schepen slechts tot het overvoeren van volk en voorraad, doch niet tot den strijd bediende. Bij zijn laatsten tocht, die in het jaar 17 plaats had, overwoog de veldheer al de voordeelen, die hij van den waterweg kon trekken, en liet daarom niet minder dan 1000 schepen van verschillenden vorm bouwen. Sommige daarvan waren kort, van voren en van achteren scherp en in het midden breed, om daardoor beter weerstand te kunnen bieden aan den stroom of de golven; andere waren platboemd, opdat men die gemakkelijk op strand zou kunnen zetten; vele waren aan beide einden van roeren voorzien, opdat zij zich, zonder te wenden, in beide richtingen zouden kunnen bewegen. Een groot aantal dier schepen waren overdekt, tot het overbrengen van krijgsmateriëel, paarden en voorraad. Zij konden zoowel door zeilen als door riemen bewogen worden. Het eiland der Batavieren werd, uithoofde van zijne gunstige ligging, tot algemeene verzamelplaats aangewezen.

Germanicus ging met die vloot door de Drususgracht en het meer Flevo, naar de Noordzee, en langs de kust daarvan tot aan de Eems. Hij ontscheepte er zijne troepen aan den linkeroever en moest hen toen de rivier nog overbrengen, hetgeen een kostbaren tijd deed verspillen. De onderneming was, wat de krijgsbedrijven betref, voorspoedig, maar had als scheepstocht een zeer ongelukkigen afloop. De vloot werd namelijk, toen Germanicus met een gedeelte van zijn leger langs denzelfden weg, dien hij naar de Eems was gevaren, wilde terugkeeren, door een hevigen storm beloopt. De schepen werden verstrooid; sommige gingen te gronde, andere strandden.

Het laatste viel ook Germanicus te beurt, die met zijn schip, dat hier eene driერიemsgalei genoemd wordt, in het land der Cauchen aanlandde. Later voegden zich nog andere schepen bij hem, ofschoon allen in zeer ontredderden staat. Hij liet die zoo spoedig mogelijk herstellen, en zond hen tot opsporing van schipbreukelingen naar de nabijgelegen eilanden, voor dat hij de reis daarmede voortzette.

Men mag uit het spoedig herstellen dier schepen opmaken, dat de Cauchen, indien zij al niet eenigszins bedreven waren in den scheepsbouw, ten minste het noodige daartoe bezaten. Dit vermoeden wordt nog versterkt, als men leest, dat zij niet lang daarna, onder aanvoering van Gannascus, een Kaninefaat, met hunne kleine vaartuigen strooptochten deden, zoodat Corbulo, onmiddellijk nadat hij in 48 het bevel over de Romeinsche benden had aanvaard, buitengewone maatregelen moest nemen. Hij liet zijne driერიemsgaleien den Rijn afzakken, terwijl de overige schepen, naar dat hun diepgang zulks veroorloofde, de kleinere wateren moesten kiezen. De vaartuigen der Cauchen werden vernield, en Gannascus nam de vlucht. Het is een der weinige gevallen, waarin de Romeinen, gedurende de eerste jaren van hun verblijf, vaartuigen van Germaansche volken te bestrijden hadden, daar zij bij de tochten, die hierboven vermeld zijn, geenerlei tegenstand schijnen gevonden te hebben.

De bewoners dezer gewesten waren over het algemeen zeer vertrouwd met het water, en gaven daarvan bij verschillende gelegenheden doorslaande blijken. Zoo hadden, om van geene andere te gewagen, de Batavieren, die zich in het leger van

Vitellius bevonden, op de rivier de Po, al zwemmende, eenige vaartuigen veroverd, welke aan diens tegenstander Otho toebehoorden. Niet lang daarna brak de opstand tegen het Romeinsche gezag uit, en toonden de Batavieren en hunne bondgenooten, dat zij van het voorbeeld hunner overheerschers reeds een weinig partij getrokken hadden; want eene Romeinsche vloot van 24 schepen, die in het begin van den opstand, voornamelijk door toedoen der Bataafsche roeiers, den verbondenen was in handen gespeeld, bleef later niet ongebruikt. Eene andere vloot, tot ondersteuning der Romeinen uit Brittanje opgedaagd, werd door de Kaninefaten grootendeels vernield of veroverd.

De komst van Cerialis, die tot demping van den opstand herwaarts gezonden was, deed de zaak voor Civilis en de zijnen een ongunstigen keer nemen. Zij hadden reeds naar het eiland der Batavieren moeten terugtrekken, toen er, door de achteloosheid der tegenpartij, nog een niet onbelangrijk voordeel door hen behaald werd. Cerialis namelijk keerde met eene vloot terug, na de Romeinsche sterkten aan den Rijn bezocht te hebben, en werd vergezeld door vele troepen, die zijne vloot langs de beide oevers tamelijk ongeregeld en zorgeloos volgden. Onder begunstiging van een donkeren nacht, wordt de legerplaats van Cerialis door de Germanen aangevallen. Deze veroorzaken er eene niet geringe verwarring, en sleepen te midden daarvan de schepen weg. Onder de veroverde schepen bevond zich ook dat van Cerialis, die den nacht aan wal doorgebracht en daardoor niet weinig tot de schande der zijnen medegewerkt had. Na het aanbreken van den dag, zagen de Romeinen hunne schepen in zegepraal wegvoeren. Dat des bevelhebbers, eene drieriems-galei, werd aan de priesteres Velleda, welke de Germanen in hooge eere hielden, ten geschenke gegeven.

Civilis liet, na het behaalde voordeel, al de tweeriems- en eenriemsgaleien, waarover hij kon beschikken, gereedmaken. Hij voegde daarbij vele kleine vaartuigen, onder welke 30 of 40, die op de wijze der Liburniërs waren toegerust, en vele der onlangs veroverde, die veelkleurige Germaansche mantels als zeilen voerden. Uit de ligplaats, welke aan die vloot in den breeden mond van Maas en Rijn werd aangewezen, mag men veilig opmaken, dat zij niet louter tot een ijdel praalvertoon moest dienen. Op dat punt kon zij immers den toevoer, dien de Romeinen van den zee kant ontvingen, onderscheppen, en zoodoende de schier hopelooze zaak der Germanen misschien nog redden.

Cerialis, ten hoogste verbaasd over hetgeen gebeurd was, begreep dit ook, en liet insgelijks eene vloot gereedmaken. Deze moest, wat het aantal der schepen betrof, voor die der Germanen onderdoen, doch bezat daarentegen grooter bodems en eene meer geoefende bemanning. Het schijnt echter niet tot een eigenlijken strijd gekomen te zijn, daar slechts gemeld wordt, dat de vloten elkander onder het werpen van pijlen of spietsen voorbijvoeren, en vervolgens gescheiden werden. Zeker trokken de Batavieren en hunne bondgenooten van de veroverde schepen niet dat voordeel, waarmede zij zich gevleid hadden; want zij moesten, niet lang daarna, allen verderen tegenstand opgeven en de oude betrekking met de Romeinen vernieuwen.

Hoe onvoldaan het laatste bericht ons ook laat, moet toch erkend worden, dat de Germanen, die in de eerste jaren geenerlei pogingen schijnen gedaan te hebben om de scheepstochten der Romeinen te belemmeren of de veroveraars ook te water aan

te tasten, ten minste hier, tijdens den opstand, het bewijs leverden, dat het verkeer met hunne meer beschaafde onderdrukkers niet zonder invloed gebleven was. Het Romeinsche gezag, door Cerialis aan de boorden des Rijns hersteld, werd echter na dien tijd voortdurend bedreigd door de Germanen, die bekoord door de met zorg bebouwde akkers van Gallië, herhaalde invallen deden op het Romeinsche gebied. Sommigen hunner kregen zelfs vergunning zich binnen de grenzen daarvan te vestigen, hetgeen wel gepaard, ging met eene verplaatsing naar andere oorden des rijks, ten einde daardoor de scherpe afscheiding tusschen de stammen allengs weg te nemen.

De onzekere berichten van dien tijd maken duidelijk gewag van niet onbelangrijke zeetochten door Germanen ondernomen. Zij roofden tot in de Middellandsche Zee, waar groote verwoestingen door hen werden aangericht. Eenige Franken, door Keizer Probus naar den oever der Zwarte Zee verplaatst, hadden zich daar van de noodige schepen meester gemaakt, en keerden met behulp daarvan naar hunne vroegere woonplaatsen terug. Dergelijke ondernemingen doen zekere bekendheid met de zeevaart vermoeden, en waren alleszins geschikt die uit te breiden.

Ongelukkig was het maar, dat de meerdere ervaring in al wat de zeevaart betrof, eeuwen lang, tot niets anders leidde, dan tot het plegen van zeeroof.

Karausius, volgens sommigen een Merapiër, was onder die omstandigheden, in het laatst van de derde eeuw, door Keizer Maximianus met de zorg voor de veiligheid der kust van Gallië belast. Aanvankelijk kweet hij zich goed van zijne taak, doch nam later de wijk naar Brittanje, waar hij zelf schepen naar Romeinsch model liet bouwen, die langs de kusten van Gallië, Spanje en Italië roofden, tot dat een verdrag tusschen Constantius Chlorus en Karausius, in 292, aan die plundertochten een einde maakte. De laatste hield zich zeven jaren lang staande in Brittanje, nam zelfs den keizerstitel aan, en verhief volgens Gibbon, een Britsch schrijver, het land, dat hij aan zijn gezag onderworpen had, tot den rang eener zeemogendheid.

Het is niet doenlijk hier al de gelegenheden op te sommen, waarbij in deze landen schepen werden uitgerust. Genoeg zij het, dat de beveiliging der grenzen des Romeinschen rijks en het verkeer met Brittanje daartoe aanleiding gaven, en dat het aantal somtijds zeer aanzienlijk was. Zoo zakte Keizer Julianus, omstreeks het midden der vierde eeuw, den Rijn af met eene vloot van 600 schepen, waarvan hij er 400 in minder dan tien maanden tijds had doen timmeren. Kort daarna werden, op last van denzelfden vorst, nog 800 vaartuigen gebouwd, in de nabijheid van den mond des Rijns. Zij haalden een grooten voorraad graan uit Brittanje, ten behoeve der Romeinsche legerplaatsen, terwijl de Keizer het overtollige, met kleinere daartoe geschikte vaartuigen, dieper landwaarts liet brengen. De aanbouw van een zoo groot aantal vrachtschepen was dringend noodig, nadat de Germanen er weinig tijds te voren velen veroverd hadden, die onbruikbaar bevonden werden, toen zij den Romeinen weder in handen vielen.

Het gezag der Romeinen aan den oever van den Rijn, door voortdringende volksstammen reeds meermalen bedreigd, door Julianus nog een tijd lang krachtig gehandhaafd, naderde intusschen zijn einde. De beweging onder de volkeren van Europa, die in het oosten een aanvang nam en gewoonlijk met den naam van de Groote Volksverhuizing bestempeld wordt, deed zich ook in het westen gevoelen. Het Romeinsche rijk, schoon inwendig verzwakt, had nog geruimen tijd weerstand kunnen bieden aan de Germanen, die het te land of te water door hunne

strooptochten kwamen verontrusten; doch toen de grenzen schier allerwege werden aangetast, moest de verdediging van de afgelegen deelen des rijks worden opgegeven, om de beschikbare strijdkrachten tot behoud van Italië zelf te kunnen aanwenden. Nauwelijks was de laatste dam, die den stroom der volkeren zoo al niet tegengehouden, dan toch merkkelijk gebroken had, door het vertrek der Romeinsche legerbenden opgeheven, de ontruimde streken werden een tooneel van onbeschrijfelijke verwarring. Strijdlustige stammen trokken den Rijn over en drongen tot in het hart van Gallië, ja nog verder door, terwijl van den zeekant talrijke roovers opdaagden, die met lichte vaartuigen langs de kusten stroopten, of de rivieren opvoeren en allerwege sporen van hun verblijf achterlieten. Onder hen bevonden zich ongetwijfeld vele vluchtelingen, die, zelf uit hunne woonplaatsen verdreven, thans op hunne beurt geducht werden voor anderen.

Alvorens een klein tafereel op te hangen van het lot der kustbewoners, die zich van alle kanten bedreigd zagen, moeten wij een vluchtigen blik slaan op den invloed, dien het verblijf der Romeinen op de scheepvaart en den scheepsbouw der bevolking had uitgeoefend. Het kon wel niet anders of deze, hetzij dan voor of tegen hen strijdende, moest iets van het voorbeeld dier vreemdelingen geleerd hebben. De juiste mate, waarin dit had plaats gehad, is moeilijk te bepalen, daar te weinig bekend is van de soorten van schepen, welke de Romeinen hier lieten bouwen: niet zelden wordt er slechts van groote en kleine schepen gewaagd, zonder nadere aanduiding. De uitgeholde boomstammen, de gevlochten en met leder overtrokken vaartuigen, waarvan de Germanen zich oudtijds bedienden, waren wel niet geheel verdwenen; doch zij waren ten minste daar, waar de Romeinen langer of korter vertoefd hadden, door meer doelmatige vervangen. Het gevaar van door zeeroovers overvallen te worden maakte, zelfs op de rivieren en in de nabijheid der kust, het gebruik van iets grooter vaartuigen dringend noodzakelijk. Ook zal het verkeer met de meer beschaafde Galliërs niet zonder uitwerking gebleven zijn.

Bij de komst van Cesar onder hen, hadden deze het toch tot op een zekere hoogte gebracht; want die veldheer moest buitengewone maatregelen nemen tot bestrijding hunner schepen, die uit eikenhout gebouwd waren en zich zoowel door hunne grootte als door hunne deugdelijke samenstelling onderscheidten. Met kromme messen, aan lange stokken bevestigd, sneden de Romeinen de touwen der uit dierenhuiden vervaardigde zeilen los, en brachten zodoende de schepen der tegenpartij in weerloozen staat uit welke omstandigheid niet alleen blijkt, dat zij zeilen voerden, maar ook dat zij daaraan hunne eenige beweegkracht ontleenden, hetgeen er trouwens uitdrukkelijk wordt bijgevoegd.

Anders was het gelegen met de schepen der Romeinen, die zoowel van zeilen als van riemen voorzien waren, doch voornamelijk door de laatsten bewogen werden. Het gebruik van riemen, bij de Noordsche volken algemeen, bleef ook aan boord van betrekkelijk groote schepen nog eeuwen lang in zwang, zonder dat daarom de zeilen overbodig geacht werden.

Ten einde zich eenig denkbeeld te vormen van de schepen, welke de Romeinen hier lieten bouwen, en dan later te kunnen oordeelen over hetgeen de bevolking daarvan al dan niet had overgenomen, is het noodig een blik te slaan op die soorten van schepen, waarvan het bekend is, dat zij hier door de Romeinen gebezigd zijn. De voornaamste daarvan waren de zoogenoemde lange schepen (*naves longae*), eene soort van galeien, welke den gemelden naam te danken hadden, aan de

aanzienlijke lengte, die zij in verhouding tot de breedte hadden. Zij werden door riemen en zeilen bewogen, en wat de grootte betreft, onderscheiden naar het aantal rijen, waarop de roeiers zaten, al heerscht omtrent de plaatsing der banken ook eene niet geringe onzekerheid. De eenriems-, tweeriems- en drieriemsgaleien, welke hierboven bij de tochten der Romeinen genoemd zijn, moeten onder de lange schepen gerangschikt worden. Van grootere soorten, die een nog aanzienlijker getal roeibanken of riemen bezaten, wordt bij de ondernemingen in deze streken geenerlei melding gemaakt. Zelfs mag het betwijfeld worden, of de drieriemsgaleien wel datgene waren, wat men er oorspronkelijk onder verstond, daar die soort van schepen, ten tijde van Augustus, reeds weinig meer in gebruik was, ofschoon de naam behouden bleef. De lange schepen ontleenden, in den strijd, hunne voornaamste kracht aan de snebbe of snavel (rostrum), zijnde eene scherpe metalen punt, welke aan den voorsteven, even boven de waterlijn, uitstak en stevig met de kiel verbonden was. Die snebbe had een, twee of drie spitsen of tanden en diende om den vijandelijken bodem daarmede in den grond te boren.

In tegenoverstelling met de lange schepen, die meer bepaald voor den oorlog te water bestemd waren, droegen de vrachtschepen (*naves onerariae*), die in verhouding tot de lengte zeer breed waren, wel den naam van ronde schepen. Daar het bij deze soort minder op snelheid en juistheid van beweging, dan op het bezit eener groote scheepsruimte aankwam, voerden zij alleen zeilen, en behoorde het gebruik van riemen aan boord daarvan tot de uitzonderingen. Eene bijzondere soort van vrachtschepen (*naves actuariae*) onderscheidten zich juist daardoor van de overige, dat zij zoowel door riemen als door zeilen bewogen werden, en iets minder hoog van boord waren, hetgeen hen meer geschikt maakte tot het overbrengen van volk en paarden, waartoe Cesar hen bij zijne tochten naar Brittanje bezigde. Nevens de genoemde soorten, treft men enkele malen, o. a. bij de vloot der Batavieren, schepen aan, die naar de Liburniërs genoemd werden. Het eigenaardige daarvan wordt zeer verschillend opgegeven, en het is te vermoeden, dat men wel meer dan eene soort met den naam van Liburnische vaartuigen bestempeld heeft. Zij waren in elk geval wegens hunne snelheid bekend, al weet men dan ook niet zeker, of zij die eigenschap meer bepaald aan hunne zeilen te danken hadden, gelijk sommigen wel hebben beweerd.

Tot de kleinere vaartuigen behoorden de sloepen (*scaphae*), die twee of drie riemen aan elke zijde hadden en aan de groote schepen waren toegevoegd. Ook komen er niet zelden booten of schuiten (*lintres*) voor, met welken naam o. a. de vaartuigen van Gannascus worden aangeduid. Misschien heeft men daaronder slechts uitgeholde boomstammen te verstaan, waarvan de bevolking zich ouder gewoonte bleef bedienen.

Uit den spoed, waarmede de meeste schepen, zelfs de grootere, somtijds gebouwd werden, mag men veilig besluiten, dat hunne samenstelling nog zeer gebrekkig was, al bezaten enkele dan ook eene vrij groote scheepsruimte, en al werden vele zelfs met het doen van korte zeereizen doelmatig geoordeeld. Hoe vlug men daarbij te werk ging, blijkt uit een twaalfstal lange schepen, door Cesar bij het beleg van Marseille gebruikt. Slechts dertig dagen, nadat het eerste hout geveld was, voegden zij zich bij het leger, en waren intusschen nog van Arles naar Marseille gekomen. Van het groote aantal schepen, dat Julianus in een kort tijdsbestek liet bouwen, is hierboven gewaagd. Over het algemeen gaven de Romeinen, die al aanstonds

getoond hadden, dat het sterk ebben der zee hun vreemd was, aan de schepen, die zij in Gallië en in deze streken bouwden, iets minder diepgang, dan zij dit in de Middellandsche Zee gewoonlijk deden. De talrijke uitrustingen der Romeinen, welke eene aanzienlijke hoeveelheid hout vorderden, hadden de uitroeiing van vele bosschen ten gevolge gehad, en waren daarom, naar het gevoelen van sommigen, zelfs op de gedaante des lands niet zonder invloed gebleven.

In hoeverre de bewoners dezer landen hun voordeel gedaan hadden met hetgeen zij van de Romeinen hadden gezien, is niet aan te wijzen. De schepen der Galliërs, op de Loire, waren in Cesar's tijd reeds zeer doelmatig ingericht; in noordelijker streken, waren zij echter nog zeer gebrekkig. Langzamerhand kwam hierin verbetering, deels door het voorbeeld der Romeinen en der Galliërs, deels onafhankelijk daarvan, wanneer zich de behoefte aan doelmatige schepen deed gevoelen. Zoo spreekt Tacitus reeds over de schepen der Suionen, een Noordsch volk, welke twee voorstevens hadden en dus in het gevecht niet behoeften te wenden, hetgeen wel het vermoeden heeft opgewekt, dat Germanicus de schepen dier barbaren tot voorbeeld genomen had, toen hij er liet bouwen, die aan beide einden van roeren voorzien waren. In elk geval hadden de Noordsche volken niet alles van de Romeinen overgenomen. De grens tusschen het aangeleerde en het oorspronkelijke is evenwel ten eenen male onzeker. Misschien is de gissing, dat reeds de Pheniciërs, in overoude tijden, iets uit het zuiden hadden overgebracht, niet al te gewaagd. Zij toch hadden ook de Oostzee met hunne schepen bezocht, en hetgeen enkele strandbewoners van hen hadden afgezien kan zich, naar de behoeften, meer zelfstandig ontwikkeld hebben. Niet onwaarschijnlijk zullen, ook met betrekking tot de scheepvaart, gelijke behoeften in verschillende streken wel eens tot gelijke uitvindingen aanleiding hebben gegeven. Hoe dit zij, bij eene nadere beschouwing van de schepen der Noordsche volken, zal men eenige opmerkelijke punten van overeenkomst met die van het zuiden aantreffen. Eerst moet kortelijk worden nagegaan, hoe de bewoners dezer landen met die van liet Noorden nader in aanraking kwamen.

Nauwelijks hadden de Romeinen de verdediging der uiterste grenzen van hun rijk moeten opgeven, of er brak voor het westen van Europa een treurige tijd aan. Allerlei volksstammen overstroonden het. Sommigen hunner vestigden zich in de streken, die vroeger tot Neder-Germanië of Gallië behoord hadden; anderen trokken er slechts door. Waar de beweging, die vooral van het oosten naar het westen plaats had, door den oceaan gestuit werd, gaf deze daaraan eene andere richting of moest zelf het middel tot het voortzetten daarvan worden. Met lichte vaartuigen staken velen in zee, tot het opsporen van andere woonplaatsen. Hunne pogingen werden echter niet altijd onmiddellijk met den gewenschten uitslag bekroond. De gemaakte buit spoorde intusschen tot nieuwe ondernemingen aan, en het kon wel niet anders, of velen moesten eindelijk smaak krijgen in hun avontuurlijk leven. Zij bleven het voortzetten, en joegen eerlang, als stoute zeeschuimers, den bewoners der kustlanden niet weinig schrik aan. Nederland en Engeland waren in de eerste plaats het tooneel hunner bedrijven.

Onder hen, die ten tijde der Volksverhuizing op uitgebreide schaal zeeroof pleegden, worden de Saksers met name genoemd. In hoeverre zij zich ten deele in Nederland gevestigd hadden en van daar uit strooptochten ondernamen, is niet met volkomen zekerheid te zeggen. Hengist en Horsa, twee Saksers, mogelijk uit Nederland, doch

met meer waarschijnlijkheid uit de Elbe vertrokken, landden omstreeks het midden der vijfde eeuw in Brittanje. De bevolking van dat land, die na het vertrek der Romeinen voortdurend door de invallen der Schotten en Pieten gekweld werd en bovendien onderling verdeeld was, riep de hulp dier vreemdelingen in. Met hunne 3 schepen, die wellicht meer tot het drijven van handel dan tot roof gekomen waren, keerden zij naar hun land terug, en verschenen eerlang weder op de kusten van Brittanje, met 17 schepen en een groot aantal hunner stamgenooten. Deze werden door andere benden gevolgd, en de Britten, welke dien stroom zelf naar hun land hadden geleid, zagen zich beveiligd tegen de invallen der Schotten en Pieten, maar ten koste hunner onafhankelijkheid.

Voor de streken, welke thans het koninkrijk der Nederlanden uitmaken, hadden de strooptochten der Noordsche volken wel niet dat noodlottig gevolg; doch ook zij werden er eeuwen lang door geteisterd. Het Frankische rijk, dat zich uit de verwarring der Volksverhuizing had ontwikkeld, en waartoe in het laatst der achtste eeuw geheel Nederland behoorde, werd er niet zelden door verontrust. Van het begin der strooptochten langs de noordelijke kusten van dat rijk is, bij gebrek aan de noodige bescheiden, weinig of niets bekend. Zij waren, ten minste aanvankelijk, eene voortzetting der Volksverhuizing, en hadden eigenlijk reeds voor het vertrek der Romeinen een aanvang genomen. Niet onwaarschijnlijk was de voortdurende aandrang uit het Noorden wel eene der redenen, waarom Karel de Groote den oorlog tegen de Saksers ondernam. Zeker bleef die oorlog niet zonder invloed, daar de Saksers, die uit vrees voor het Frankische juk naar het Noorden gevlucht waren, er allerwege een bitteren haat inboezemden, niet alleen tegen al wat Frank, maar ook tegen al wat Christen was. De gevolgen daarvan bleven niet uit.

De krachtige regeering van Karel den Grooten en de schrik voor zijn naam hielden ongetwijfeld de Noordsche zeeschuimers eenigermate in bedwang.

Dit nam intusschen niet weg, dat er nu en dan buitengewone maatregelen tegen hen genomen moesten worden, zoo als in 810, weinig jaren voor Karel's dood, toen eene vloot van omstreeks 200 schepen Friesland had aangedaan. Wel mocht de genoemde vorst tranen storten, toen hij ontwaarde, dat eenige Noordsche schepen zich nog bij zijn leven in de nabijheid zijner kusten durfden vertoonen; want zij waren een onheilspellend voortteeken, met betrekking tot de toekomst van het rijk, dat zich onder zijn bestuur nauwelijks een weinig hersteld had van den schok, door de Volksverhuizing te weeg gebracht.

Reeds onder Lodewijk den Vromen, den zoon en opvolger van Karel, werden de plundertochten van Noordsche zeeschuimers, door onze geschiedschrijvers met de namen van Denen en Noormannen bestempeld, eene ware plaag voor de noordelijke gedeelten van het Frankische rijk. Met meer of minder talrijke vloten liepen zij, aangevoerd door hunne geduchte Zeekoningen, de kusten af, stevendende rivieren binnen en drongen tot in het hart des lands door. Voor gewone hinderpalen deinsden zij niet terug, daar zij hunne lichte vaartuigen somtijds over land vervoerden tot waar zij weder dienst konden doen. Slechts kasteelen en andere versterkte punten boden veilige wijkplaatsen aan, en deze waren niet talrijk. Het lot van den plattelandbewoner was diep rampzalig.

Stamverwantschap, wel verre van de woede der aanvallers te matigen, wakkerde haar nog aan, daar het omhelzen der Christelijke leer alle aanspraak op verschooning had doen verliezen. Al wat aan den dienst van Christus was gewijd, moest het in de eerste plaats ontgelden.

Nederland leed onder dat alles zwaar. De staatkunde van Lodewijk den Vromen, die zich te zeer met de onderlinge geschillen der Noordsche vorsten inliet en sommigen hunner zelfs eenig gebied in deze streken had afgestaan, had eene noodlottige uitwerking. In 834 voer eene vloot den Rijn op, voorbij Utrecht, en plunderde Wijk bij Duurstede, welke stad een jaar later bij herhaling door hetzelfde lot werd getroffen. Daarna gold het Antwerpen en Witlam, eene stad aan den mond der Maas. Beide steden werden verbrand, en een welvarend eiland, in de nabijheid der kust, werd door de woeste benden geplunderd. Andere invallen volgden op de gemelde, en nadat Lodewijk in 840 overleden was, lokten zijne twistende zonen die eenigermate uit. Het ontbrak in die tijden van verwarring en binnenlandschen krijg meestal aan de noodige maatregelen van tegenweer, zoodat Denen en Noormannen, die hunne invallen na 845 bijna jaarlijks herhaalden, schier geen tegenstand ondervonden. Slechts bij uitzondering gelukte het den landzaat die roofbenden af te slaan. Niet zelden daarentegen moesten de zwakke opvolgers van Karel den Grooten den aftocht dier vreemde bezoekers met goud koopen.

De eilanden van Denemarken en de kust van Noorwegen met hare diepe inhammen brachten steeds nieuwe zwermen van aanvallers voort, die, afkeerig van de bedrijven des vredes, hun geluk op zee beproefden en op kosten van anderen leefden. Het werd er niet beter op, nadat een groot gedeelte van Noorwegen, in de negende eeuw, onder een enkel vorst was gekomen. die den zeeroof verbood en strafte; want zij, welke dientengevolge vrijwillig of gedwongen de oorden verlieten, waar hun bedrijf niet langer geduld werd, zochten zich elders schadeloos te stellen.

Onder hen, die gebannen waren, behoorde ook de geduchte Rollo, die bij een zeetocht in het Noorden de kusten niet genoeg had gespaard. Hij verscheen in 874 voor het eerst in ons land, waar vooral Zeeland veel te lijden had, en vertoonde zich twee jaren later met 100 schepen op de Seine. Nu en dan bleven de woeste benden een tijd lang toeven, overal, waar zij geweest waren, de sporen van hun verblijf achterlatende. „Zij bedekten het land als sprinkhanen, kwamen talrijk als de mieren uit hun geboorteland te voorschijn, en maakten de streek, waar zij huishielden tot eene ontvolkte woestijn, zoodat men er zelfs geen hond meer hoorde blaffen.” Moord en brand kenmerkten den weg, dien zij hadden genomen.

Zekere Godfried, een bloedverwant van een der genen, aan wie Lodewijk de Vrome eenig gebied had afgestaan, was in 876 naar deze landen gekomen en heerschte over een gedeelte daarvan, tot dat hij in 885 vermoord werd. Met deze gebeurtenis nam het gezag, door Denen en Noormannen in Nederland uitgeoefend, voor goed een einde. Niet echter de tochten hunner landgenooten; want ofschoon de rooverijen onder Arnulf iets beter te keer gegaan werden dan vroeger, zoo bleven de invallen toch nog meer dan eene eeuw aanhouden. Het krachtiger bestuur over de kustlanden en de toenemende beschaving onder de Noormannen zelve werkten daarna samen, om die plaag te doen ophouden, welke eene reeks van jaren het westen van Europa had geteisterd.

Opmerkelijk is het, en dit pleit zeer tegen het bestuur dier dagen, dat er na den tijd van Karel den Grooten slechts zelden gesproken wordt over uitrustingen te water.



Wel wordt er melding gemaakt van de zeer kleine vaartuigen der Friezen, waarvan deze zich gewoonlijk bedienden; doch niet van het gereed maken van vloten op eenigszins uitgebreide schaal. Wat er gedaan werd, bepaalde zich meestal tot kustverdediging en tot het aanleggen van sterkten, binnen welke de plattelandbewoner zich met zijne tilbare have in veiligheid kon stellen.

Het verkeer met de Noormannen, die reeds niet onbelangrijke vorderingen in den scheepsbouw hadden gemaakt, de betrekking vooral, waarin sommigen hunner een tijd lang tot deze gewesten stonden, moesten op de scheepvaart der eigen bevolking een overwegenden invloed hebben, al wordt dit ook niet uitdrukkelijk gemeld. De handelsbetrekkingen, die de Nederlanders gedurende de middeleeuwen in het Noorden aanknoopten, laten zich daaruit verklaren.

De schepen der Noormannen waren in den regel lang en van voren versierd met allerlei beelden, om daaraan een geducht voorkomen te geven. Aan die beelden, waartoe bij voorkeur de koppen van draken en slangen gebezigd werden, hadden de schepen de namen van „drakar” en „snekkar” te danken, waarmede zij in de liederen der Noordsche dichters worden aangeduid. Die namen toch, oorspronkelijk door bijzondere schepen gevoerd, naar het beeld, dat zich aan den voorsteven bevond, werden later soortnamen; want er komen draken van verschillende grootte en van verschillende naam voor. Dat men, door het beschilderen der boorden en door den vorm van den achtersteven, het geheel in overeenstemming zocht te brengen met den soortnaam of met het beeld aan den voorsteven, is niet onnatuurlijk. Het strookte volkomen met het doel om aan de schepen een schrikbarend voorkomen te geven. De groote schepen der Noormannen waren overdekt, de kleine niet. Allen voerden slechts één mast, waaraan zich een metalen windwijzer en een groot vierkant zeil bevonden. De nokken der raas waren voorzien van groote haken, om te enteren, en van kromme messen, om 's vijands tuig te beschadigen, welk laatste onwillekeurig doet denken aan de schepen, door Cesar op de Loire tegen de Galliërs gebruikt. Dat was nog niet alles. Sommige schepen der Noormannen hadden van achteren een kasteel of toren, en waren ook wel voorzien van een metalen rand, die aan den voorsteven in eene scherpe punt eindigde, en, evenals het rostrum der Romeinen, een voornaam middel van aanval was. Langs de boorden werd niet zelden eene rij van schilden aangebracht, tot beveiliging der strijders en der roeiers. Het getal der laatsten was dikwijls zeer groot, zoodat ook de schepen uit het Noorden in geenen deele alleen door zeilen bewogen werden.

Eene soort van kleine vaartuigen waren de „holks”. Het waren oorspronkelijk slechts uitgeholde boomstammen geweest, zoo als nog eenigermate uit het woord zelf blijkt. Later werd die naam gegeven aan de sloepen en lichte bodems, welke zich bij de vloot bevonden. Aan hunne snelheid hadden zij het misschien te danken, dat men in de middeleeuwen wel eenige overeenkomst meende te ontwaren tusschen hen en de Liburnische schepen uit den Romeinschen tijd. Met de andere kleine vaartuigen der vloot, werden de holks tot het doen van landingen en tot het oploopen van rivieren gebezigd.

In den regel waren de schepen der Noormannen niet groot; doch men zou zich bedriegen, indien men waande, dat zij niets dan lichte bodems hadden, en dat zich in den bouw hunner schepen geen vooruitgang openbaarde. Aanvankelijk mogen deze niet meer dan hoogstens honderd man aan boord gehad hebben, later was dit het geval niet meer. De *Groote Draak* van Koning Olaf, in het laatst der tiende eeuw, had

34 riemen aan elke zijde. Niet minder groot moeten de beide schepen geweest zijn, die in de tweede helft der negende eeuw op last van Koning Raghenaar gebouwd waren. Zij overtroffen al wat men tot dien tijd in het Noorden gezien had. Met verscheidene honderden der zijnen, scheepte Raghenaar zich in, en volbracht den tocht gelukkig tot aan de kust van Northumberland. In de nabijheid daarvan ondervonden de Noormannen de bezwaren, welke met de grootte hunner schepen gepaard gingen. Deze geraakten aan den grond en moesten verlaten worden door de bemanning, die na een dapperen tegenweer door de bevolking des lands verslagen werd.

De Noormannen vonden, zoo als reeds gezegd is, ten minste in deze gewesten, weinig gelegenheid tot het leveren van gevechten te water. Wanneer dit het geval was, bedienden zij zich van dezelfde wapenen, die in den strijd te lande gebezigd werden. Niet zelden bonden zij de schepen aaneen, hetgeen voor en na hen ook wel door anderen gedaan werd. Onder de verschillende middelen, die zij aanwendden, om een deel van de bemanning der tegenpartij buiten gevecht te stellen, behoort ook het werpen van potten met asch en ongebluschte kalk <sup>1)</sup>.

*1) Tot de zonderlinge middelen, welke in den loop der eeuwen daartoe werden aangewend, behoort ook de krijgslist van Hannibal, die, als bevelhebber der vloot van Prusias, Koning van Bithynië, eene menigte adders in aarden vaten aan boord der schepen van den Koning van Pergamus deed werpen, en daaraan de overwinning te danken had. Later schijnt het meer gebeurd te zijn, daar een groot schip der Saracenen, hetwelk Koning Richard, in 1191, bij zijn tocht van Cyprus naar Palestina ontmoette, ook vele vazen of potten met slangen aan boord had.*

Dat de Noormannen hunne legerplaatsen wel met hunne schepen versterkten, is weder een punt van overeenkomst tusschen hetgeen bij hen en ook bij de zuidelijke volken gebruikelijk was.

Al het gemelde moge nu een niet dan zeer oppervlakkig denkbeeld geven van de scheepvaart, gedurende de eerste eeuwen onzer jaartelling, het wijst ten minste op enkele niet onbelangrijke punten. De Romeinen en Noormannen hadden zich van de rivieren en van de zee voornamelijk bediend tot bereiking hunner oogmerken; de eigen bevolking had er, van de vroegste tijden, op andere wijze haar voordeel mede gedaan. De Romeinen vonden toch, toen zij voor het eerst in deze streken kwamen, strandbewoners, die van visch en eieren leefden, en zich, ofschoon op zeer gebrekkige wijze, van de eerste wisten meester te maken. De Ubiërs, die den overwinnaar hunne schepen aanboden, dreven reeds eenigen handel. Handel en visscherij, die natuurlijke bronnen van bestaan, hadden zich onder alle staatkundige schokken ontwikkeld, en dit niet zonder dat de bevolking partij trok van den omgang met en het voorbeeld van vreemdelingen.

Het licht geenszins in ons plan aangaande die takken van nijverheid in bijzonderheden te treden; doch zij mogen niet geheel uit het oog worden verloren, zoo lang de hiertoe gebouwde schepen ook tot den krijg werden aangewend. De opbrengst der visscherij was al spoedig een geschikt ruilmiddel tusschen de strandbewoners onderling, alsmede tusschen hen en de bevolking van hooger gelegen streken. De handel nam daardoor toe. Ook het verkeer met Brittanje werd levendiger, nadat de Romeinen bij herhaling den noodigen voorraad uit dat land

hadden ontboden. In weerwil van allerlei hindernissen, was de handel met dat rijk reeds ten tijde van Karel den Grooten zoo belangrijk geworden, dat deze met een der Britsche vorsten eene soort van handelsverdrag sloot, waarvan echter geene bijzonderheden tot ons gekomen zijn. De latere invallen der Noormannen, hoe verderfelijk ook in andere opzichten, hadden de bewoners dezer landen in veelvuldige aanraking gebracht met die van het Noorden. Dit opende nieuwe wegen voor den handel. De bloei van sommige Nederlandsche koopsteden, waar zich wel overzeesche handelaars ophielden, de heffing van tollën en de vrijstelling daarvan, waarvan men niet lang daarna leest, toonen duidelijk, dat de scheepvaart onder alle rampen, welke deze landen na de Volksverhuizing hadden getroffen, merkelyk was toegenomen. Ontegenzeggelyk bestond er vooruitgang, en moeten de bewoners van Nederland, in de negende eeuw, zekere vermaardheid gehad hebben, als goede zeelieden; want ook zij worden genoemd onder de bekwame vreemdelingen, die Alfred de Groote in dienst nam, toen hij zich, tot verdediging zijns rijks, eene geduchte zeemacht wilde scheppen.

Het afweren van Denen en Noormannen in deze gewesten werd de taak der Graven en Heeren, die er omstreeks de tiende eeuw een erfelyk gezag kregen. Hoe zij zich daarvan kweten, zal later blyken. Hier behoefde slechts te worden aangestipt, onder welke omstandigheden handel en visscherij, die aan de vorsten de noodige schepen moesten leveren, zelve waren toegenomen. Die schepen, in de tiende eeuw reeds vrij talryk, hadden nochtans geenszins de hoedanigheden, die zelfs een zeer eenvoudig oorlogsschip moet bezitten. Zij hadden meestal slechts eene ondergeschikte rol te vervullen, en werden, zoo lang er geene meer doelmatig ingerichte bodems te bestrijden waren, dan ook in de eerste tijden voldoende geacht. In zooverre mogen op de gebrekkige vaartuigen der tiende eeuw de woorden van den geleerden Rotterdammer worden toegepast, als hij zegt: „daar is niets ellendig, dat in zijn aard staat, en bezit, wat met zijne bestemming strookt.”

Einde hoofdstuk 1

## HOOFDSTUK II.

*Eerste bedrijven te water onder de Graven uit het Hollandsche huis. — Samenstelling der grafelijke vloeten. — Invloed der Kruistochten. — Tocht naar Damiate in 1217. — De schepen der dertiende eeuw.*

Nog geruimen tijd, nadat vele Nederlandsche gewesten onder erfelijke vorsten en heeren gekomen waren, blijft hunne geschiedenis, bij gebrek aan nauwkeurige berichten, zeer duister. Hetgeen men daarvan opgeteekend vindt, bepaalt zich hoofdzakelijk tot eene reeks van kleine oorlogen, die meestal uit de onzekerheid der grenzen voortspromen. Wie denkt hier niet onwillekeurig aan de herhaalde tochten der Graven van Holland naar West-Friesland, om hun gezag aldaar te vestigen, aan hunne geschillen met de Bisschoppen van Utrecht over sommige streken langs den oever der Maas, aan de hevige oorlogen met de Graven van Vlaanderen gevoerd over het bezit van Zeeland-Bewester-Schelde.

Levert de staatkundige geschiedenis van Nederland in de eerste eeuwen reeds niet geringe bezwaren op, met die van het zeezezen is dit in nog grooter mate het geval. Ook bij eene meer uitvoerige behandeling dan hier bedoeld wordt, zouden vele punten, die daarop rechtstreeks betrekking hebben, geheel in het onzekere moeten blijven. Een vluchtige blik op de eerste scheepstochten is echter onmisbaar voor het verband. De geschiedenis van het graafschap Holland zal daarbij tot leidraad strekken. Zoo lang de Nederlandsche gewesten nog niet onder één hoofd vereenigd waren, is die schijnbare voorkeur zeer verklaarbaar. Holland stond toch van oudsher in zeer nauwe betrekking tot Zeeland en andere gedeelten des lands, welke door hunne ligging voor de scheepvaart bij uitnemendheid geschikt waren.

Met het oog op de talrijke binnenwateren van Nederland, kan het veelvuldig gebruik van vaartuigen, gedurende de oorlogen, die de vorsten er onderling voerden, geen verwondering baren. Nu eens moest er personeel of materiëel langs den waterweg worden overgebracht, dan weder had men vaartuigen noodig, om den toevoer der tegenpartij te onderscheppen. Het laatste vooral gaf meermalen aanleiding tot gevechten, die evenwel voor de geschiedenis van weinig belang zijn, en in den regel ook slechts in algemeene bewoordingen zijn opgeteekend.

Voor zooverre de oorlogen zelve door handelsbelang werden uitgelokt, of ten minste aan wederzijdschen naijver nieuw voedsel ontleenden, mogen de oorzaken daarvan niet onopgemerkt blijven.

Hierboven is er op gewezen, dat vele steden van Nederland in de tiende eeuw een niet onbelangrijken handel dreven, en dat het verkeer langs de binnenwateren dien ten gevolge zeer levendig moet geweest zijn. Onder de zwakke opvolgers van Karel den Grooten, hadden de kooplieden zelve zoo goed mogelijk voor het beschermen van hun eigendom moeten zorgen. Langzamerhand namen de Graven en Heeren die taak over. Niet alleen rechtstreeks beschermden zij den handel hunner

onderzaten door de wapenen, maar ook zijdelings door het heffen van tollens. Deze gaven het middel aan de hand om de mededinging van bepaalde steden of personen, die werden vrijgesteld van de lasten, welke op andere drukten, gemakkelijk te maken. De Graven namen dien maatregel echter niet zonder bijvoegmerken, daar de opbrengst der tollens niet weinig bijdroeg tot stijving hunner schatkist. Zonder hier te onderzoeken, in hoeverre zij tot het eigendunkelijk heffen dier tollens gerechtigd waren, mogen wij niet voorbijzien, dat het bezit van sommige streken zelfs de kleinere vorsten dier dagen wel in de gelegenheid stelde den handel te land of te water feitelijk te belemmeren, en dat het dikwijls aan de middelen ontbrak om hun dit te beletten. Indien men de geschillen over de streek Merwede, langs de oevers der Maas, welke Holland en het Sticht elkander in de elfde eeuw zoo hardnekkig betwistten, uit dat oogpunt beschouwt, dan krijgen de bloedige oorlogen daarover gevoerd eene andere beteekenis.

Zij nemen dan hun oorsprong niet alleen uit de onzekerheid der grenzen, maar ook uit het streven der Bisschoppen, om de onbelemmerde vaart hunner onderdanen te herstellen. Het wordt dan ook duidelijk, waarom een aantal vorsten, die hetzelfde doel beoogden, de plannen van den Utrechtschen kerkvoogd zoo ijverig en nadrukkelijk ondersteunden.

Het gold in de eerste plaats den tol te Dordrecht, die door de Graven van Holland gevorderd werd van alle schepen, welke de Maas op- en afvoeren. Het lot des krijgs besliste ten hunnen voordeele. De Graven bleven, ondanks alle pogingen om hen van daar te verdrijven, in het bezit van dat gedeelte van Zuid- Holland, waar zij, in



Ruïne van 't huys ter merwede 21<sup>e</sup> eeuw

strijd met de uitspraak des Keizers, voortgingen tol te heffen, tot dat eindelijk de Keizer zelf hun het recht daartoe verleende.

De laatste invallen der Noormannen, die hunne strooptochten tot in de elfde eeuw bleven voortzetten, en de daarop gevolgde oorlogen van Holland met den Bisschop van Utrecht en diens bondgenooten, vereischten niet zelden de uitrusting van een zeker aantal gewapende vaartuigen. De meesten daarvan oorspronkelijk tot het drijven van handel en de visscherij bestemd, waren klein en weinig geschikt tot den krijg. Zij komen onder den algemeenen naam van „koggen” voor. Het moeten korte, breede vaartuigen zijn geweest, met ronden voor- en achtersteven, in vorm waarschijnlijk niet ongelijk aan onze tegenwoordige bomschuiten. Schoon de naam in het zuiden niet onbekend was, schijnt

de kogge toch in menig opzicht een meer bepaald Noordschen oorsprong te verraden. Zij lag hoog op

het water en werd, ten minste hier te lande, waar die soort van schepen niet groot was, zoowel door zeilen als door riemen bewogen.

Men wane evenwel niet, dat de Graven eene eigenlijke zeemacht bezaten, uit schepen als de genoemde samengesteld. Zij werden daarvan alleen tijdelijk voorzien.

Wanneer de omstandigheden het gebruik eener scheepsmacht vereischten. Gelijk ieder vrij man, onverschillig van welken stand, volgens de bepalingen van het leenrecht, tot het bijwonen der heirvaart, d. i. tot den krijgsdienst te lande verplicht was, zoo moesten ook de bewoners van streken, die aan zee lagen of door groote rivieren besproeid werden, schepen en manschappen leveren, als de behoefte daaraan zich deed gevoelen. Met andere woorden, zij moesten, als dit noodig geoordeeld werd, heirvaart te water doen. Reeds in de tiende eeuw komt de verplichting tot het leveren van een zeker aantal schepen onder den naam van „kogschuld” voor. De verplichting tot het opbrengen van een zeker aantal personen, tot hanteering der riemen, werd met den naam van „riemtalen” bestempeld. Beide namen bleven eeuwen lang in gebruik. Zij verloren echter hunne oude beteekenis, daar de verplichting sedert de dertiende eeuw door velen werd afgekocht, en zoodoende overging in eene geregelde belasting, van welke tot den huidigen dag, in sommige gedeelten van Nederland, nog sporen worden aangetroffen.

Aanvankelijk drukte het leveren van schepen en manschap meer bepaald op hen, die belasting schuldig waren, namelijk op de minder vrijen en huislieden. De welgeboren mannen, die noch belasting behoeften te betalen, noch tot eenigen slaafschen dienst verplicht waren, bleven daarvan verschoond. Indien echter het bevel eener vloot door den Graaf zelven of door een edelman van hoogen rang werd gevoerd, dan konden edelen en vrijen, ofschoon niet gehouden tot het verrichten van eenig scheepswerk, aan den strijd te water deel nemen. Later werd aan de verplichting tot het leveren van schepen eene grootere uitbreiding gegeven, en moesten zoowel edelen als steden het hunne bijdragen, ten behoeve der grafelijke vloten.

Het recht om heirvaart te gebieden bezat alleen de leenheer.

Zoolang de graven en andere ambtenaren, de streken waarover zij gesteld waren, nog in zijn naam bestuurden, konden zij dat recht slechts in buitengewone gevallen uitoefenen. Na het erfelijk worden der groote leenen, eigenden Graven en Heeren zich langzamerhand in dit opzicht, evenals in vele andere, het recht des leenheers toe. Zij geboden heirvaart, als de nood het eischte, doch mochten zich van de aldus verkregen strijdkrachten, zonder de toestemming van den landzaat zelven, niet tot het voeren van een buitenlandschen krijg bedienen. Door de toepassing der aloude bepalingen op de verdediging des rijks, werd het hun echter mogelijk geheel kosteloos, of tegen zekere schadeloosstelling, een leger of eene vloot bijeen te brengen, wanneer zij hun eigen gebied bedreigd zagen. Zoo moesten vele plaatsen, waaronder Oostzanen, Aalsmeer, e. a. met name genoemd worden, van oudsher koggen van bepaalde grootte, met een bepaald getal personen, leveren. Op andere steden en dorpen rustte dezelfde verplichting, en dit was ook het geval met vele bijzondere heeren, zoo als het van den Heer van Brederode uitdrukkelijk gemeld wordt. In den loop van dit tijdvak, moest de bevolking dus in de benoodigde schepen voorzien. Slechts in enkele gevallen werden de kosten der uitrusting geheel of ten deele uit de grafelijke middelen bestreden. Uit dien hoofde kreeg de onderwerping van West-Friesland eene dubbele waarde; want zij strekte niet alleen tot vergrooting van grondgebied, maar de Graven vonden er ook eene bevolking, die zich uit den

aard der zaak eenigermate in de scheepvaart geoefend had en vaartuigen bezat, welke tot versterking der vloot konden worden opgeëischt.

De middelen van aanval en verdediging, die aan boord gebezigd werden, waren hoogst eenvoudig en geheel overeenkomstig met die, waarvan men zich te land bediende. Het groote verschil tusschen den strijd te land en dien te water bestond geruimen tijd meer in de plaats waar, dan in de wijze waarop hij gevoerd werd. Dezelfde wapenen, die aan wal gebruikt werden, treft men ook aan boord der schepen aan.

De aanleiding tot de eerste gevechten te water moet, zooals reeds gezegd is, in de strooptochten der Noormannen gezocht worden. In het begin der tiende eeuw, droeg Nederland nog allerwege de sporen van het verblijf dier vreemde bezoekers.

De hoofdstad van het Sticht lag woest, en de Kerkvoogd had dien ten gevolge zijn zetel te Deventer gevestigd. Eerst onder Bisschop Balderik, die in 976 overleed, namen de zaken een anderen keer, dank zij vooral de krachtige hulp der Duitsche vorsten. De stad Utrecht werd herbouwd, en het Sticht schepte weder adem. De Noormannen waren echter niet geheel afgeschrikt. Het welvarende Tiel werd nog in 1006 door hen geplunderd en kort daarna aan de vlammen prijs gegeven. Ook de kusten van Holland bleven niet verschoond, hoewel ook daar betere tijden aanbraken; want toen de Noordsche zeeschuimers zich in 1010 weder met 90 hunner schepen op de Lek vertoonden, schijnen de genomen maatregelen hun ontzag te hebben ingeboezemd. Zij bedongen ten minste vrijen aftocht en lieten de stad Utrecht ongemoeid. Hunne meerderheid in den strijd te water bleek bij hun vertrek, daar zij, te midden eener kwalijk gezinde bevolking, in strijd met de overeenkomst, verraderlijk aangevallen, zich nochtans een uitweg wisten te banen. Sedert dien tijd werden Holland en Utrecht niet meer door de Noormannen verontrust. Friesland was minder gelukkig en bleef nog een tijd lang aan verwoestende invallen uit het Noorden blootgesteld. Aan de meerdere veiligheid, welke de kustbevolking onder hun bestuur genoot, hadden de Graven van Holland en Zeeland voorzeker in niet geringe mate het aanzien te danken, in welks bezit zij zich spoedig mochten verheugen.

Eene andere reden tot verschillende uitrustingen op de rivieren was de hiervoor gemelde twist tusschen Utrecht en Holland, nadat de Graaf van het laatste in 1015 begonnen was te Dordrecht een tol te heffen, waardoor Utrecht zijn nog altijd bloeienden handel bedreigd achtte. De bijzondere gevechten, welke daarbij te water plaats hadden, moeten hier met stilzwijgen worden voorbijgegaan. Blijkbaar waren de Hollanders, met hunne lichte vaartuigen, beter opgewassen tegen die uit hooger gelegen streken, dan tegen die uit het Noorden; want eene vloot, met welke Keizer Hendrik III, ten gevolge der aanhoudende klachten van den Bisschop in 1047 op de Maas was verschenen, om den Graaf van Holland tot gehoorzaamheid te brengen, werd door de Hollanders op de vlucht gedreven en verslagen. Een dergelijk lot trof de bisschoppelijke vloot in 1076, toen de jeugdige Dirk V, na den dood van Godfried met den Bult, zich voor IJsselmonde vertoonde, om de Stichtenaren van daar te verdrijven en zijn vaderlijk erfdeel te herwinnen. Hij werd bij die gelegenheid geholpen door Vlaamsche en Engelsche schepen, hetgeen zich gereedelijk laat verklaren uit de nauwe betrekking, waarin Dirk tot den Graaf van Vlaanderen, en waarin deze weder tot Willem den Veroveraar stond.

Niet lang daarna, werd de goede verstandhouding tusschen Holland en Vlaanderen verbroken, met welke gebeurtenis een nieuw tooneel voor de zeemacht geopend werd. De beleening van den Graaf van Vlaanderen met een gedeelte van Zeeland, hetwelk de Graaf van Holland meende, dat tot zijn gebied behoorde, legde den eersten grond tot langdurige geschillen. Wederzijdsche kaperijen gaven daaraan steeds nieuw voedsel. Toen eindelijk Floris III ook te Geervliet een tol begon te heffen, om zodoende den Vlamingen de gelegenheid te benemen dien van Dordrecht te ontduiken, gelijk zij niet zelden deden, brak de oorlog uit. Daarbij moest Floris zich van de schepen zijner onderdanen bedienen, tot het overbrengen van krijgsvolk, en vermoedelijk werd er ook te water gestreden. Het verdrag, dat in 1168 gesloten werd, was allernadeeligst voor den Graaf van Holland en bevatte de kiem tot eene reeks van onaangenaamheden en oorlogen. Floris zelf, ofschoon door den Keizer in zijne rechten op den tol te Geervliet gehandhaafd, gevoelde zich vernederd, volgde het Kruisleger van Frederik Barbarossa en stierf in 1190, te Antiochië. De ongelukkige Graaf was noch de eenige, noch de eerste Nederlander, welke in die afgelegene oorden het leven liet. Ook hier te lande was de geestdrift, om de Heilige plaatsen in het Oosten aan de handen der Ongeloovigen te ontrukken, spoedig ontwaakt, nadat het eerste plan daartoe in het laatst der elfde eeuw was gevormd. De prediking, welke de gansche Christenheid tot die grootsche taak opriep, had vooral in het noorden van Nederland haar doel niet gemist. Vorsten en slaven, edelen en onedelen hadden op verschillende tijden het Kruis aangenomen en zich vereenigd met de groote legers, die naar het Heilige land vertrokken. In Friesland waren tot dat einde meermalen schepen uitgerust. Hoogst belangrijk zijn de zeetochten, welke daarmede gedaan werden. Zij pleiten voor den moed en de bedrevenheid van hen, die zich daaraan waagden, en werden al weder een middel om de kennis der zeevaart uit te breiden. Men vergete niet, dat den zeeman, bij die lange en gevaarlijke reizen, slechts zeer ontoereikende hulpmiddelen ten dienste stonden; dat hij, zonder kompas, alleen vertrouwen kon op de waarneming der sterren en op eenige kleine bijzonderheden, als de kleur der zee, de vlucht der vogels en dergelijke, waarvan de ervaring hem de beteekenis had geleerd.

Tijdens den eersten Kruistocht, hadden zich reeds schepen uit Friesland op de kusten van Klein-Azië vertoond. Het doel, waartoe sommigen daarvan gebezigd werden, strookte juist niet zeer met de edele geestdrift, welke een geheel werelddeel bezielde. De opvarenden hadden toch, hetzij door de begeerlijkheid daartoe verlokkt, of door den nood daartoe gedwongen, een tijd lang zeeroof gepleegd, voor dat zij in de streken aankwamen, waar duizenden heensnelden. Het is een op zich zelf staand feit, dat hier alleen wordt aangeroerd, om te doen zien, welke reizen de stoutmoedige zeevaarders uit deze landen in de elfde eeuw durfden ondernemen. Sedert den aanvang der twaalfde eeuw, leest men bij herhaling van groote en kleine vloten, die de reis van Nederland naar Palestina ondernamen. In 1189 vertrokken uit Friesland niet minder dan 50 schepen „ysnachen” en elders „snekkas” genoemd. Het schijnen schepen geweest te zijn groot van omvang en sterk van bouw, welker naam niet onduidelijk hunne Noordsche afkomst verraadt. Zeker waren het niets anders, dan de „snekkar” der Noormannen, vermoedelijk eenigszins gewijzigd van bouw en daardoor meer naderende tot de ronde schepen.



Met eenige Hollandsche en Vlaamsche bodems, die zich bij hen hadden aangesloten, landden de Friezen te Ptolomaïs. Acht jaren later schijnt nog een dergelijke tocht ondernomen te zijn. De uitslag van al die ondernemingen beantwoordde evenwel meestal weinig aan de hoog gespannen verwachting. Velen, die er deel aan hadden genomen, kwamen ver van hun vaderland ellendig om, zonder dat er iets van belang verricht was. Doch het is niet zoo zeer de meer of minder gelukkige uitslag, waarmede de tochten naar het Heilige land bekroond werden, dan wel de zeereis, als zoodanig, die onze belangstelling opwekt. Hoeveel stoutheid werd niet vereischt in hem, die haar ondernam; hoeveel bedrevenheid en volharding in hem, die haar volbracht!

Merkwaardiger zijn de verrichtingen eener Nederlandsche vloot, gedurende den vijfden grooten Kruistocht, dien Andreas, Koning van Hongarije, en Leopold, Hertog van Oostenrijk, in 1217 ondernamen. In Mei van dat jaar vertrok Willem I, graaf van Holland, met 12 koggen uit de Maas. Door vereeniging met Duitsche en andere schepen, groeide die vloot aan tot 200 bodems, en zij werd, te Dartmouth, nog met 80 schepen uit Friesland versterkt. Na vele moeielijkheden, kwam zij in den mond van den Taag. De Friezen zetten hunne reis weldra voort, doch Willem en de zijnen bleven er met de Duitschers een tijd lang toeven, om er de Christenbevolking in den strijd tegen de Arabieren bij te staan. Eerst in het volgende jaar vertrokken ook zij, vereenigden zich op den Nijl weder met de Friezen en namen een werkzaam deel aan de belegering van Damiate.

Deze stad moet voorheen dichter bij den mond der rivier hebben gelegen, dan tegenwoordig. Zij werd aan den waterkant beveiligd door een toren, die in het midden van den Nijl opgericht en door ketens met de beide oevers verbonden was.

Herhaalde pogingen, om dien toren stormenderhand in te nemen, waren reeds vruchteloos afgeloopen, toen men op het denkbeeld kwam een houten toren van gelijke hoogte op twee koggen te bouwen. De beide schepen werden met balken en touwen stevig aan elkander verbonden. Vervolgens plaatste men daarop vier masten en even zooveel sprieten, die tot steun voor den houten toren moesten dienen. Dit gevaarte, uit planken en vlechtwerk samengesteld, van boven en aan de zijden door huden tegen de uitwerking van het Grieksche vuur beveiligd, was tevens van eene ladder voorzien, die dertig ellen buiten den voorsteven der schepen uitstak, alsmede van eene valbrug.

Door middel der laatste, kwam het krijgsvolk, dat zich in het belegeringswerktuig bevond, op den muur der sterkte, die zich na een hardnekkig gevecht moest overgeven. Het was eene der belangrijkste gebeurtenissen, waardoor het beleg der stad werd gekenmerkt. Schepen, en wel Nederlandsche schepen, hadden het middel aan de hand gedaan, om de sterkte in de rivier te vermeesteren. Zonder ons te verdiepen in beschouwingen over het gebruik van de ladder, die zeker niet te kort is opgegeven, mag niet onopgemerkt blijven, dat de zwaarte van dien houten toren nog al beduidend geweest moet zijn, en dat het oprichten daarvan op twee koggen, met behulp van masten en rondhouten, meer pleit voor de degelijkheid van schip en tuig, dan alleen het volbrengen der reis. Van elders blijkt toch, dat er met zeer kleine vaartuigen niet zelden uiterst gevaarlijke tochten gedaan werden. Waarschijnlijk hadden de Friezen, reeds bijna twee honderd jaren vroeger, toen hunne hulpmiddelen nog veel gebrekiger moesten zijn, de Oreaden, IJsland, Groenland, ja vermoedelijk zelfs Kamschatka bezocht.

Graaf Willem schijnt de overgave der stad niet te hebben afgewacht. De Nederlanders echter bewezen, ook na het bemachtigen van den toren, nog gewichtige diensten. De taak hunner schepen was in geenen deele ten einde gebracht. Het kleine vaartuig, dat de verbonden koggen op sleeptouw genomen en in de nabijheid der sterkte gebracht had, voerde later de strijders naar eene schipbrug, welke de belegerden over den Nijl hadden geslagen. Nadat de Christenen daarvan meester waren geworden, en vervolgens op hunne beurt eene schipbrug van 38 barken over de rivier gingen leggen, werden de verbonden koggen, met den daarop gevestigden houten toren, tot verdediging dier brug afgestaan. Alles te zamen genomen, hadden de schepen der onzen, gedurende het beleg, eene niet onbelangrijke rol gespeeld. De inneming der stad had evenwel voor de groote zaak, waartoe men de wapenen had aangegord, niet die gevolgen, waarmede de Kruisvaarders zich hadden geveild. Onafhankelijk van die gevolgen, was de verovering eener versterkte stad, in een zoo verwijderd oord, eene gebeurtenis, waarop billijkerwijs roem gedragen mocht worden.

Evenals zoo menig ander voorval, werd hetgeen bij Damiate was gebeurd door de overlevering bewaard en versierd. Terwijl de tijdgenoot uitdrukkelijk zegt, dat er kettingen werden losgemaakt, zag de nakomeling die hinderpalen in zijne verbeelding doorzagen of door aanzeiling verbreken. Mag men het verhaal daarom voor een louter verzinsel houden? Verre van daar. Ongetwijfeld vond het zijn oorsprong in de vernieling der schipbrug en in eene onjuiste opvatting van de snebben der schepen, die voor zagen werden aangezien. Voorzeker gaf het verhaal, nadat het eenmaal burgerrecht had verkregen, er aanleiding toe, dat bij de vernieuwing der schepen, die trouwens al weinig op koggen gelijken, werkelijk zagen werden aangebracht. Over de samenstelling van den ketting zelven heerscht verschil van gevoelen, hetgeen zich uit de onnauwkeurigheid of onvolledigheid der berichten gevoegelijk laat verklaren. In een later tijdvak komen andere havenketens of boomen voor, en ook dan zal er, in weerwil der meer volledige berichten aangaande de samenstelling daarvan, nog eenige onzekerheid blijven heerschen.

Groot was het aantal bodems, dat in de dertiende eeuw in Nederland voorhanden was, of er ten minste bijeengebracht kon worden. Herhaalde uitrustingen, die na de verovering van Damiate plaats hadden, zijn er de onwedersprekelijke bewijzen van.

Niet minder dan 300 vaartuigen werden in 1234 door Graaf Floris IV gebezigd, toen hij aan den zoogenaamden kruistocht tegen de Stadingers in het bisdom Bremen deel nam. Ook schijnen de talloze wederwaardigheden, waarmede velen bij de tochten ter verovering van het Heilige graf hadden moeten worstelen, anderen niet te hebben afgeschrikt. Nog in 1268 stak eene vloot uit Friesland in zee, om zich bij het Kruisleger van Lodewijk den Heiligen aan te sluiten. Eerst na 's Konings dood, bereikten de 50 koggen, onder welke er 4 uit Favelingo waren, het Afrikaansche strand. Nadat de bemanning zich in den omtrek van Tunis, ouder gewoonte, goed had gekwetend, vervolgden de Friezen, misnoegd over de vruchteloze krijgsbedrijven in dat oord, hunne reis en kwamen met een dertigtal koggen op de plaats hunner bestemming. Daar zagen zij zich echter bitter teleur gesteld; want er volgde geen vorst met een Kruisleger, zoo als zij gehoopt hadden. Eenigen zonderden zich van hunne tochtgenooten af, en de overigen keerden in 1270 naar hun vaderland terug, doch met vreemde schepen, daar de hunne bijna geheel vergaan waren.

In vergelijking met die verre tochten, zijn de bedrijven te water, in Nederland zelf, van ondergeschikt belang. Menigmaal was er eene scheepsmacht noodig, om het leger der Graven van Holland naar Zeeland over te brengen, en gedurende de krijgsverrichtingen in West-Friesland. Nadat het laatste zich eindelijk voor goed had onderworpen, stond het aan de eerezuchtige plannen van den Bisschop van Utrecht ten doel. Deze greep in 1297 het gewone middel der geestelijkheid van dien tijd aan, en predikte eenvoudig een kruistocht tegen den Hollandschen graaf en de West-Friezen. Met eene vloot landde de Bisschop bij Monnikendam, doch werd er door de Kennemers en de Waterlanders met hunne eigen schepen zoodanig aangetast, dat hij met groot verlies moest wijken en zelf ter nauwernood met een bootje ontkwam. Bijzonderheden van den strijd zijn echter niet bekend, en er volgde weldra een verdrag. Niet lang daarna waren de Zeeuwsche stroomen getuigen van een anderen strijd te water, die in hooger mate de aandacht tot zich trekt. Alvorens echter de gebeurtenissen te schetsen, waartoe de dood van Jan I, den laatsten agnaat der Graven uit het Hollandsche huis, aanleiding gaf, zullen wij een blik slaan op enkele verbeteringen, die in den loop van vier eeuwen waren tot stand gekomen.

Wat het verkeer met de Noormannen vroeger had uitgewerkt, had zich ten tijde der Kruistochten verder ontwikkeld. Niet te vergeefs had het bloed van duizenden gestroomd, al gingen de veroveringen ook weldra verloren. Met den heilzamen invloed, dien de tochten naar het Oosten over het algemeen op den toestand der westersche maatschappij hadden uitgeoefend, waren ook handel en scheepvaart een nieuw tijdperk ingetreden. Voorwerpen, hem vroeger onbekend, had de Kruisvaarder elders leeren gebruiken. Was hij zoo gelukkig zijn vaderland weder te zien, dan ontwaarde hij nieuwe behoeften, die alleen door den aanvoer van Oostersche producten konden worden bevredigd. Anderen volgden zijn voorbeeld, en de handelaar in vreemde waren zag weldra een ruim veld voor zich geopend. Te gelijker tijd had men nieuwe wegen leeren kennen, langs welke de gevraagde handelsartikelen te bekomen waren. Daarvan echter openbaarden de gevolgen zich eerst later. De rechtstreeksche handel met de steden aan de Middellandsche Zee ving niet aan, voor dat de hulpmiddelen der zeevaart grootelijks waren vermeerderd. Aanvankelijk dreven de Nederlandsche steden den handel onderling en met de kustbewoners der Noordzee. Eerst langzamerhand begonnen zij ook de Oostzee te bezoeken. Daar ontvingen zij de over land aangevoerde producten van het Oosten, die langs de rivieren weder naar Duitschland gebracht werden. Dordrecht, Utrecht, Tiel, Zwolle, Deventer, Kampen, Stavoren, Muiden, Groningen, Zutphen, Doesburg, Nijmegen, Arnhem, Bommel, Harderwijk en andere plaatsen bloeiden in de dertiende eeuw door binnen- en buitenlandschen handel. Weldra begonnen de steden van Zeeland met haar te wedijveren. Ook daar, waar van oudsher een druk verkeer met Engeland plaats greep, had de handel op de Oostzee in de twaalfde eeuw een aanvang genomen. West-Friesland zag, na zijne vereeniging met Holland, een tot dus verre ongekenden tijd van welvaart aanbreken.

De vrije burgerstand, die zich ten gevolge der Kruistochten gevormd had, kweekte verschillende takken van nijverheid aan, en verlevendigde hierdoor den handel. Deze vond begunstigers in de vorsten, die er al spoedig op bedacht waren hunne vaak ledige schatkist met zekere rechten op invoer, uitvoer en doorvoer te vullen. Door het verleenen van allerlei voorrechten, poogden zij vreemde kooplieden naar hun gebied

te trekken. Nevens den handel werd de vischvangst gedreven, die het hare tot den bloei des eersten bijdroeg.

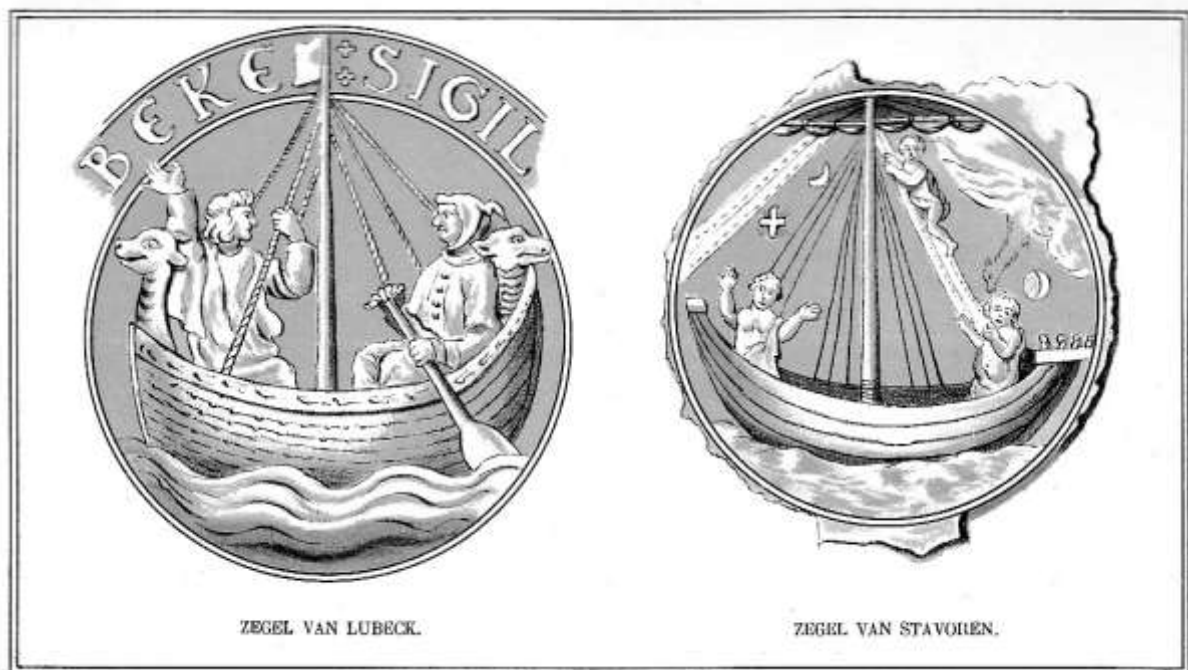
De haring visscherij, later eene goudmijn voor Nederland, leverde echter nog niet die voordeelen op, welke alleen door de uitvinding van Beukelsz. mogelijk gemaakt werden.



<https://www.google.com/search?q=uitvinding+van+Beukelsz&og=uitvinding+van+Beukelsz&aqs=chrome..69i57j33.3086j0j8&sourceid=chrome&ie=UTF-8>

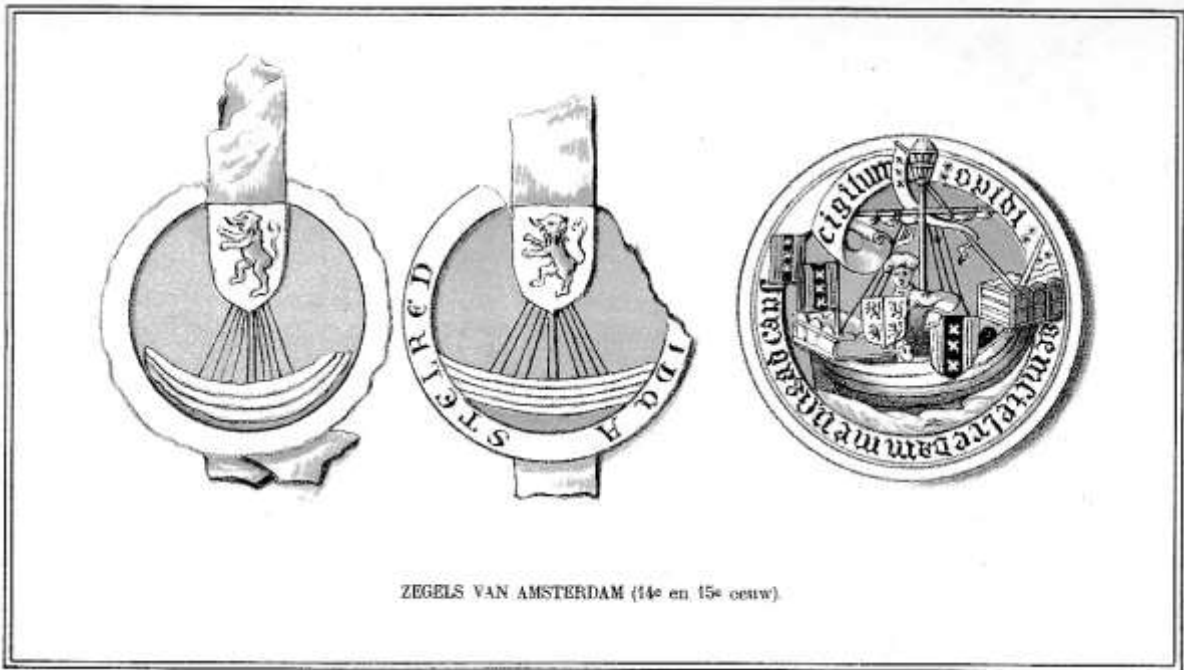
Uiteenloopende handelsbelangen waren niet zelden de oorzaak van ernstige geschillen. Kampen voerde oorlog tegen Denemarken en legde, met Deventer en Zwolle, een twist tusschen Hamburg en Harderwijk bij. Wat er tusschen Utrecht en Holland voorviel is hierboven gemeld. Zich zelven recht te verschaffen was niets ongewoons. Zoo rustten de Zeeuwen 14 gewapende koggen uit, om op de schepen der Londensche kooplieden te kruisen, nadat de Koning van Engeland in 1274 den uitvoer van wol verboden had. Niet onwaarschijnlijk zullen de kleine vaartuigen, tot handel en vischvangst bestemd, ook bij andere gelegenheden wel tot minder vredelievende oogmerken gebezigd zijn. Na verloop van eenigen tijd schijnt Zeeland weer handel met Engeland gedreven te hebben. De goede verstandhouding was ten minste spoedig in zoo verre hersteld, dat Eduard I in 1295 beval, dat zijne onderdanen het visschen in de nabijheid der kust niet mochten belemmeren. Zelfs beloofde de Koning, dat hij de visschers, door 3 zijner oorlogsschepen, veilig naar de kust van Zeeland zou doen geleiden.

Natuurlijk hadden de koggen zelven, sedert de tiende eeuw, menige verandering ondergaan, al waren het in hoofdzaak nog dezelfde logge roeischepen van vroeger. Het is evenwel, bij gemis van nauwkeurige berichten, niet gemakkelijk zich van de schepen der dertiende eeuw een juist denkbeeld te vormen. Onder de bronnen, waaruit eenige gegevens, hoe ontoereikend dan ook, geput kunnen worden, behooren ongetwijfeld de zegels van vele steden, die een koggeschip in haar wapen voerden. Hoogst eenvoudig is een klein rond schip met één mast, hetwelk op een oud zegel der stad Amsterdam voorkomt. Andere van iets later dagteekening, waaronder een van Lubek, een van Stavoren en verschillende van Amsterdam zelf, geven eene duidelijker voorstelling, die in vele opzichten strookt met hetgeen van de koggen der dertiende eeuw bericht wordt.



Zij stemmen overeen met de afbeeldingen op de zegels van Damme in Vlaanderen, Sandwich in Engeland en andere plaatsen, die tot het laatst der dertiende of het begin der veertiende eeuw behoren.

Uit de gemelde zegels, in verband met hetgeen dienaangaande door enkele schrijvers wordt bericht, blijkt dat de koggen der dertiende eeuw aan den voor- en den achtersteven van houten borstweringen voorzien waren, die den naam van kasteelen droegen. Men sprak van een voorkasteel en een achterkasteel, welke eerste uitdrukking nog in het Engelsche „fore-castle” is bewaard gebleven. Ook aan den mast bevond zich een dergelijk kasteel, waaraan vermoedelijk de marsen haar ontstaan te danken hebben. Bovendien had men aan boord der schepen koketten, eene soort van kleine vaartuigen, die aan den mast opgeschen konden worden. Daarin, evenals in het kasteel aan den mast, bevonden zich gedurende het gevecht personen, om de tegenpartij uit de hoogte te kunnen beschadigen. Nog altijd bediende men zich daartoe van de gewone wapenen dier dagen, alsmede van brandbare voorwerpen, ongebluschte kalk en andere stoffen, om den vijandelijken bodem vuur te doen vatten of de bemanning oogenblikkelijk buiten gevecht te stellen. Geruimen tijd waren de koggen nog met de van ouds gebruikelijke snebben voorzien. Naarmate de grootte dier vaartuigen toenam en zij meer voor den dienst op zee gebruikt werden, gingen zij over in zeilschepen, waarbij de snebbe slechts bij uitzondering wordt aangetroffen. Misschien behoorden vele schepen, die in 1217 naar Palestina vertrokken, wel tot die uitzonderingen. Het grootste gedeelte daarvan schijnt ten minste gezeild te hebben, daar er eenmaal uitdrukkelijk van het aanslaan der zeilen gesproken wordt.



Tot de opmerkelijke veranderingen, die omstreeks dezen tijd in de samenstelling der schepen plaats hadden, behoort ook die van het roer. In den regel komt het nog aan de zijde voor, en wel bepaaldelijk aan stuurboord, hetwelk daaraan zijn naam ontleent. Soms hadden de schepen een roer aan beide zijden; doch dit was in het Noorden eene zeldzaamheid. Hoewel het gebruik, om het roer aan stuurboord te hebben, in de vijftiende eeuw nog niet geheel was opgegeven zoo leert toch het zegel van Damme, dat er in de dertiende eeuw aldaar reeds schepen bekend waren, die hun roer op de thans gebruikelijke wijze van achteren hadden. Wat de grootte der koggen betreft, vindt men elders gewag gemaakt van schepen van dien naam, welke eene aanzienlijke scheepsruimte bezaten. Men vond die zoowel in het noorden als in het zuiden. Bremen bezat er, die zeer groot geweest moeten zijn, en te Barcelona werd er eene aangetroffen met drie dekken, welke 500 man aan boord had. Mag men het er nu voor houden, dat de koggen hier te lande, in de dertiende eeuw, in allen deele met die in andere oorden gelijk stonden? Zeker niet. Op de rivieren bleven het nog een tijd lang de oude roeivaartuigen. In het laatst der dertiende eeuw, wordt van eene kogge op de Maas uitdrukkelijk gemeld, dat zij naar Sliedrecht geroeid werd. Intusschen mag men veilig aannemen, dat er deels ten gevolge van hetgeen onze zeelieden, gedurende hunne tochten naar het Oosten, bij andere volken gezien hadden, deels ten behoeve der vloten, die naar het Heilige land bestemd waren, vele verbeteringen waren aangebracht. Vermoedelijk zullen er tot den handel met Engeland en het Noorden ook grootere schepen gebezigd zijn, dan op de rivieren en andere binnenwateren. Bij uitzondering treft men vaartuigen aan onder andere namen, zoo als de hierboven gemelde ysnachen der Friezen, die zich in het begin der twaalfde eeuw ook van schepen bediend hadden, die waarschijnlijk als de voorgangers der latere buizen beschouwd moeten worden. Onder de schepen, hoe dan ook genoemd, waren velen zeker niet ondoelmatig, daar het den Koning van Frankrijk, bij het verbond van 1296, werd toegestaan zich hier te lande van schepen te voorzien, hetgeen den Koning van Engeland daarentegen niet

vergund zou zijn. De eerste jaren der veertiende eeuw leverden echter het bewijs, dat de schepen in Holland, hoe talrijk dan ook en hoe geschikt in vele opzichten, voor den strijd te water minder berekend waren, en in dit opzicht voor die van andere streken moesten onderdoen.

Einde hoofdstuk 2

### HOOFDSTUK III.

*Slag bij Zierikzee in 1304 en andere gebeurtenissen te water, onder de Graven uit het Henegouwsche en het Beijersche stamhuis. — Toenemend handelsverkeer. — De schepen der veertiende eeuw. — Het kompas. — Het buskruit. — De oudste admiraals.*

Jan I, met wien het eerste gravenhuis in de mannelijke linie was uitgestorven, werd opgevolgd door Jan van Avennes, Graaf van Henegouwen. Niet zonder schokken, had deze verandering van stamhuis plaats. Eenige Zeeuwsche edelen stelden pogingen in het werk om den Henegouwschen Graaf van de opvolging uit te sluiten, en wendden zich met dit oogmerk eerst tot den Keizer, daarna tot Vlaanderen. De haat, dien het geslacht der Dampierre's tegen dat van Avennes koesterde, en de aanspraak, die de Graven van Vlaanderen sedert eeuwen op een gedeelte van Zeeland maakten, kwamen hun daarbij uitmuntend te stade.

Tegen eene Zeeuwsche vloot van omstreeks 100 schepen, waarmede de misnoegden in 1302 de Lek opvoeren, om zich te Nijmegen bij den Keizer te voegen, schenen de Hollandsche schepen wel opgewassen te zijn. De Zeeuwen stapten ten minste aan wal, toen zij de Waal afzakten, voor dat zij op Hollandsch grondgebied kwamen, gingen over land naar Vlaanderen en wenschten hunne bodems liever prijs te geven, dan daarmede een strijd te wagen. Anders was het echter gesteld, toen zich in 1303 Vlaamsche schepen vertoonden onder Guy, een der jongere zonen van den Graaf van Vlaanderen, welke laatste zelf in Frankrijk gevangen zat. Guy deed een inval in Zeeland en veroverde het geheel met uitzondering van Zierikzee.

Na eene korte verademing, werd de oorlog hervat. Graaf Jan lag ziek in Henegouwen en zijn broeder Guy, die weinig tijds te voren tot Bisschop van Utrecht was verheven en nu in persoon deel nam aan de verdediging van zijns broeders gebied, viel in 1304, na een ongelukkigen strijd, in de handen der Vlamingen. Deze maakten zich meester van Holland, tot Haarlem toe, en van een gedeelte van het Sticht. Zierikzee bleef nog behouden onder 's Graven zoon Willem. Dordrecht, de eenige stad van Holland, die niet voor het geweld des vreemdelings bukte, had dit voorrecht aan de kloekmoedigheid van Heer Nicolaas van Putten te danken.

Groot was de verslagenheid. Plotseling namen de zaken echter een keer, nadat Witte van Haamstede, met een enkel vaartuig uit Zierikzee vertrokken en te Zandvoort geland, binnen Haarlem de Oud-Hollandsche banier had ontrold. Eene schaars geëvenaarde geestdrift openbaarde zich door geheel Holland, dat in minder dan acht dagen tijds van Vlamingen bevrijd was. Hun aanvoerder, die zich te Utrecht bevond, week naar Gouda en vluchtte langs den IJssel en de Maas.

Holland was nu wel gered; doch in Zeeland zag het er nog donker uit. Weldra daagden de Vlamingen weder met eene vloot op, om ook Zierikzee tot de overgave te dwingen. Hardnekkig verdedigden zich de burgers, geholpen door hunne vrouwen en kinderen. Zij sloegen de herhaalde aanvallen gelukkig af, zoodat de vijand het geraden vond tot een geregeld beleg over te gaan. Eindelijk zou de honger dan moeten uitwerken, wat het zwaard te vergeefs had beproefd. Onder die omstandigheden, was aller hoop in de benauwde stad gevestigd op Jonker Willem, die zich naar Holland had begeven, om aldaar maatregelen tot ontzet te beramen.



Philips de Schoone, Koning van Frankrijk, zelf met Vlaanderen in oorlog, had al het gebeurde met belangstelling gadegeslagen. Niets natuurlijker, dan dat Willem ook de hulp van dien vorst inriep. Daaraan is het voorzeker toe te schrijven, dat de Genuees Reinier Grimaldi, die zich als Admiraal in Franschen dienst bevond, eerst een zijner schepen naar de Maas zond en er daarna in persoon verscheen, om eens hoogte te nemen. Hij ried den jongen Willem in Holland heirvaart te gebieden en beloofde krachtigen bijstand.

Uit alle oorden van Holland en West-Friesland, werden te Schiedam volk en schepen bijeengebracht. Met verlangen zag men er de komst van den Admiraal te gemoet, die vooraf nog een zijner schepen zond, om zich te vergewissen dat zijn raad in Holland werd opgevolgd. Eenigen tijd later kwam Grimaldi zelf met 11 galeien, vergezeld door Jean Pedroque met 38 groote schepen, waaronder 8 Spaansche, die te Calais geprest en uitgerust waren. In weerwil van het onstuimige weder, poogden de onzen zoo spoedig mogelijk zich met de lang verbeide hulp te vereenigen, bij welke gelegenheid zij eene hunner koggen verloren. Over het geheel schijnen de Hollandsche schepen, wat hunne geschiktheid tot den strijd betreft, beneden die van andere natiën gestaan te hebben. De vreemde admiraals vonden hen te kort en te laag, in vergelijking met de hunne, die meer overeenkwamen met de beschrijving, die hierboven van de koggen in het algemeen is gegeven. Slechts 5 of 6 der Hollandsche bodems werden bruikbaar geoordeeld. Jonker Willem begaf zich op een daarvan, en plaatste een gedeelte zijner Hollanders en Friezen aan boord der Fransche schepen. Zeer waarschijnlijk zullen vele der afgekeurde vaartuigen toch wel tot het overbrengen van volk en voorraad gebezigd zijn. De gezamenlijke bemanning der galeien en andere vreemde schepen werd geschat op 10,000 koppen, terwijl een gelijk aantal te Schiedam was bijeengebracht.

Weinig voorspoedig was het begin van den tocht, daar meer dan veertien dagen verliepen voor dat de vloot in de nabijheid der belegerde stad kwam. Dien ten gevolge begon zich gebrek aan vele benodigdheden te openbaren. Kleine schermutselingen, waartoe vooral het nemen van eenige schepen met voorraad aanleiding gaf, zijn van ondergeschikt belang. Alleszins merkwaardig is het echter, dat de vloot, zoodra zij de Grevelingen had bereikt, door vuren aan de masten tijding gaf van hare komst, welk sein door de belegerden ook werd beantwoord. Windstilte vertraagde intusschen het laatste gedeelte der reis. Natuurlijk is dit niet van toepassing op de galeien, maar alleen op de ronde schepen, die zich eindelijk moesten laten boegseeren. Uit die kleine bijzonderheid blijkt, dat zij voornamelijk, zoo al niet uitsluitend door zeilen bewogen werden.

Met moeite kwam de vloot op de Gouwe, die destijds tusschen de eilanden Schouwen en Dreischor, langs Zonnemaire, Noord-gouwe en Zierikzee stroomde. Guy van Vlaanderen lag er met 500 groote en kleine schepen en 80,000 man, welke getallen echter zeer verschillend worden opgegeven en daarom niet onvoorwaardelijk te vertrouwen zijn. In elk geval was het vaarwater niet zoo breed, dat een groot aantal schepen te gelijktijd in het gevecht kon worden gebracht. Wat het bevel over de beide vloten aangaat, dit berustte aan de Vlaamsche zijde bij Guy, en aan de andere zijde van rechtswege bij Willem. Deze zal echter die taak wel grootendeels hebben overgelaten aan Grimaldi, die als deskundige daarvoor beter berekend was. Men verdeelde de vloot in vier smaldeelen, zoodat 15 schepen,

waaronder dat van Willem en dat van Pedrogue, de voorhoede, en de galeien de achterhoede uitmaakten.

Prachtig en indrukwekkend tevens moet het schouwspel geweest zijn, dat zich den 10<sup>den</sup> Augustus 1304, aan de oogen van den tijdgenoot voordeed. De vereenigde vloot met hare vlaggen en banieren, hare strijdlustige bemanning en hare veelsoortige middelen van aanval was gereed tot den strijd. Niet minder geducht was de vloot, waarmede de tegenpartij uit de haven der stad kwam opdagen. Guy zelf voerde haar aan en bevond zich met de grootste schepen in den voortocht.

Pedrogue wilde den strijd openen, en liet zich tot dat einde, in den namiddag, met de ebbe naar de Vlaamsche vloot drijven. Vier zijner schepen waren aaneengebonden en geraakten aan den grond. Zij moesten hunne ankers uitwerpen en den vloed afwachten, die echter niet hen, maar de tegenpartij in de gelegenheid zou stellen den eersten aanval te doen.

Van dien tusschentijd maakten de Vlamingen gebruik om een of twee schepen, met brandende stoffen gevuld, tegen de bodems van Pedrogue af te zenden. Hun oogmerk werd evenwel niet bereikt, daar de brandende schepen, door de ebbe of door verandering van wind, te midden der Vlaamsche vloot geraakten en aldaar schade aanrichtten. Het is voor het eerst, dat in de Nederlandsche geschiedenis melding wordt gemaakt van eene soort van brandschepen, die elders veel vroeger worden aangetroffen. Sedert dien tijd leest men er ook niet meer van, voordat zij in een volgend tijdvak meer algemeen in gebruik kwamen.

Waartoe had Pedrogue evenwel zijne 4 schepen aaneengebonden? Mag dit niet voor de eenige oorzaak gehouden worden van het mislukken van den aanval en van het gevaar, waaraan die bodems waren blootgesteld? Hierop kan slechts ten antwoord gegeven worden, dat al wat van het aaneenbinden der schepen, voor en gedurende het gevecht, bericht wordt, eenigszins duister is. Vermoedelijk werd zulks, buiten gevecht, alleen gedaan om de schepen daardoor goed bij elkander te houden. Zoo waren de 15 schepen der voorhoede eerst allen aaneengebonden geweest. Met de 4 schepen van Pedrogue was het echter een ander geval, dewijl zij, op die wijze vereenigd, den vijand te gemoet gingen. Op een ondiep vaarwater, moge dit minder doelmatig geweest zijn, zeker was het oudtijds niet ongebruikelijk aldus te strijden. Daardoor toch maakte men de schepen, die aan den voor- en den achtersteven het meest weerbaar waren, tot eene drijvende sterkte, welke slechts twee zwakke zijden aanbood. Misschien zou men juist hier, in een smal vaarwater, welks oevers met vijanden bedekt waren, de voordeelen daarvan ondervonden hebben, bijaldien de ondiepte geen hinderpaal ware geweest.

's Avonds te 9 uren, na het doorkomen van den vloed, werd de strijd hervat; doch nu waren de Vlamingen de aanvallers. Onder een luid krijgsgeschrei, geraken de schepen aan elkander. Oestelen en springalen, voet- en handbogen verduisteren de lucht met groote en kleine pijlen. Het gedruisch van den slag laat zich meer dan eene mijl ver in den omtrek hooren. Te midden van het gedrang, beweegt zich een kloek jong mensch met 's Graven banier in de hand, om de strijders tot verdubbelde krachtsinspanning aan te sporen. Het regent steenen, pijlen en vuur uit de koketten en kasteelen aan de masten. De vreugde der onzen laat zich dus begrijpen, toen eensklaps het koket van een Vlaamsch schip, dat hun nadrukkelijk afbreuk had gedaan, met daverend geweld naar beneden stortte. Oogenblikkelijk werd het schip zelf geënterd en veroverd. Hoogst waarschijnlijk was dit de *Orgueilleuse*, waarvan de

bemannings werd doodgeslagen. Drie bodems aan onze zijde trof hetzelfde lot. Intusschen zyn de schepen van Pedrogue weder vlot geworden. Omstreeks middernacht waren de onzen bepaald in het voordeel, en werd de strijd op enkele punten zelfs gestaakt. Vele Vlaamsche schepen namen de wijk, achtervolgd door de galeien, die ten laatste ook in het gevecht waren gebracht.

Gedurende den nacht, schijnt nog op enkele punten gestreden te zijn; doch eerst bij het aanbreken van den dag, begonnen de hoofden der beide partijen het tooneel van den strijd weder langzamerhand te overzien. Als de Vlamingen zich beklagen dat de touwen, waarmede hunne schepen aaneengebonden lagen, voor dien tijd waren los gesneden, en dat hunne schepen dien ten gevolge bij het wassen van het water begonnen te drijven, dan is hier ongetwijfeld sprake van een ander geval, dan dat, waarin Pedrogue zich bevond, bij den eersten aanval. Zeker lagen de Vlaamsche schepen in den vroegen morgen zeer verspreid. Guy zelf bevond zich met 5 bodems op stroom en viel den onzen ras in het oog. Grimaldi tastte hem aan met eene galei, en ook andere schepen, waaronder dat van Willem, snelden toe. Weldra moest de Zwarte Leeuw van Vlaanderen plaats maken voor den Rooden van Holland. Guy moest zich overgeven, en zou door de verbitterde Hollanders zijn doodgeslagen, indien hij zich niet tijdig aan boord der galei had gered. Over de omstandigheden, waaronder die overgave plaats had, mogen de berichten niet eensluidend zijn, de zaak zelve was beslissend. Hetgeen te water was aangevangen, werd te lande voltooid. Het leger der Vlamingen werd met overhaasting opgebroken, en Zierikzee opende hare poorten voor de overwinnaars, die zeventien etmalen aan boord hadden doorgebracht. Na eene korte rust, gingen zij de Vlamingen opzoeken, die in de duinen gevluht waren, en namen een groot aantal hunner gevangen. Het juiste cijfer der dooden en gevangenen is echter even onzeker als dat der strijdkrachten. Over het algemeen was de strijd zeer verward geweest. Opmerkelijk is het, dat de galeien, welke van oudsher alleen door haren naam reeds zekeren schrik inboezemden, eerst tegen het einde daarvan waren aangewend. Misschien werden de andere bodems meer bestand geacht tegen de hooge schepen der Vlamingen, aan welke de onbeschutte bemanning der lage galei eene goede trefkans zou hebben opgeleverd, nog voor dat de snebbe uitwerking kon hebben. Bovendien was er niet de noodige ruimte om veel te manoeuvreeren. Dicht opeengedrongen lagen de talrijke schepen van beide partijen, ten deele nog aaneengekoppeld en als drijvende sterkten gebezigd. Voorts streed men boord aan boord met zwaarden, lansen, goedendags en andere wapenen, terwijl men elkander te gelijker tijd, van verre en uit de hoogte, met steenen, pijlen en brandende voorwerpen beschadigde. Hoe weinig de strijd ook met de eigenlijke zeegevechten van later kan worden vergeleken, zoo is hij toch belangrijk wegens de vele bijzonderheden, welke daarvan zyn opgeteekend. Ook was de overwinning rijk aan gevolgen; want het Henegouwsche vorstenhuis bleef daardoor vooreerst in het ongestoord bezit van het onlangs verkregen gebied. Wat meer is, een verdrag, dat in 1323 met Vlaanderen gesloten en een jaar later door den Keizer bekrachtigd werd, maakte zelfs aan den langdurigen twist over Zeeland-Bewester-Schelde voor goed een einde.

Meermalen wordt in den loop der veertiende eeuw gewaagd van schepen, die ten behoeve der vorsten waren bijeengebracht. Zoo stevende Willem, die in 1304 zijn vader was opgevolgd, in 1315 met wel 1100 bodems de Schelde op, om den Koning van Frankrijk bij diens ondernemingen tegen Vlaanderen te ondersteunen. Zeer

roemt een ooggetuige het tafereel, dat eene zoo aanzienlijke scheepsmacht opleverde; doch het was slechts eene transportvloot. Daartoe waren de Nederlandsche schepen beter geschikt, dan tot den eigenlijken strijd. Zelfs op de Gouwe hadden zij niet eenmaal de hoofdrol gespeeld. Het laat zich dus zeer goed rijmen, dat naburige vorsten zich gaarne van Hollandsche en Zeeuwsche schepen voorzagen, en dat deze nochtans weinig of geen deel hadden aan de zeegevechten, welke omstreeks dezen tijd tusschen Engelsche en Fransche vloten voorvielen. Nog slechts eenmaal wordt, in den loop der veertiende eeuw, uitdrukkelijk van een gevecht te water melding gemaakt, bij het begin der Hoeksche en Kabeljauwsche verdeeldheden. De overgang der regeering in een nieuw stamhuis, thans in dat van Beijeren, werd derhalve andermaal door een scheepsstrijd gekenmerkt.

Nadat in 1351, tusschen Margaretha en haar zoon Willem, bij Veere eene ontmoeting had plaats gehad, die in het nadeel van den laatste was afgelopen, zonder dat het duidelijk blijkt, of die uitslag te water, dan wel te land was verkregen, verzamelde Willem eene scheepsmacht te Schiedam, om zijn geluk nogmaals te beproeven. Weldra verscheen zijne moeder op de Maas, met eene vloot, die haar grootendeels door den Koning van Engeland verstrekt was. Niet ver van Zwartewaal geraakten de vloten met elkander in een hevigen strijd, waarvan slechts weinig bijzonderheden tot ons gekomen zijn. „Er ontstond een groote, bittere, zware strijd, het krijgsgeschreeuw steeg op ten hemel, en zij vielen stoutelijk malkander aan, vromelijk vechtende om de overwinning en de overhand. Er werd gehoord een vreeselijk geluid in de lucht door het roepen en schreeuwen, het barsten der armborsten, het geklank der zwaarden, het breken der lansen, het vreeselijk werpen der steenen en het scheuren der schilden; want het was een dag des toorns en der wraak. Er werden vele vrome strijders aan beide zijden gewond en verslagen. Velen van hen, die gewond en gekwetst waren, zegenden zich met het teeken des heiligen kruises, sprongen in het water en verdronken. Dat gevecht, waarin partijwoede de verbittering nog aanwakkerde, duurde van den morgen tot den avond. Het bloed was vergoten bij stroomen, en de rivier vertoonde er drie dagen lang de sporen van. Het zou verder tot niets leiden hier al de gelegenheden op te sommen, waarbij de Graven van Holland en Zeeland zich van de schepen hunner onderzaten bedienden, tot het doen van reizen of het overvoeren van krijgsvolk. Over de gewichtige diensten, welke de talrijke vaartuigen, die in deze landen werden aangetroffen, hun in de laatste jaren der veertiende eeuw bij de tochten naar Friesland bewezen, mag echter het stilzwijgen niet worden bewaard.

In weerwil van al de onzekerheid, die met betrekking tot de tochten naar Friesland heerscht, kan men veilig aannemen, dat er in 1396 en de volgende jaren groote toerusting gemaakt werden, om het genoemde gewest onder Hollandsch gezag te brengen. Graaf Albrecht verzamelde tot dat einde eene aanzienlijke krijgsmacht te Enkhuizen, die met eene vloot moest worden overgevoerd; want de Friezen, wetende dat hun eenig gevaar boven het hoofd hing, hadden in tijds eene overeenkomst met den Bisschop van Utrecht gesloten, waarbij deze zich had verbonden geene troepen door het Sticht te laten trekken. Zoodra het plan tot den tocht was vastgesteld, had de Graaf van Holland den eigenaars van schepen verboden hunne schepen buitenslands te zenden, met bepaling dat die vaartuigen, welke naar Brabant, Vlaanderen, Gelder en andere nabij gelegen streken mochten vertrekken, voor den 1<sup>sten</sup> Augustus 1396 terug moesten zijn. Alle koggen en andere groote schepen

werden omstreeks dien tijd naar Enkhuizen gezonden, waar een leger van 100,000, en volgens anderen van 180,000 man werd bijeengebracht. Alleen het staken der krijgsbedrijven in naburige landen, met welker vorsten Graaf Albrecht op een vriendschappelijken voet stond, kan aan die berichten eenige waarschijnlijkheid bijzetten. Eene zoo aanzienlijke macht kon toch, zonder krachtdadige medewerking van anderen, in Holland en Zeeland niet op de been gebracht worden. Het aantal schepen is niet minder verbazend. Meer dan 4000 groote en vele kleine schepen werden tot den tocht naar Friesland gebezigd.

De weinig duurzame gevolgen dier eerste onderneming deden tot andere besluiten. In 1398 moesten de steden van Holland en West-Friesland meer dan 400, andere streken van 's Graven gebied 300 schepen leveren, terwijl er elders nog 200 te bekomen waren. Kort daarna werd nogmaals eene dergelijke heirvaart geboden, die echter om verschillende redenen zonder gevolg bleef.

Hoe overdreven en verward de berichten over die tochten ook mogen zijn, zoo is het overbrengen van legers, die voldoende geacht werden, om met hoop op een goeden uitslag iets tegen de strijdbare Friezen te ondernemen, toch ongetwijfeld voor een bewijs te houden, dat er eene groote scheepsruimte beschikbaar was. De vaartuigen werden echter niet tot den strijd gebruikt, tenzij tot het plegen van vijandelijkheden op kleine schaal; want de kaapvaart, die van hooger hand zeer werd aangemoedigd, was vooral in die jaren zeer levendig. Het kon wel niet anders, of de kustbewoners moesten van de aanhoudende vijandelijkheden tusschen Holland en Friesland partij trekken, om elkander te benadeelen of zich te wreken, wegens geleden schade. Met de grootste woede gingen bijzondere steden en personen tegen elkander te werk. Eerst langzamerhand kregen die kaperijen een meer geregeld aanzien. Albrecht vaardigde, in 1396 en later, kaperbrieven uit en gaf in 1397 aan de particuliere uitrustingen eene zekere organisatie. Beide partijen lieten zich door hare verbittering zoo ver medesleepen, dat zij ook de hulp van gelukzoekers niet versmaadden. De Friezen noodigden de zeeroovers, die zich bij de Eems, de Jahde en de Wezer ophielden, tot deelneming aan den strijd uit, en ook de Graaf van Holland spoorde vreemde zeeroovers aan, den Friezen afbreuk te doen. Hoe zeer beide partijen onder dat alles te lijden hadden, zal niet uitdrukkelijk behoeven aangetoond te worden. De gebeurtenissen in Holland zelf noopten den Graaf vooreerst alle verdere ondernemingen te staken. Onder die omstandigheden, zal het gemeenschappelijke belang des handels wel de oorzaak geweest zijn, dat in 1401 eene soort van verdrag tot stand kwam.

Te midden van allerlei binnenlandsche verdeeldheden, waardoor de veertiende eeuw werd gekenmerkt, breidden de handelsbetrekkingen der Nederlanders zich uit. Dien ten gevolge werden vele steden betrokken in geschillen, die haar anders vreemd gebleven zouden zijn. Zij ondersteunden b.v. Zweden en de Hansa, toen deze in 1368 oorlog voerden tegen Denemarken. Handelsbelang was natuurlijk de drijfveer. Kampen bezat voor dien tijd reeds voorrechten in Schonen, welke Zierikzee, Amsterdam en andere plaatsen ook voor zich wisten te verwerven. Bij het sluiten van den vrede te Straalsund in 1370, werden aldaar niet alleen de genoemde steden vertegenwoordigd, maar ook Deventer, Utrecht, Zwolle, Hasselt, Groningen, Zutphen, den Briel, Middelburg, Arnemuiden, Harderwijk, Elburg, Stavoren en Dordrecht. Daaruit mag men afleiden, dat zij of reeds handel op het Noorden dreven, of er ten minste betrekkingen wenschten aan te knopen. Omstreeks denzelfden tijd,

vindt men de duidelijkste bewijzen van een toenemend handelsverkeer met Engeland, Frankrijk en meer zuidelijk gelegen streken, alsmede tusschen de Nederlandsche steden onderling. Brugge, Damme en Sluis in Vlaanderen werden geregeld door schepen uit Venetië aangedaan, welke er de voortbrengselen van het Zuiden en het Oosten brachten en die van het Noorden in ontvangst namen. Nadat in 1318 het eerste schip uit Venetië te Antwerpen was gekomen, kreeg de reeds bloeiende handel dier stad nieuw leven.

De trapsgewijze verbetering van het vaarwater in de Zuiderzee was de oorzaak, dat Amsterdam met Dordrecht kon gaan wedijveren. In de veertiende eeuw werd de scheepvaart aldaar zoo levendig, dat er ordonnantiën tot regeling daarvan noodig geoordeeld werden. Hoorn, Enkhuizen en andere plaatsen van West-Friesland, eerst na de vereeniging dier streek met Holland ontstaan, deelden in het voorrecht van Amsterdam en legden den grond tot hare latere welvaart, terwijl die van Stavoren begon te kwijnen. De steden van Zeeland bleven niet achter. De verandering, die het vaarwater er onderging, mocht Westkappel doen teruggaan, zij opende daarentegen eene nieuwe toekomst voor Middelburg, Arnemuiden en Zierikzee, die zelfs een deel van den Vlaamschen handel naar zich toe begonnen te trekken. Kortom, in alle oorden van Nederland werd de gelegenheid om scheepvaart te drijven door de bevolking op prijs gesteld. Allerwege bloeiden handel, visscherij en die takken van nijverheid, welke daarmede in verband staan.

Geheel overeenkomstig met de begrippen dier dagen, poogden de vorsten, door het verleenen van voorrechten en allerlei beschermende rechten, den bloei van sommige plaatsen nog te verhoogen. Nergens treedt dat streven der Graven van Holland en Zeeland meer in het licht, dan bij hetgeen zij voor Dordrecht deden, vooral nadat het onder Floris V den stapel der Engelsche wol had verloren. Reeds Jan I had bevolen, dat alle goederen, welke de Lek of de Merwe afkwamen, te Dordrecht ter markt gebracht moesten worden. De kooplieden uit de Oostzee mochten er komen, zonder tol te betalen, op voorwaarde dat zij hun last niet braken. De poorters van Dordrecht waren tolvrij, zoo ver 's Graven gebied zich uitstreckte. Daarbij bleef het niet. Alle koggen, evers, hulken en andere schepen, die uit zee kwamen en Dordrecht voorbij voeren, moesten er lossen en weder laden. Het werd een algemeen stapelrecht voor alle op en afvarende schepen. Die van Middelburg en Zierikzee maakten daarop eene uitzondering. Later werd dezelfde belemmering ook ten behoeve van Amsterdam, Gorinchem en andere plaatsen opgeheven of gewijzigd; doch niet zonder voortdurende tegenkanting van Dordrecht. Geen wonder, dat vele steden zich daaraan zochten te onttrekken, en dat andere dergelijke voorrechten poogden te erlangen.

Al die gunstbewijzen waren eene milde bron van twist. Het vuur der staatkundige tweedracht werd er door aangeblazen, en ontleende daaraan weder nieuwe brandstof. Welk denkbeeld moet men zich niet vormen van het aanzien eener stad als Dordrecht, doch ook van den onzekeren rechtstoestand dier tijden, als men hare poorters weinig jaren later hoort beschuldigen, dat zij een Pruissisch schip uit de haven van Schiedam hebben weggevoerd; dat zij schepen van Schoonhoven hebben genomen en aldaar geweld gepleegd; dat zij schepen te Hoorn hebben gekocht, om daarmede de Gelderschen te berooven op de Zuiderzee; dat zij te Bommel, te Vianen, te Delfshaven eenvoudig zich zelve recht hebben verschaft! Dergelijke buitensporigheden hadden niet zelden plaats, in tijden, waarin het

vorstelijk gezag niet altijd bij machte was de schuldigen te straffen. Nochtans werden, bij gebrek aan algemeene bepalingen, naar gelang dat zich de behoefte daaraan deed gevoelen, vele bijzondere voorschriften met betrekking tot de scheepvaart in het leven geroepen. Zoo ontstonden de Zeerechten van Damme, die van Westkappel, de Costumen van Amsterdam en andere, die ook elders met meer of minder wijziging gevolgd werden. Het was een zegen, dat al die voorschriften een gemeenschappelijken oorsprong hadden, namelijk de Rooles d'Oléron, die op hare beurt weder aan de wetten der Rhodiërs waren ontleend, evenals de Zeerechten van Wisby in het Noorden en het Consulat de la Mer, dat vooral in de Middellandsche Zee werd gevolgd; want zij stemden dien ten gevolge, in hoofdzaak, tamelijk wel overeen. Hoeveel de vorsten, ieder in zijn eigen rijk, in het belang van handel en scheepvaart deden, zoo schijnt toch dienaangaande, bij hunne onderlinge overeenkomsten, weinig of niets te zijn vastgesteld, voor de vijftiende eeuw. Van eenige soorten van schepen, welke in de veertiende eeuw gebezigd werden, zijn slechts de namen bewaard gebleven. Nevens de koggen en buizen, leest men telkens van kraaiers, evers, hulken, heuden, hekkebooten en andere bodems. De buizen werden nog tot verschillende einden gebruikt en kregen eerst later eene meer bepaalde bestemming. Van een kraaiër uit dien tijd, op de kust van Frankrijk, wordt gezegd, dat er 45 man aan boord waren. Hulken en heuden schijnen, doch alleen wat den naam betreft, nog iets gemeen te hebben gehad met de oude holks. De heude der veertiende eeuw had slechts één mast en zwaarden. Zoowel deze als andere soorten van schepen, worden later nog meermalen vermeld. Hierboven is reeds opgemerkt, dat de meeste dier bodems minder geschikt waren voor den krijg. Andere diensten, die zij konden bewijzen, waren oorzaak, dat de Graaf van Holland en Zeeland, ofschoon niet in het bezit eener eigenlijke zeemacht, nochtans een zeer gewenscht bondgenoot was voor naburige vorsten, die zich binnen zijn gebied, desgevorderd, van een groot aantal schepen konden voorzien, hetgeen in den loop der veertiende eeuw, en meer bepaald in de laatste jaren daarvan, bij herhaling door hen gedaan werd.

Onder al de gebeurtenissen der veertiende eeuw, die met de zeevaart in rechtstreeksch verband staan, is er zeker geene van meer gewicht, dan de meer algemeene invoering van het kompas. Daardoor werd het den zeeman mogelijk zich onbeschroomd van de kust te verwijderen, hetgeen hij tot dusverre slechts noode had gedaan. Weinig uitvindingen hebben grooter omkeering te weeg gebracht, dan de hier bedoelde. De eenvoudige naald, door de kracht van den zeilsteen aangedaan, heeft dieper en duurzamer ingegrepen in de lotgevallen van volken en staten, dan het zwaard der Dschingiskans. Zij baande den weg tot het ontdekken van landen, welke bestaan men oudtijds nauwelijks had vermoed, en veranderde den loop des handels, die sedert, meer dan vroeger, over zee werd gedreven. De gevaren, welke men daarbij moest trotseeren, namen merklijk af, toen het middel was gevonden, om zich, ook in volle zee en bij donker weder, van den rechten koers te vergewissen. De Noordster, eeuwen lang de eenige vertrouwbare gids der zeelieden, onttrok zich toch, bij stormachtig weder, niet zelden aan hun oog. Was het te verwonderen, dat men er dus tegen opzag zich te verlaten op hare aanwijzing, die meestal ontbrak, wanneer zich daaraan de grootste behoefte deed gevoelen. Noch de vlucht van kraaiën, die de zeeman met zich voerde, om zich door het instinct dier vogels te doen geleiden, noch andere hulpmiddelen, op grond zijner ervaring

uitgedacht, konden hem het gemis der Noordster vergoeden. Dit kon alleen de kompasnaald, welke daarom, niet minder dan de boekdrukkunst, medewerkte om een nieuw tijdperk voor de geschiedenis der menschheid te doen aanbreken. Hoe en wanneer men de kracht van den zeilsteen heeft leeren kennen en aanwenden, is geheel onzeker. Veilig mag men het er echter voor houden, dat zulks reeds lang voor de algemeene invoering van het kompas plaats had. Guyot de Provins, een dichter der twaalfde eeuw, ontleende reeds een beeld aan de naald, die, met een leelijken, bruinachtigen steen gewreven zijnde, de Noordster aanwees, als men haar in een stroohalm op water liet drijven. Dat hij aan die handgreep een beeld ontleende, vooronderstelt toch de vrij algemeene bekendheid daarvan. Zoodanig middel boezemde evenwel niet het rechte vertrouwen in, daar de toestel uiterst gebrekkig was en bij onstuimig weder, aan boord van een slingerend vaartuig, niet aan het oogmerk beantwoordde. Eerst omstreeks het jaar 1300 werd de inrichting van het kompas verbeterd door zekeren Flavio Grioja, een koopman te Amalfi, aan wien daarom gewoonlijk de eer der uitvinding wordt toegekend. Hij bracht op de roos slechts acht punten aan, welk getal later door de Bruggenaars tot twee en dertig werd vermeerderd. De Nederlandsche oorsprong dier indeeling wordt zelfs door vreemden erkend en blijkt trouwens uit de namen, waarmede de tusschenstreken door andere zeevarende natiën worden aangeduid. Niet dan met aarzeling schonk de zeeman het noodige vertrouwen aan de nieuwe uitvinding. Zelfs de Portugeezen, aan welke de zeevaartkunde menige verbetering te danken heeft, bedienden zich daarvan niet aanstonds. Hetzelfde wantrouwen zal wel de oorzaak geweest zijn, dat ook de Nederlandsche zeelieden zich daarop niet onmiddellijk verlieten. Naar men wil, kwam het kompas, eerst tegen het einde der veertiende eeuw, aan boord der Nederlandsche schepen in gebruik. Omstreeks denzelfden tijd begon, door de toepassing van het buskruit, ook in de bewapening der schepen verandering te komen. Evenals bij het kompas, is de juiste tijd der uitvinding van het buskruit niet te bepalen. Ofschoon vele plaatsen uit Fransche en Arabische schrijvers niet onduidelijk te verstaan geven, dat het vernielende mengsel veel vroeger reeds bekend was, zoo schijnt nochtans de aanwending daarvan tot het voortstuwen van projectielen, met andere woorden, de toepassing op het geschut, tot de eerste helft der veertiende eeuw te behooren. Zoo ver men weet, is daarvan hier te lande voor het eerst gebruik gemaakt in 1351, bij de belegering van Rozenburg, een der Hoeksche sloten, welke in het genoemde jaar werden vernield. Van geschut aan boord leest men niet, voor dat in 1396, tot den tocht naar Friesland, onder andere zaken ook bussen werden ingescheept. Het was echter niet zoo zeer tot bewapening der schepen, dan wel tot een later gebruik aan wal. Uit een verdrag, in 1418 met de Hansa gesloten, waarbij uitdrukkelijk werd bepaald dat beide partijen geene bussen en kruit van zeeroovers zouden koopen, noch die aan hen verkoopen, mag men besluiten, dat de schippers die voorwerpen wel eens aan boord hadden, zonder dat het blijkt, of zij die louter als koopwaar, dan wel tot zelfverdediging met zich voerden. Zeker is het, dat de groote schepen der vloot, die in hetzelfde jaar, ten behoeve van Jacoba van Beijeren, tot het belegeren van Dordrecht en andere einden werd uitgerust, allen van een of meer stukken geschut voorzien waren. Dit is het oudste voorbeeld van de eigenlijke bewapening der schepen met geschut, dat men hier te lande aantreft. Andere volken waren



daarin voorgegaan; doch ook bij hen had het eenigen tijd geduurd, eer het nieuwe middel tot wederzijdsche beschadiging aan boord hunner schepen was ingevoerd. Eindelijk is het niet van belang ontbloot, dat er tegen het laatst der veertiende eeuw groter regelmaat was gekomen in de uitrusting en het bestuur der grafelijke vloten, door de aanstelling van personen, die meer bijzonder belast waren met de zorg voor al wat daarop betrekking had. Zij droegen den titel van Admiraal, die blijkbaar met het Arabische „Emir” of „Emir-al-ma” verwant is, en sedert den tijd der Kruistochten bij de Westersche natiën in gebruik was gekomen. Onbekend was hij tot dusverre niet, daar Grimaldi hem reeds had gevoerd. Sommigen geven ook den bevelhebber van eene der Fransche hulpbenden, die in 1396 herwaarts kwamen, den gemelden titel. Zeker is het, dat deze in andere landen, nog geruimen tijd, niet uitsluitend aan bevelhebbers ter zee werd gegeven. Hier geschiedde dit wel. Jan van Heenvliet en Gerrit van Egmond, die in 1397 met het toezicht over de kapers belast werden, zijn de eersten, die in Nederland onder den titel van Admiraal voorkomen. In die hoedanigheid woonden zij in 1398 den tocht naar Friesland bij. Hun last was, de Friezen zoowel in de binnenwateren als op zee te beschadigen en tevens te verhoeden, dat zij eenigen toevoer of bijstand ontvingen. Al wat door hen of op hun gezag werd veroverd of verloren, zou ten hunnen voor- en nadeele komen. De veroverde sloten, landen en heerlijkheden vervielen echter aan den landsheer. Alle havens in Holland en Zeeland werden voor hen en hunne medehelpers opengesteld. De titel van Admiraal werd door de genoemde personen en door velen na hen slechts tijdelijk gevoerd; meestal slechts voor een bepaalden tocht, en de aanstelling had aanvankelijk niet eenmaal geregeld plaats, daar er in de vijftiende eeuw nog wel vloten uitgerust werden, zonder dat de bevelhebber daarover met dien titel was bekleed. Daarentegen werd hij meermalen toegekend aan schippers, die met een zeker toezicht over de koopvaarders belast waren, als deze in onrustige tijden vlootsgewijze uit de havens vertrokken. Het bijeenblijven der koopvaarders werd dan bestempeld met den naam van „in admiraalschap zeilen.” Niet zelden maakte de regeering het verplichtend, als zij enig gevaar dachtte en zich niet in staat gevoelde de afzonderlijk varende koopvaardersschepen naar den eisch te beschermen.

## HOOFDSTUK IV.

*Graven uit het Bourgondische stamhuis. — Oorlog met de Oosterlingen. — Zeerooverijen en andere gebeurtenissen te water. — Toenemende zorg der vorsten voor handel en zeevaart. — Het Bevelschrift van Maximiliaan. — Jonker Fransen oorlog. — Toestand van handel en visscherij. — Het Grootte Tractaat van koophandel met Engeland in 1496. — De schepen der vijftiende eeuw.*

Gelijk niet zelden het vertrek van den winter wordt gekenmerkt door onstuimige voorjaarsbuien, zoo was het laatst der middeleeuwen een tijd van onbeschrijfelijke verwarring. Buiten- en binnenlandsche verdeeldheden, nu eens gevoed door de staatkunde der vorsten of den ontwakenden vrijheidszin der volken, dan weder beteugeld door het zwaard of tijdelijk bijgelegd door het gemeenschappelijk belang, dreigden de welvaart te verstikken, die onder den invloed der eenvoudige kompasnaald begon te ontluiken. Na de tochten van Graaf Albrecht, was er met de Friezen een bestand gesloten, waarbij het gezag der Hollandsche graven in Friesland tot Stavoren beperkt, en het vrije verkeer met dat gewest hersteld was. De oorlog met de Heeren van Arkel en de binnenlandsche geschillen, die na den dood van Graaf Willem VI herleefden, deden de Friesche aangelegenheden een tijd lang op den achtergrond geraken. Onder die omstandigheden ging zelfs Stavoren verloren.

Voor het zeewezen waren de gebeurtenissen van de eerste jaren der vijftiende eeuw slechts van ondergeschikt belang. Wederzijdsche kaperijen tusschen Franschen en Engelschen, die niet zelden in zeeroof ontaardden, waren voor de onzen belemmerend. En het werd er niet beter op, nadat Hendrik V van Engeland in 1415 weder met eene aanzienlijke macht in Frankrijk was geland, om zijne aanspraken op de kroon der Valois te doen gelden. Hij bediende zich tot dat einde ook van Nederlandsche schepen, welke, naar men wil, ten getale van 800 gehuurd of gekocht waren.

Meer rechtstreeks hadden Holland en Zeeland te lijden, toen aldaar in 1417, na den dood van Willem VI, de Hoeksche en Kabeljauwsche tweespalt weder ontbrandde.

Achtereenvolgend traden Jan van Beijeren en Philips van Bourgondië op, om 's Graven eenige dochter Jacoba het recht tot opvolging te betwisten. Bij herhaling werden, tijdens dien binnenlandschen krijg, schepen gevorderd, tot het transporteeren van krijgsvolk en materieel, die slechts in enkele gevallen meer bepaald tot het plegen van vijandelijkheden waren uitgerust. Zoo was in 1418 eene vloot, bestaande uit koggen, buizen, baardsen, pleiten en andere soorten van schepen, onder Willem van Montfoord, ten behoeve van Jacoba en Jan van Brabant op de Maas werkzaam. Omstreeks denzelfden tijd, werd te Brielle, op last van Jan van Beijeren, eene andere in gereedheid gebracht, bestaande uit 29 buizen, 15 baardsen en eenige roeschepen. Niet alleen werden daardoor vele krachten aan handel en visscherij onttrokken, maar zij werden bovendien aangewend, om elkander te beschadigen en die bronnen van volkswelvaart te stremmen. Eene vloot, in 1426 door den Hertog van Gloucester tot ondersteuning van Jacoba herwaarts gezonden, schijnt slechts eene transportvloot geweest te zijn; want de bemanning ging bij Brouwershaven aan wal, om slag te leveren, en zij, die aan de aldaar geleden nederlaag ontkwamen, keerden met de schepen terug. Even onbeduidend zouden de bedrijven der Hoekschen op de Zuiderzee geacht kunnen worden, indien zij niet een voorbeeld opleverden van de verbittering, welke beide partijen bezielde. De bemanning toch van eenige schepen, die zich in het laatst van 1426 nabij Wieringen ophielden, deed bij zekere gelegenheid eene

landing te Enkhuizen en lichtte er geheel onverwachts, omstreeks het middaguur, een honderdtal burgers op, die op gruwzame wijze ter dood gebracht werden. Toen de schepen van Jacoba, onder Willem van Brederode, in het volgende jaar door die van Haarlem, Amsterdam, Hoorn en andere plaatsen van Noord-Holland waren geslagen, moesten tachtig gevangenen voor de gepleegde wreedheid met een dergelijk lot boeten.

Jacoba deed ten slotte afstand van hare rechten ten behoeve van Philips den Goeden, die in 1419 zijn vader als Hertog van Bourgondië was opgevolgd. Voor de Nederlandsche gewesten was de vereeniging van een grooter aantal daarvan onder denzelfden vorst niet onbelangrijk, dewijl de binnenlandsche verdeeldheden, sedert dat tijdstip, met meer nadruk konden worden bedwongen.

Mócht er aan de eene zijde, door betere handhaving van de rust in het binnenland, voor Holland en Zeeland eene schooner toekomst worden geopend, zoo dreigde de staatkunde der Bourgondische vorsten hen aan de andere zijde te betrekken in buitenlandsche geschillen, die hun anders vreemd zouden zijn gebleven. Philips had zich sedert 1433 van Engeland verwijderd en in 1435 daarentegen, te Atrecht, een verbond met den Koning van Frankrijk gesloten. Dien ten gevolge werden, bij het beleg van Calais, ook Nederlandsche schepen tegen de Engelschen gebruikt. Het oogmerk der onzen, om den toegang tot de haven der belegerde stad onbruikbaar te maken, door er oude schepen met puin te laten zinken, werd evenwel niet bereikt, daar die hinderpalen, bij laag water, stuk gehakt en in brand gestoken werden, waarna de vloed het overige deed. De geestdrift der onzen was blijkbaar niet zeer groot, want de Hollandsche en Zeeuwsche bodems vertrokken, zonder dat verder iets was gedaan. Beide partijen schenen zelfs elke aanleiding tot botsing te vermijden. Eene Engelsche vloot deed toch alleen den Vlamingen afbreuk en voorzag zich in Zeeland van mondbehoefden. Onder die omstandigheden was men in Holland weinig geneigd iets tegen haar te ondernemen. Buitendien bestond er alle reden, om eene vredebreuk met Engeland te duchten, toen dit zich, bij de geschillen met de Hanzesteden, meer aan de zijde der laatsten schaarde. Die geschillen, welke met de uitbreiding des handels in zeer nauw verband stonden en een krachtig optreden aan den zeekant noodig maakten, moeten iets nader worden uiteengezet.

Zoo lang de zeeman tegen verre reizen opzag, was de voordeelige ligging van Nederland ten volle gebleken. Schippers uit het Noorden brachten er hunne goederen, welke door die van het Zuiden werden afgehaald. Daardoor waren de Nederlandsche gewesten het middelpunt van den Europeeschen zeehandel geworden. Langzamerhand had de bevolking die voordeelen ingezien en hare eigen scheepvaart uitgebreid. Als ware het door de natuur geroepen om de vrachtvaarders tusschen het Noorden en het Zuiden te zijn, begonnen de Nederlanders, vooral nu zij met het kompas gewapend waren, voor beiden geduchte mededingers te worden. Met leede oogen zagen de steden aan de Oostzee, dat de onzen er meer kwamen dan vroeger. Haar verlangen, om zich zooveel mogelijk in het uitsluitend bezit van den Oostzeehandel te handhaven, is wel te begrijpen.

Eenige nadeelen, den onzen in het Noorden toegebracht, hadden tot wraakneming aangespoord. Deze had weder nieuwe vijandelijkheden uitgelokt, en zodoende waren door beide partijen kaperijen gepleegd, die in handelsnaujver haren oorsprong vonden. De Hanzesteden, die er reeds vroeger over hadden geklaagd, vatten in 1434 het plan tot afdoende maatregelen op, zoodra de vrede met Denemarken haar de handen ruim zou laten. Zij verbonden zich met andere kustlanden der Oostzee, welker bewoners door de onzen gewoonlijk met den algemeenen naam van Oosterlingen werden bestempeld. Later

haalden zij ook de Venetianen en Spanjaarden, die de Oostzee met hunne schepen kwamen bezoeken, tot zekere medewerking over. Het was een niet klein gevaar, hetwelk zich op die wijze boven het hoofd der onzen tezamen trok. Welk eene macht de Hansa kon ontwikkelen, indien het haar ernst was, had zij kort te voren getoond, toen er tegen Kopenhagen niet minder dan 248 schepen met 12,000 krijgslieden waren uitgerust. Er waren echter onderhandelingen aangeknoopt, die tot 1437 sleepende bleven en hier te lande de vrees voor een naderend gevaar deden verminderen. Daardoor werd het den Oosterlingen mogelijk, in het genoemde jaar, zonder voorafgaande oorlogsverklaring, een aanzienlijk getal Nederlandsche schepen aan te tasten en op te brengen, hetgeen niet alleen den eigenaars groot nadeel berokkende, maar ook veel gemor onder de bevolking veroorzaakte, die, na een mislukte oogst, met verlangen den aanvoer van graan uit de Oostzee te gemoet zag.

Het Bourgondische hof, nog altijd bezwaard door den oorlog met Engeland, deed vruchteloze pogingen om de zaak in der minne bij te leggen. De Oosterlingen weigerden de 50,000 Gld. schavergoeding te betalen, welke de onzen eischten, en maakten hierdoor den oorlog onvermijdelijk, indien men niet voornemens was den winstgevenden handel op het Noorden prijs te geven. Aan het besluit van Philips den Goeden, om in het belang daarvan naar de wapenen te grijpen, wordt niet ten onrechte een deel der populariteit toegeschreven, welke de genoemde vorst later in deze gewesten genoot. Zeker kon de band tusschen de nieuwe dynastie en de handeldrijvende gewesten niet beter gelegd worden, dan wanneer de eerste ter harte nam, wat de laatsten als eene levensvraag beschouwden. Beider samenwerking openbaarde zich in den ijver, welke de edelen en steden van Holland en Zeeland aan den dag legden, om een bevel, dat in Mei 1438 op naam van Philips was verschenen, uit te vaardigen en op te volgen. Daarin werd voorgeschreven, dat alle groote schepen, als hulken, kraaiers, ballengiers, buizen, koggen, evers en andere, welke in deze landen aanwezig waren, binnen veertien dagen van want, bussen en andere behoeften moesten worden voorzien, en dat binnen hetzelfde tijdsbestek door verschillende steden en dorpen nog 80 baardsen moesten worden op stapel gezet. Opmerkelijk is het, dat Dordrecht onder de hiermede belaste plaatsen niet genoemd wordt, schoon van elders blijkt, dat ook daar omstreeks denzelfden tijd schepen tegen de Oosterlingen in zee gebracht werden.

Verscheidene prijzen vielen den onzen in handen, onder welke ook Spaansche schepen en eene Venetiaansche kraak, die in Zeeland verbrand werd. De Hertog had de kaapvaart opengesteld tegen de schepen der Oosterlingen en allen, die den wil naar de Oostzee hadden. Geen wonder dat er dien ten gevolge veel buit gemaakt werd, doch evenmin dat de benadeelde partijen een gunstig oor leenden aan de voorstellen der Oosterlingen tot medewerking, en dat de onzen, na het einde van den oorlog, wel over de aangerichte schade werden aangesproken. Nog lang daarna klaagden de Nederlandsche schippers, dat zij met brieven van schaverhaling werden gekweld. Niet onwaarschijnlijk hadden ook de 12 gewapende schepen, die tot bescherming der haringvisscherij in de nabijheid der kust waren onderhouden, zich wel aan het benadeelen van vrienden schuldig gemaakt. Hoe dit zij, er was aanvankelijk voordeel op voordeel behaald, zoodat vele Nederlandsche schepen een bezem in den mast voerden, tot een teeken dat zij de zee hadden schoon geveegd. Om de klachten der onzijdigen te doen ophouden, verbood Philips de kaapvaart, en wees hij den Spanjaarden later zelfs zekere schadeloosstelling toe. Ten einde daarentegen zijne Nederlandsche onderdanen wat te verlichten, knoopte hij onderhandelingen aan over een

verdrag van koophandel met Engeland, dat vier jaren later voor al zijne staten van kracht werd. Intusschen bleef de oorlog met de Oosterlingen voortduren. Eene talrijke koopvaardijvloot, waarbij zich alleen uit Pruissen 23 schepen bevonden, werd in 1440 door de onzen aangetast, toen zij naar de Oostzee terugkeerde. Enkele bodems schaarden zich aan de zijde der onzen, om zodoende schip en lading tegen vernieling te vrijwaren. Te vergeefs hoopten zij dien ten gevolge verschoond te blijven; want nadat de bemanning was aan wal gezet, werden de schepen met andere prijzen in zegepraal opgebracht. De oorlog ging dus voorspoedig genoeg; doch de handel met het Noorden stond er geheel door stil, hetgeen bij de dringende behoefte, die zich hier te lande aan vreemde granen deed gevoelen, niet zonder invloed was op de stemming des volks. Ook bleef de voorspoed niet altijd aan onze zijde, vooral niet nadat de onzen zich verklaard hadden voor een verdreven Koning van Denemarken. Wel beschouwd, leden beide partijen schade en begonnen daarom naar den vrede te verlangen.

De vredesonderhandelingen, die onder de bemiddeling van den nieuwen Koning van Denemarken te Kopenhagen waren aangeknoopt, hadden in 1441 nog niet tot een gewenscht einde geleid, toen die van Hoorn en Enkhuizen het geluk hadden, met 3 of 6 kleine vaartuigen, in de nabijheid der kust van Noorwegen, 3 groote oorlogsschepen te veroveren. Spottende hadden de Oosterlingen den onzen toegeroepen, of zij al die scheepjes maar in een van de hunne wilden zetten. Zonder zich te laten afschrikken, had de bemanning der kleine schepen de groote geënterd en eene zoo geduchte slachting onder tegenpartij aangericht, dat velen uit vrees over boord waren gesprongen. De schepen werden vervolgens te Hoorn opgebracht. Onder de gevangenen, bij deze gelegenheid gemaakt, bevond zich een zekere kapitein Pieter Brandt, die, naar luid van het verhaal, tot het staken der vijandelijkheden aanleiding gaf. Hij zou namelijk zijne landgenooten tot den vrede hebben aangespoord nadat de burgers van Hoorn hem eerst een tijd lang goed hadden behandeld en hem vervolgens van al het noodige voorzien, op zijn woord hadden laten vertrekken. Stellig werd kort daarna met Denemarken, Holstein en de Deutsche orde, tegeb belofte van schadeloosstelling, vrede gesloten, en met de Hini een bestand voor tien jaren, dat later meermalen werd vernieuwd, zonder dat er ooit een eigenlijk vredestractaat op gevoed is.

In hetzelfde jaar werd ook een verdrag gesloten tusschen Groningen en eenige zeesteden van Friesland, die zich allen minder of meer in den oorlog met de Oosterlingen hadden gemengd. Hevige binnenlandsche geschillen verscheurden de noordelijke gewesten en deden op vele plaatsen den handel kwijnen. Waar men in dit opzicht gelukkiger was, ontwaakte de naijver van minder gezegende naburen. Groningen, dat veel van de Hamburgers te lijden had, die zich bij wijlen van Emden meester maakten, had daarom, in den oorlog met de Oosterlingen, de zijde van Holland gekozen. Dit was voor Workum, Hindelopen en andere plaatsen weder een geschikt voorwendsel geweest om vijandelijkheden tegen Groningen te plegen.

Iets later was de verhouding, in de noordelijke gewesten, weder geheel anders. Friesche kapers verontrustten de schepen van Hamburg en Emden, terwijl Groningen, beducht voor den toenemenden invloed der Hertogen van Bourgondië, daarentegen in 1448 met de Hamburgers een verdrag sloot. Voor zoo ver de partijwoede niet tijdelijk daarvan deed afwijken, trad ook in het noorden des lands. evenals in Holland en Zeeland, het belang van den handel, onder alle staatkundige verwickelingen, meer en meer op den voorgrond.

Schoon het niet ontbrak aan klachten over allerlei kaperijen, zoo konden Hollanders en Zeeuwen zich, gedurende de volgende regeeringsjaren van Philips den Goeden, tamelijk ongestoord op de zeevaart toeleggen. Slechts bij uitzondering werden hunne schepen tot andere einden, dan tot handel en visscherij gebezigd. Zoo moeten in 1454, bij de belegering van Bordeaux, Hollandsche en Zeeuwsche schepen in dienst van den Koning van Frankrijk zijn geweest. Ook werden, na de inneming van Konstantinopel door de Turken, weder plannen tot een kruistocht ontworpen. Tot dat einde vertrokken velen in 1464, onder aanvoering van Anthonie, een onechten zoon van Philips, met eene vloot uit Sluis naar de Middellandsche Zee, terwijl andere benden over land naar Italië gingen. De vloot hielp Ceuta veroveren en verbeidde te Marseille de bevelen van Paus Pius II, van wien het plan was uitgegaan. Na 's Pausen overlijden, werd de onderneming echter opgegeven, tot smart van velen in deze landen, waar de oude geestdrift voor de verovering van het Heilige graf weder levendig was geworden.

Niet lang daarna overleed ook Philips de Goede. Hij werd opgevolgd door Karel den Stouten, die nagenoeg altijd in oorlog was met Lodewijk XI van Frankrijk en, door zijn huwelijk met eene zuster van Eduard IV van Engeland, ook eenigermate in de zaken van het laatstgenoemde rijk werd betrokken.

Aldaar waren de twisten tusschen de huizen van Lancaster en York, zoogenaamd tusschen de Roode en de Witte roos ontbrand, welke in 1461 tot de verheffing van Eduard IV hadden geleid. De Graaf van Warwick, die veel tot dien uitslag had bijgedragen, geraakte later in onmin met den Koning en nam in 1470 de wijk. De bevelhebber van Calais weigerde de misnoegden te ontvangen, die, begunstigd door den Koning van Frankrijk, eenigen tijd in het Kanaal omzwierven en aldaar Nederlandsche schepen begonnen te nemen. Karel de Stoute beklaagde zich luide over de houding van Frankrijk, en liet tevens eene vloot van meer dan 30 schepen uitrusten, die onder den Admiraal Hendrik van Borselen eenige voordeelen behaalde. Namens den Koning van Frankrijk, werden vervolgens eenige opgebrachte schepen teruggegeven, doch met uitdrukkelijk verbod om op de kusten van Frankrijk verdere vijandelijkheden te plegen. In strijd daarmee bleef eene Nederlandsche vloot aldaar kruisen en de kust verontrusten. Door storm verstrooid kon zij evenwel niet verhinderen, dat de Graaf van Warwick naar Engeland overstak, waar hij zooveel ondersteuning vond, dat Eduard zich genoodzaakt zag naar Holland te vluchten. Vervolgd door zeeroovers, bereikte hij het gebied van zijn zwager, die hem slechts heimelijk ondersteunde. Er werden namelijk te Veere, ten behoeve van Eduard, 4 groote oorlogsschepen uitgerust en nog 14 schepen van Oosterlingen gehuurd; doch zoodra de verdreven Koning daarmee vertrokken was, liet Karel op doodstraf verbieden hem op eenigerlei wijze bijstand te verleenen. Zodoende lukte het de Hertog zich de vriendschap van beide partijen te verzekeren, waarop hij, ter wille van het ongestoorde handelsverkeer, hoogen prijs stelde. Vele Nederland's edelen vergezelden Eduard, die zijn troon herwon en later erkentelijk was voor de ontvangen hulp.

Nadat Karel in 1475 zijn zwager tot het doen eener landing in Frankrijk had overgehaald, waartoe hem een groot aantal platboomde vaartuigen verstrekt werden, begonnen de Franschen weder vijandelijkheden te plegen, tot zelfs in de onmiddellijke nabijheid der Nederlandsche kust. De steden van West-Friesland brachten dien ten gevolge 4 oorlogsschepen in zee, en begonnen hare koopvaarders te wapenen. Ongelukkigterwils viel echter eene terugkeerende koopvaardijvloot van 80 bodems, ofschoon de kleinste daarvan nog 25 man voerde, bij Klaasduinen nagenoeg geheel in de handen der Franschen. De

schippers waren, naar het schijnt. niet geheel zonder schuld, daar zij, vertrouwend op hunne goed gewapende schepen, zich te zeer van elkander verwijderd hadden. Hoorn alleen verloor bij die gelegenheid 30 schepen, en de Franschen werden door het behaalde voordeel zoo overmoedig, dat een paar hunner schepen zich op de Zuiderzee vertoonden, waar zij echter weinig uitrichtten. Hoe het in die dagen toeging, blijkt uit het bedrijf van 35 schepen, die twee jaren later in deze landen waren uitgerust. Zij veroverden eene kraak benevens 12 andere schepen en deden vervolgens eene landing in Frankrijk, waar eenige zeedorpen deerlijk geplunderd werden. Met roem en buit beladen, keerde de vloot in het najaar huiswaarts, van een der gevangen bevelhebbers de lofspraak verwervende, dat hare bemanning veeleer duivelen dan menschen geleek. Zeker waren al die kaperijen eene oefenschool, waarin de voorgangers der later zoo geduchte Watergeuzen zich tot geharde zeelieden vormden. Handel en visscherij hadden onder dat alles veel te lijden. In 1479 werden er zooveel haringbuizen en graanschepen van de onzen genomen, dat zij beweerden in honderd jaar niet zooveel schade geleden te hebben. Met afwisselend geluk, werden de vijandelikheden voortgezet, tot dat de vrede van Atrecht haar in 1482 vooreerst deed staken.

Hadden de Bourgondische vorsten niet zelden aanleiding gegeven tot stremming van het geregeld handelsverkeer, zoo was hunne bezorgdheid voor de welvaart hunner onderdanen, ook te midden van allerlei staatkundige verwickelingen, toch niet te miskennen. Dat zij menigmaal met het belang van handel en visscherij te rade gingen, is reeds gebleken. Enkele hunner maatregelen, welke de bescherming daarvan ten doel hadden, moeten nog uitdrukkelijk worden vermeld. Ten tijde van Philips den Goeden, komen zoogenoemde vredeschepen voor, welker bestemming het was koopvaarder en visschers te beveiligen. Het zeilen in admiraalschap moest daarmede gepaard gaan. De bescherming der haringvisscherij. hoewel de kosten uit de opbrengst daarvan werden gevonden, nam de regeering ter harte. Wanneer dit noodig was, schreef zij de bewapening van eenige buizen of schepen voor, die andere tot geleide moesten verstrekken.

Door het uitvaardigen van verordeningen op de uitrusting en het bestuur van vloten, door voorschriften betrekkelijk de krijgstucht en andere maatregelen, was onder de Bourgondische vorsten eene belangrijke schrede voorwaarts gedaan, om de grafelijke vloten iets meer van het karakter eener eigenlijke zeemacht te doen erlangen. Daartoe had vooral bijgedragen het geregeld aanstellen van admiraals, ofschoon de eerste hunne waardigheid slechts tijdelijk bekleedden. Achtereenvolgend komen als zoodanig voor Hendrik van Borselen, Wolfert van Borselen en Philips van Bourgondië, een zoon van den hierboven genoemden Anthonie. Philips werd in 1498 opgevolgd door zijn naamgenoot, die, evenals Anthonie, een bastaardzoon van Philips den Goeden was.

Intusschen was de regeering in 1482, na den dood van Maria, op haar zoon Philips den Schoonen, den eersten graaf uit het huis van Oostenrijk, overgegaan. Nog minderjarig, kwam deze onder de voogdij van zijn vader Maximiliaan, die, als voogd dezer landen, in 1487 een Algemeen Bevelschrift betreffende het zeewezen uitvaardigde, dat in vele opzichten de grondslag van latere verordeningen is geworden.

Daarin werd den Admiraal, zoowel in tijd van vrede als van oorlog, eene uitgebreide macht verleend tot het uitrusten van gewapende schepen en het straffen van ongeregelheden, die op zee of langs de stranden waren gepleegd. Hij moest den zeeroof beteugelen en over de wettigheid van gemaakte prijzen oordeelen. Gelijk van oudsher gebruikelijk was, zou hij 10% van den buit genieten, zonder meer. Hij mocht ambtenaren in de zeeplaatsen

aanstellen, die volgens de bestaande wetten en gebruiken recht moesten spreken, van welke uitspraak men bij den Admiraal en diens Raad, en desgevorderd bij den vorst zelven in hooger beroep kon komen. In oorlogstijd was de Admiraal rechtens bevelhebber der vloot. Ten allen tijde was hem de zorg voor de veiligheid der kust opgedragen, waar, als dit noodig werd geoordeeld, onder zijn toezicht wacht gedaan en vuurbaken onderhouden moesten worden.

Eene der heilzaamste bepalingen was ongetwijfeld, dat het bewapenen van schepen, hetgeen bijzondere personen of steden wel eens op eigen gezag hadden gedaan, voortaan niet zonder het verlof van den Admiraal zou mogen geschieden. De zoogenaamde brieven van schaverhaling (*lettres de represailles*), ofschoon ingevoerd om allerlei bijzondere geschillen in vredetijd te vereffenen, waren zeer ontaard en strekten niet zelden tot een dekmantel voor zeeroof. Nu zij alleen door den Admiraal, en dat wel onder goeden waarborg tegen misbruik, konden worden verleend, werden zij zeldzamer.

Naarmate het Oostenrijksche gezag zich over de Nederlandsche gewesten uitbreidde, werd ook het Bevelschrift er van kracht, hoewel dit in geenen deele door het eenparig nakomen van alle voorschriften daarvan werd gevolgd. Friesland bleef in een exceptioneelen toestand. In Vlaanderen worden, na 1487, nog afzonderlijke admiraals aangetroffen. De grootste tegenkanting ontmoette het Bevelschrift in Holland, dat, op grond van oude privilegiën, bij herhaling weigerde zich aan het gezag van den algemeenen admiraal te onderwerpen en nog meermalen bijzondere admiraals aanstelde. De vorsten, die het bij hunne langdurige oorlogen ongetwijfeld minder raadzaam vonden een zoo welvarend gewest van zich te verwijderen, traden slechts zelden krachtig tusschenbeiden, zoodat het geschil, bij het uitbreken van den opstand tegen Spanje, nog niet was beslist. Zeer waarschijnlijk was de omstandigheid, dat de Admiraals vele goederen in Zeeland bezaten, de oorzaak dat hun invloed daar grooter was. Wegens den onderlingen naijver der gewesten, was dit elders natuurlijk eene slechte aanbeveling.

Maximiliaan bezat, toen hij zijn Bevelschrift uitvaardigde, niet dat onbetwiste gezag, hetwelk tot doelmatige regeling van eenigen tak van bestuur dringend vereischt wordt. Nog kort te voren hadden zelfs de Admiraals en hun geslacht ééne lijn getrokken met de misnoegden in Vlaanderen. Wel was Maximiliaan er in geslaagd zijn invloed in het Sticht te vermeerderen en de Hoekschen, die zich aldaar ophielden, te verdrijven; doch hij had niet kunnen beletten, dat zij de wijk namen naar Sluis, waar zij, wegens de heerschende stemming in Vlaanderen, een goed onthaal vonden. Daar kozen de Hoekschen in 1488 Jonker Frans van Brederode tot hun hoofd, naar wien de laatste opflikkering der oude tweespalt genoemd wordt.

De ondernemingen van hen, die om staatkundige redenen gebannen zijn, ontaarden daar, waar de gelegenheid hiertoe zich voordoet, meestal in het plegen van zeeroof. Van die waarheid, welke door de geschiedenis van elke zeevarende natie wordt verkondigd, leverden ook de Hoekschen te Sluis het bewijs. Na geruimen tijd de stranden van Holland en Zeeland verontrust te hebben, brachten zij zelfs eene vloot van 48 schepen in gereedheid, waarmede zij de Maas binnenstevenden. Rotterdam werd door hen ingenomen, en bleef een tijd lang het uitgangspunt bij hunne strooperijen te land en te water. Hiertoe bedienden zij zich van rijnschepen, kromstevens, roeijachten en buizen, waarmede zij de binnenwateren van Holland onveilig maakten. Tot stuiting hunner geweldenarijen, werd er heirvaart tegen hen geboden, terwijl Dordrecht, Gouda, den Briel en Vlaardingingen meer bepaald in last kregen voor het bewaken der stroomen te zorgen. In



weerwil der genomen maatregelen, bleven de Hoekschen uit Rotterdam en Sluis allerwege schrik verspreiden. Zelfs gelukte het hun een aanval tegen de eerstgenoemde stad af te slaan. Toen zij echter niet lang daarna met eene vloot van 40 bodems, bestaande uit kromstevens, rijnschepen, roeijachten en buizen, met 1400 man, de Lek waren opgevaren. leden zij, na een gevecht van drie uren met de vloot van Maximiliaan, onder welke zich 6 oorlogsschepen bevonden met zwaar geschut, waarvan zij zelven volstrekt niet voorzien waren, eene geduchte nederlaag. Vele gevangenen en de meeste hunner schepen werden in zegepraal te Dordrecht opgebracht. Een onmiddellijk gevolg daarvan was het nauwer insluiten van Rotterdam, dat zich weldra moest overgeven. Den 26<sup>sten</sup> Juni 1489 vertrok Brederode van daar met de zijnen, stevende met 18 kromstevens de Maas uit en keerde terug naar Sluis, waar de Hoekschen nog een tijdlang plannen tegen de overige deelen des lands bleven beramen. Toen zij zich echter in 1490 weder met eene vloot van 38 schepen, met 1200 man, op de Hollandsche stroomen waagden, langs de oevers roovende en brandende, werden 86 schepen, met 3000 man, tegen hen uitgerust. Bij Brouwershaven kwam het tot een gevecht, waarin de Hoekschen zoodanig geslagen werden, dat slechts 9 hunner schepen met 390 man ontkwamen. Brederode zelf, met velen der zijnen gevangen genomen, werd naar Dordrecht gevoerd, waar hij later aan zijne wonden overleed. Deze nederlaag was beslissend, ofschoon de Hoeksche party, welke van dien tijd af Jan van Naaldwijk als haar hoofd beschouwde, langs de kusten van Holland, Zeeland en West-Friesland met hare schepen nog zooveel schrik bleef verspreiden, dat alhier niemand de havens durfde verlaten. De ontevredenheid der bevolking over de zware lasten werd er door gevoed, en de Hoekschen trokken er partij van, door zich op sommige plaatsen als de verlossers van het Oostenrijksche juk voor te doen. Albrecht van Saksen, stadhouder van Maximiliaan, besloot nadat hij een opstand in West-Friesland, bekend onder den naam van Kaas- en Broodspel, had gedempt, de kwaal in den wortel aan te tasten en Sluis zelf te belegeren. Tot dat einde begaf hij zich met een leger derwaarts, terwijl de insluiting der stad aan den zeekant aan den Admiraal Philips van Bourgondië werd opgedragen. Meer dan 100 bodems, waaronder 43 oorlogsschepen, vele heuden, hulken en 12 Engelsche schepen, lagen op de Schelde en in het Zwin. Te vergeefs poogden de belegerden een gedeelte dier vloot in brand te steken, door middel van een vlot met brandende pektonnen, hetwelk zij bij nacht met de ebbe lieten afdrijven. Zij slaagden er niet in, zich op die wijze een uitweg te banen, en gaven in 1492 de stad over, welke gebeurtenis het gevaar van dien kant deed ophouden en tevens als het einde der Hoeksche en Kabeljauwsche twisten wordt aangemerkt.

Niet weinig hadden handel en visscherij onder dat alles geleden. Reeds in het begin der vijftiende eeuw, was het verkeer met de steden der Oostzee zeer levendig. Dordrecht. Haarlem, Amsterdam, Nijmegen, Zutphen. Harderwijk. Deventer, Kampen en Zwolle hadden in 1418 te Lubek een verbond met de Hansa geteekend. Amsterdam was na 1437 meer op Zweden, Denemarken en andere plaatsen van het Noorden gaan handelen. Hoe zulks den naijver der Hanzesteden opwekte en tot een oorlog met haar aanleiding gaf, is gebleken. Enkhuizen begon zich meer op de zeevaart toe te leggen en kreeg eerlang voorrechten in de Sond. Met Hoorn, Medemblik, Monnikendam en Edam, nam het maatregelen tot beveiliging der vaart naar het Noorden. Zierikzee en andere steden van Zeeland bloeiden, ofschoon hare welvaart niet zelden ernstig werd bedreigd. Te Veere liepen dikwijls 60 schepen tegelijk in of uit. De schepen dier stad genoten tolvrijheid in de Sond. De aanzienlijke handel van Sluis, waar in den winter van 1459 wel 150 schepen met

marsen lagen, werd langzamerhand ten deele naar Zeeland verlegd. De verliezen, later door enkele steden van Nederland geleden, kunnen eenigermate doen oordeelen over den trap van welvaart, dien zij hadden bereikt. Het verkeer met Spanje nam toe. Schepen uit Genua en Venetië brachten de goederen uit de Levant te Antwerpen en in Vlaanderen. In Holland ontving men die nog altijd over land.

Jaarlijks werden vele schepen tot de haringvangst gebezigd, die sedert de uitvinding van het kaken meer van beteekenis was geworden. Hoorn en Enkhuizen streefden, in dien tak van nijverheid, alle steden voorbij. Er was aanvankelijk weinig mededinging, zoodat de Nederlandsche visscher een tijdlang bijna de geheele Christenheid van zijn geliefd zeebanket voorzag. Was het te verwonderen, dat hij gaarne overal vrijelijk wenschte te visschen, en dat de ontevredenheid van allen, die in handel en visscherij hun bestaan vonden, meermalen tot gemor en dadelijkheden oversloeg, als die bronnen van volkswelvaart lijdelijk in haren loop werden gestuit?

Vele handelsverdragen toonen, dat de vorsten die takken van nijverheid wenschten aan te kweeken. Merkwaardig vooral is het groote Handelstractaat, dat Philips de Schoone in 1496, kort nadat hij zelf de regeering had aanvaard, met Hendrik VII van Engeland sloot. Er werd uitdrukkelijk in bepaald, dat een schip, hetwelk op de kust van eene der beide partijen gestrand was, niet zou worden verbeurd verklaard, maar den eigenaren teruggegeven, al werd er dan ook geen mensch, hond, kat of haan levend in gevonden. Het onderging later verschillende wijzigingen, die meestal niet in ons voordeel waren. Zoo werd in 1506 het artikel, waarbij den onzen de vrije visscherij in de nabijheid der Engelsche kust was toegestaan, weggelaten. Eene dergelijke beperking, met betrekking tot het gebruik van de kustzee eener andere mogendheid, is echter geenszins in strijd met onze tegenwoordige begrippen. Anders is het gelegen met het barbaarsche strandrecht, hetwelk den souverain aanspraak gaf op al wat de zee op zijne kusten wierp. Dit bleef afgeschaft en werd, onder den invloed der toenemende beschaving, ook elders verzacht of opgeheven. Omstreeks denzelfden tijd geschiedde zulks in het Noorden, ten behoeve van Amsterdam, Enkhuizen en andere plaatsen <sup>1)</sup>).

*1) Hautefeuille noemt, in zijne „Histoire du droit maritime”, een verdrag van 1478 tusschen Maximiliaan en Eduard IV, waarbij het strandrecht eenigszins getemperd werd, het eerste voorbeeld van dien aard in het noorden van Europa; doch zulks moet volgens Luzac I, Bijlage C. 6, in Denemarken, ten behoeve van Amsterdam, reeds in 1461 hebben plaats gehad. Wat meer is, de Aartsbisschop van Riga bedong reeds in 1277 alleen bergloon. In eene oude beschrijving der stad Demmin, wordt het strandrecht, het wrakrecht, de zeevonden, de zeedriften en dergelijken bij alle beschaafde natiën in onbruik, en werd het eigendomsrecht, door vele bepalingen, ook in geval van schipbreuk gewaarborgd.*

Over het algemeen begon zich, tegen het einde der vijftiende eeuw, voor de Westersche maatschappij eene betere toekomst te openen. De duisternis der middeleeuwen week, onder den invloed van het kompas, de drukkunst en eene reeks van andere gebeurtenissen, onder welke ook de verovering van Konstantinopel door de Turken. De ondernemingsgeest was ontwaakt en had in den loop dier eeuw geleid tot het opsporen van nog onbekende streken der aarde. De ontdekking van Amerika en het vinden van den weg naar Oost-Indië, om de kaap de Goede Hoop, hadden er de kroon op gezet. Medegesleept door den geest des tijds gingen ook enkele Nederlandsche schippers iets verder en bezochten de Kanarische eilanden. Weinig zal echter het toen levende geslacht hebben

vermoed, dat eenmaal de schatten, waarvan de tijdgenoot droomde, juist op Nederlandschen bodem zouden worden uitgestort. Al aanstonds hadden de Nederlanders van de ontdekkingen van Portugeezen en Spanjaarden niet geringe zijdelingsche voordeelen. daar hun handel op de havens dier landen, na het huwelijk van Philips den Schoonen met Johanna de Krankzinnige, zeer werd uitgebreid. Hoe nadeelig die nadere betrekking tot Spanje en de hierop gevolgde vereeniging met dit rijk onder één hoofd in andere opzichten mocht wezen, voor den koopman was zij een heuglijke

*Een privilegie vermeld van 1479, waarin Hertog Bogislaus X van Pommeren, aan de schippers en kooplieden van Stralsund, Greifswald, Demmin en Anclam, vergunt hunne schepen en goederen in geval van schipbreuk op zijne kusten te bergen, of tegen een redelijk loon te doen bergen. Van oudsher waren de bepalingen in het Zuiden meer gematigd. De wetten van Rhodus kenden slechts bergloon toe en hielden strafbepalingen in op het nemen van gestrande goederen en het mishandelen van schipbreukelingen. Ook de Roolles d'Oléron keurden alle rechten van gestrande goederen af, en lieten alleen het betalen van bergloon toe. Vele bijzonderheden over dit onderwerp worden medegedeeld door Heemskerk in de Bataafsche Arcadia, p. 288 e. v. alsmede door Olivier, in zijn werk over het Zeerecht van vroeger en later tijd, p. 349 e. v. De slotsom daarvan is, dat het strandrecht ook in deze landen trapsgewijze gematigd werd, en dat de eigenaar, sedert de 15<sup>e</sup> eeuw, schier overal, binnen jaar en dag, het verlorene tegen redelijkbergloon, meestal  $\frac{1}{3}$  der waarde, kon terugkrijgen.*

gebeurtenis; want zij schonk hem de gelegenheid tot het erlangen van een winstgevenden tusschenhandel, dien hij later slechts tijdelijk gestremd zag, om daardoor als ware het genoodzaakt te worden tot het verwerven van een nog meer winstgevenden eigen handel. Wat de schepen zelve betreft, leest men, nevens de oudere soorten, van ballengiers, baardsen, seinschepen, kromstevens en andere, van welke bouw en inrichting echter weinig met zekerheid bekend is. De buizen, vermoedelijk nog altijd de nakomelingen der breede schepen, waarmede Vaderlandsche pelgrims, eeuwen geleden, het Heilige land hadden bezocht, begonnen eene voorname rol te spelen, nadat zij meer bepaald tot de haringvangst werden gebezigd. Sedert 1416 had men er te Hoorn, te Enkhuizen en in Zeeland tot dat einde gebouwd. Van eenige ten oorlog gewapende buizen en hulken wordt gemeld dat de eersten met 50, de laatsten met 100 koppen bemand waren. De ballengiers, welke naam eenige verwantschap met dien van den walvisch (balaena) schijnt te hebben, hetzij omdat zij tot het vangen daarvan werden gebruikt, of omdat zij, even als de oude draken en slangen, oorspronkelijk in vorm eenig punt van overeenkomst met den genoemden visch gehad hadden, waren in de vijftiende eeuw lichte vaartuigen, zeer geschikt tot het doen van verkenningen en het jacht maken op andere schepen. Daarom bedienden vele zeeroovers zich ook bij voorkeur van ballengiers.

Zeer dikwijls wordt, in den loop der vijftiende eeuw, gesproken van baardsen, welke grootte nog al uiteenlopend moet zijn geweest. Van de stadsbaardse te Hoorn wordt uitdrukkelijk gezegd, dat zij zoowel door riemen als door zeilen werd bewogen. Eene andere, later te Edam gebouwd, was hoog van boord, lang en wijd naar behooren, en ruim van geschut en ander oorlogstuig voorzien. Zij had weinig diepgang, kon bij stil weder geroeid worden en zeilde uitmuntend. Toen zij eenmaal den Bisschop van Utrecht van Kampen naar Amersfoort geleidde, voerde zij 80 schutters en 20 bootsgezellen. De

Kerkvoogd nam bij die gelegenheid eene proef van hare bezeildheid, welke ten volle aan de verwachting beantwoordde, daar zij alle vooruitgezonden schepen inhaalde. In het voorbijgaan zij opgemerkt, dat die liefhebberij van den Bisschop zich wel eenigszins laat verklaren uit de omstandigheid, dat het Philips van Bourgondië was, die na 1498 als Admiraal had gediend.

Omstreeks 1460 kwam in den bouw der schepen eene belangrijke verandering. Tot nog toe had men hier de hulken, kraaiers, razeilen en andere schepen krapschuitsgewijze, d. i. met de planken over elkander gebouwd; doch in het genoemde jaar ging men dat te Hoorn karveelsgewijze doen. Bij boeiers, smakken en andere vaartuigen begon men namelijk de planken met sponden in elkander te drijven, hetgeen men karveelen noemde. Elders wordt omstreeks dezen tijd van karveelschepen melding gemaakt, waarmede dan echter eene geheel andere en grootere soort wordt bedoeld, waartoe misschien die in Zeeland behoorden. Later komen zij ook hier te lande voor. Zij waren zeer geschikt voor de groote vaart, en Columbus had er zijne ontdekkingsreis mede ondernomen.

Onder Philips den Goeden waren voor de vaart naar de Middellandsche Zee wel galeien uitgerust. Denzelfden naam gaf men evenwel niet zelden aan kleine binnenvaartuigen, die meermalen eenvoudig roeischepen of roeijachten genoemd werden. Enkele voorbeelden treft men nochtans aan van dergelijke schepen, die, evenals hunne naamgenooten in de Middellandsche Zee, geducht in den strijd waren. Daartoe behoorde eene Amsterdamsche galei, welke 32 riemen voerde.

Uit het voorgaande blijkt, dat te midden van de staatkundige stormen der vijftiende eeuw, ook op Nederlandschen bodem reeds enkele lichtstralen waren gevallen van den nieuwen dag, die voor de menschheid begon aan te breken. Wel verre van rust te verleenen, was de volgende eeuw nog onstuimiger. De Nederlandsche zeeman bleef echter, ondanks alle beletselen, zijn doel najagen en zich zodoende voorbereiden tot de grootsche taak, welke hem eerlang door het vaderland zou worden opgelegd.

## HOOFDSTUK V.

*Geldersche oorlog. — Verwickelingen in het Noorden. — Tochten naar de Middellandsche Zee. — Oorlogen met Frankrijk. — Ordonnantie op het bewapenen van koopvaarders. — Handel en visscherij in de zestiende eeuw. — De schepen en vloten der Graven uit het Oostenrijksche huis. — Sporen eener vaste zeemacht. — Het begin van den opstand.*

De schoone uitzichten, welke het laatst der vijftiende eeuw voor Nederland had geopend, werden spoedig in niet geringe mate beneveld. Nauwelijks toch was de Hoeksche en Kabeljauwsche twist geëindigd, of de kiem was reeds gelegd tot een anderen binnenlandschen krijg, die met kleine tusschenpoozen, nagenoeg eene halve eeuw bleef voortwoeden. Afkeerig van het Bourgondische en Oostenrijksche gezag, had Gelder den jongen Karel van Egmond als Hertog erkend, en daarentegen geweigerd Philips den Schoonen als zoodanig te huldigen. De hierover ontstane strijd werd voortgezet onder Maximiliaan, toen deze, als voogd van zijn minderjarigen kleinzoon Karel van Oostenrijk, andermaal het bestuur had aanvaard, en werd eerst in 1543 ten einde gebracht. Op de Zuiderzee en langs de kusten daarvan deden beide partijen elkander gevoelige afbreuk. Wederzijdsche verbittering kenmerkte den strijd, waarin de gevangenen niet naar oorlogsrecht behandeld, maar gewoonlijk als zeeroovers ter dood gebracht werden. Vooral werd de strijd te water met hevigheid gevoerd, nadat een gedeelte van Friesland, misnoegd over het gezag, dat Albrecht van Saksen en de zijnen aldaar van de Oostenrijksche vorsten hadden gekregen, zich aan de zijde van den Gelderschen hertog had geschaard. Onder Grootte Pier en zijn neef Grootte Weerd, schuimden de zoogenaamde Geldersche Friezen de Zuiderzee af, zonder zich veel aan gesloten verdragen te bekreunen. Geene levende ziel werd door hen gespaard. Natuurlijk spoorde dit aan tot wraak, die weder aanleiding gaf tot nieuwe wreedheden.

Niet ten onrechte noemde Grootte Pier zich den verwoester der Denen, den wreker der Bremers, den aanhouder der Hamburgers en het kruis der Hollanders. Men wil, dat hij galg en rad in zijn wapen voerde. Zeker wierp hij de gevangenen in zee, hetgeen hij spottenderwijze met den naam van „voeten spoelen” bestempelde. In een oud versje, wordt hij sprekende ingevoerd, met de belachelijke titels van Koning van Friesland, Hertog van Sneek, Graaf van Sloten, Vrijheer van Hindelopen en Kapitein-Generaal van de Zuiderzee. Met zijne baardsen, seinschepen en andere bodems van onderscheiden grootte, was hij de schrik van alle zeelieden en kustbewoners.

In 1517 was eene bende van meer dan 3000 man, met 150 schepen, de Zuiderzee overgestoken, plunderde en brandde te Medemblik, op vele dorpen en hield vervolgens te Alkmaar, acht dagen lang, zoodanig huis, dat de burgers verklaarden, dat zij de geleden schade in geen dertig jaren zouden te boven komen. Onverpoosd had Grootte Pier intusschen zijne rooverijen voortgezet. Zelfs begon de vrees veld te winnen, dat hij zijn handwerk ook in de Noordzee zou gaan uitoefenen, tot onberekenbaar nadeel der haringvisscherij. Onder die omstandigheden werd op eene dagvaart te Delft tot het uitrusten van een zeker getal oorlogsschepen besloten, onder het bevel van Anthonie van Houten, Heer van Fleteren. Tot welk een trap de verbittering was gestegen, blijkt uit den aanhef van zijn schrijven tot aanmoediging der kaapvaart. Daar leest men: „De Heere van Fleteren, Admiraal van der Zuyder zee, consenteert ende gheeft oorlof van 's Conincx

weghen, dat eenen yegelycken wie hy zy, sonder dienst, sal moghen rooven, branden, pilgeeren, en doodtslaen de rebellen ende vyanden des Conincx, en hare goeden aenveerden, en houden voor goede ende vrye prijs ende buyt, sonder yemands wedersegghen." Alleen werd den „voorschreven" Admiraal en diens Raad het recht voorbehouden, om over de rechtmatigheid der gemaakte prijzen te oordeelen, waaruit al weder schijnt te blijken, dat de algemeene Admiraal in de geheele zaak niet werd gekend. Ofschoon Groote Pier in 1519 weder als stil burger ging leven, zoo hielden de rooverijen en wederzijdsche strafoefeningen toch niet op. Nog in 1522 werden Texel en Wieringen gebrandschat door eene vloot, onder Groote Weerd, die kort daarna ook eene terugkeerende Oostzeevloot wegnam. In het volgende jaar onderwierp zich echter geheel Friesland aan Karel van Oostenrijk, sedert zijne verheffing tot Keizer van Duitschland algemeen bekend als Karel V.

Geheel vervuld met de zorg voor een gevaar, dat zoo van nabij dreigde, had men den handel in het Noorden slechts weinig beschermd. Wel waren in 1510 eenige oorlogsschepen tot beveiliging eener koopvaardijvloot uitgerust, doch zij hadden aan het oogmerk niet beantwoord, en de geleden nederlaag had geene andere gevolgen gehad, dan dat eenige bij die gelegenheid door ons verloren schepen later werden in beslag genomen, toen zij, als vreemde koopvaarders, de Nederlandsche havens bezochten. Kort nadat een bestand met Lubek uitzicht had gegeven op eene vredelievende bijlegging der geschillen, verscheen Christiaan II, die in 1523 uit Denemarken was verdreven, in deze gewesten, om er zich van de noodige schepen te voorzien. Dordrecht en Amsterdam, beducht voor de gevolgen, wisten het vertrek dier schepen te beletten, en haalden zich daardoor de vijandschap van den balling op den hals, die wraak nam door een plundertocht in Holland. Karel V besloot zijn zwager ') met eene som gelds en 12 schepen tevreden te stellen, waarmede deze zijn geluk in het Noorden zou kunnen beproeven. Wel verre van nu onzijdig te blijven, zonden de Amsterdammers en Waterlanders hem nog bedektelijk hulp, terwijl hij in Christiania belegerd werd. De Denen, die reeds eenige vijandelikheden hadden gepleegd, begrepen de zaak en hielden de Sond alleen voor de schepen uit Holland en West-Friesland gesloten.

*') Christiaan II was gehuwd met eene zuster van Karel V.*

De gevolgen daarvan bleven niet uit. Weldra ontstond er duurte en gebrek, terwijl 400 koopvaarders stil lagen, en 10.000 personen, die middellijk of onmiddellijk van de zeevaart leefden, tot armoede vervielen. Eene vloot van 60 bodems in het belang van den handel naar het Noorden gezonden, boezemde slechts tijdelijk ontzag in. Bovendien ware de onderlinge naijver der gewesten bijna verderfelijk geworden voor Holland; want de Vlaamsche en Zeeuwsche steden, die inmiddels den handel met het Noorden meer aan zich hoopten te trekken, werkten de plannen der regeering tegen. Gerard van Meeckere vertrok echter in 1533 met 30 schepen naar het Noorden en hield de Sond een tijd lang voor alle andere schepen dan Nederlandsche gesloten, waarna een verbond van koophandel met Denemarken en een verdrag met Lubek tot stand kwam.

Vele Nederlandsche gewesten waren nu reeds onder één vorst vereenigd, en dat wel onder Karel V, van wiens uitgestrekt gebied men te recht zeide, dat de zon daarin niet onderging. Het verhoogde hun aanzien en opende in menig opzicht nieuwe bronnen van welvaart, doch wikkelde hen ook dieper in allerlei buitenlandsche aangelegenheden. Karel V, in

Duitschland belemmerd door de bewegingen der Protestanten en hier te lande door den twist met Gelder, voerde eene reeks van oorlogen met Frans I en diens opvolger, had zijne Oostenrijksche erflanden te beschermen tegen de Turken, en moest in het belang, vooral van zijne zuidelijke staten, den zeeroof in de Middellandsche Zee beteugelen. Geen wonder, dat Nederland, eene parel aan 's vorsten kroon en eene goudmijn, rijker dan die van Peru genoemd, in dat alles meer of min betrokken werd, en zich op die wijze verplicht zag, ook ter bevordering van algemeene belangen, het zijne bij te dragen.

Gedurende de beide eerste oorlogen tusschen Karel V en Frans I, had de Nederlandsche handel wel schade geleden door de kaperijen der Franschen, doch de krijg te water was schier uitsluitend in de Middellandsche Zee gevoerd. Spanje en Italië hadden er de schepen toe geleverd, ofschoon bij uitzondering enkele Nederlandsche gebruikt mogen zijn.

Nadat Genua zich aan de zijde van Karel had geschaard, was Frans I het oor gaan leenen aan de voorstellen van den Sultan Haradyn Barbarossa, een zeeroover, die zich vroeger van Algiers had meester gemaakt, nestelde zich ook in Tunis, van waar hij de Middellandsche Zee onveilig maakte. Hij genoot de medewerking van den Sultan, die hem tot zijn Kapudan Pascha benoemde, en van Frans, die hem omstreeks dezen tijd met 12 galeien ondersteunde. Karel besloot aan dien staat van zaken een einde te maken, en stak in 1535, met nagenoeg 500 schepen en 30,000 man, van Cagliari naar de kust van Afrika over, versloeg het leger van Haradyn en bezette Tunis. Muley Hassan, vroeger van daar verdreven, werd hersteld, 20.000 Christen-slaven werden verlost, en de sterkte Goletta, aan den ingang der baai, bleef voorloopig in Karel's bezit.

Aan dien tocht, waaraan men den glimp eener kruisvaart had gegeven, omdat het de bestrijding der Ongeloovigen gold, namen vele Hollandsche en Zeeuwsche schepen deel. Enkhuizen alleen zond 4 karveelschepen, van welke er op de terugreis 3 vergingen, die elk op eene waarde van 5000 gulden werden geschat.

In 1538 werden vele schepen hier te lande bedwongen, toen Karel het plan had ontworpen den Sultan in diens eigen hoofdstad aan te tasten. Uit Veere zeilden 44 hulken en andere groote schepen, die te Malaga aankwamen; uit Amsterdam vertrokken er 56, die echter te Duins weder ontslagen werden. De houding der Protestanten in Duitschland, de gebeurtenissen in Gelderland, waar zich, na den dood van den Hertog, een nieuwe pretendent had opgedaan, en de volksbewegingen te Gent waren de redenen, waarom de Keizer vooreerst van het geheele plan afzag. Eene latere onderneming tegen Algiers, waar Karel in 1541 Hassan Aga voor diens zeerooverijen hoopte te tuchtigen, werd, tegen den raad van den Genueeschen admiraal Doria, te laat in het najaar aangevangen en liep allerongelukkigst af. Storm verstrooide of vernielde de schepen der gelande troepen, die aan alles gebrek leden, en eerst na een marsch van drie dagen de schepen bereikten, welke gespaard waren gebleven. Karel zelf zwalkte geruimen tijd op zee rond, en de Gelderschen, die van de gelegenheid gebruik hadden gemaakt tot het doen van een inval, riepen den Antwerpenaren toe, dat hun keizer en heer, evenals de profeet Jonas, door de visschen was opgegeten. Aan dien rampzaligen tocht, hadden weder 4 groote karveelschepen van Enkhuizen deelgenomen.

De veiligheid des handels, vooral nadat het verkeer met de Spaansche havens zich had uitgebreid, was voor Nederland eene geenszins onverschillige zaak. Vele schepen, die er te huis behoorden, bedekten de Noordzee en den Oceaan. Als men slechts nagaat, dat zij tot bereiking hunner bestemming de kusten van Frankrijk moesten passeeren, dan springt

het nadeelige der herhaalde oorlogen met dit rijk aanstonds in het oog. De Fransche zeemacht mocht zich op den Oceaan nog weinig ontwikkeld hebben, de kaapvaart had er eene des te hooger vlucht genomen. Daarenboven stond de kans niet gelijk, dewijl de Franschen meestal rijk geladen schepen veroverden, en de onzen zich in den regel met het nemen van kaperschepen moesten vergenoegen. Aan voorbeelden van krachtsinspanning en list ontbrak het niet. Zoo liet eene sterke heude van Dordrecht, schijnbaar rijk geladen, zich in 1536 voor de Maas door 2 Fransche kapers nemen. Nauwelijks waren de Franschen echter aan boord, of vijftig wakkere gasten, die zich verscholen hadden, sprongen te voorschijn en maakten zich op hunne beurt van de beide aanvallers meester, die te Dordrecht in zegepraal werden opgebracht. Ook had zekere Frans Bemen, met eene oude heude uit Zeeland en slechts 28 man, een galjoen met 72 man veroverd en vervolgens, met behulp van dat genomen schip, nog 15 andere prijzen gemaakt.

Ontegengesteld maakten vele dier kapers zich nu en dan aan de grootste buitensporigheden schuldig. Dien ten gevolge gaf de gewettigde inspanning van particuliere krachten veelal aanleiding tot schromelijk misbruik. Klachten over zeerooverijen waren aan de orde van den dag, en hadden niet zelden geduchte strafoefeningen ten gevolge.

Dezelfde Frans Bemen schijnt later zijn lastbrief overtreden te hebben, en moest daarvoor met zijn leven boeten. Hij onderging zijne straf te Bremen, waar men omstreeks dien tijd den zeeroof met nadruk tegenging. Niet minder dan 73 personen, welke zich daaraan hadden schuldig gemaakt, werden aldaar in 1539 binnen twee dagen tijds met de galg gestraft.

Bij het uitbreken van den vierden oorlog tusschen Karel V en Frans I, spanden Denemarken en Gelderland met den laatsten samen. Hunne schepen roofden de onze en bedreigden aanhoudend de kusten. Omgekeerd werd ook der tegenpartij weinig rust gelaten. Maximiliaan van Bourgondië, die zijn vader Adolf als Admiraal was opgevolgd, zond 9 schepen uit Zeeland. Op de Garonne, vernielde dat smaldeel eenige koopvaarders en voerde andere als goeden prijs mede. Een plundertocht aan den wal werd door een deel der bemanning ondernomen. Klokken uit kerktorens waren de zegeteekenen, welke de gelande troepen medebrachten. Het was niet de eenige gelegenheid, waarbij de onzen op de Fransche kust huishielden, ten einde zich, naar het gebruik der tijden, eenigszins schadeloos te stellen voor de nadeelen, door onzen eigen handel geleden.

Nadat Willem van Gulik, die inmiddels Karel van Gelder was opgevolgd, zich in 1543 had moeten onderwerpen, kwamen ook Gelder en Zutphen onder het gezag van Karel V, waardoor het gevaar van dien kant voorgoed ophield. Een verbond met Denemarken herstelde ook het geregelde verkeer met het Noorden. Fransche, Schotsche en Engelsche kapers, de laatsten zelfs in weerwil van een gesloten verbond, bleven echter handel en visscherij bedreigen. Nederlandsche kooplieden en schippers deden niet altijd het noodige tot bescherming hunner bodems, ja velen werden beschuldigd, dat zij niet zelden slechte schepen hoog assureerden, om van het verlies daarvan voordeel te trekken.

Met klem trad de regeering tusschenbeiden, tot bescherming van den eigendom harer onderdanen en tot wering van misbruiken. Zij verleende konvooi en schreef verschillende maatregelen voor, die echter meestal tegenkanting vonden bij hen, die bij den bloei der zeevaart geen rechtstreeksch belang hadden. Zoo kwam in 1547, eerst na veel gehaspel over het vinden der kosten, de uitrusting van eenige oorlogsschepen tot bescherming der haringvloot tot stand, hetgeen ook in de volgende jaren plaats had. Al die moeielijkheden noopten de Landvoogdes, toen in 1552 de oorlog met Frankrijk bij vernieuwing was



uitgebroken, de vaart geheel te verbieden, indien er niet eerst voor het uitrusten van schepen tot bescherming daarvan was gezorgd. Een zeker aantal bodems werd dien ten gevolge gereed gemaakt; doch de maatregel was blijkbaar niet voldoende, dewijl in weerwil daarvan, nog omstreeks 50 buizen in de handen des vijands vielen. Behalve dat en andere verliezen, trof den handel gedurende denzelfden oorlog nog eene groote ramp, toen eene uit Spanje terugkeerende koopvaardijvloot, nabij de Hoofden, onverwachts werd overvallen. Opmerkelijk is het, dat de bijzonderheden dier gebeurtenis zeer verschillend worden opgegeven, en dat zelfs met betrekking tot den tijd, waarop zij plaats had, niet de gewenschte eenparigheid heerscht. Waarschijnlijk was het in 1554 of een jaar later, dat 22 Nederlandsche koopvaarders, uit Spanje terugkomende, nabij Calais, door een nagenoeg gelijk aantal Fransche schepen uit Dieppe werden aangetast. De Nederlandsche schippers, wier bodems goed bewapend, doch zwak bemand waren, poogden te vergeefs het enteren te beletten. Vijftien Fransche schepen slaagden er in, een gelijk aantal Nederlandsche aan boord te klampen. Hevig was de strijd, die van 's morgens 9 tot 's namiddags 3 uren werd gevoerd. Te midden daarvan ontstaat er plotseling, door eene niet met zekerheid bekende oorzaak brand. Het vuur breidt zich van de schepen der eene partij over die der andere uit, en aan beide zijden worden 6 bodems eene prooi der vlammen. Vele strijders werpen zich in zee, om aan een wis verderf te ontkomen, en worden zonder onderscheid door de andere schepen aan boord genomen. Daaraan schrijven de onzen het verlies van nog 5 hunner schepen toe, die, volgens hen, door geredde vijanden veroverd en te Dieppe opgebracht werden.

Geheel anders luidt het verhaal der Franschen, die verklaren, dat zij slechts 6 schepen met 400 man oprachten, omdat de andere, die zich reeds hadden overgegeven, gedurende de verwarring waren ontsnapt. Zeker waren er dus 6 schepen der onzen verbrand en 5 of 6 genomen. Met inbegrip van één, het welke de onzen in den grond hadden geboord, moeten de Franschen 7 schepen hebben verloren. Bovendien hadden zij vele dooden en gekwetsten. Schier een ganschen dag waren zij bezig met hen aan wal te brengen, hetgeen volgens hun eigen getuigenis, een hartverscheurend schouwspel opleverde. Was er echter dezerzijds niets gedaan om eene dergelijke ramp te verhoeden? Voorzeker wel; doch het voordeel eener doelmatige bewapening was verloren gegaan, zoodra de tegenpartij er in was geslaagd de schepen aan boord te klampen; en wat de bemanning betrof, deze kon toch gedurende eene geheele reis niet die van een kustvaartuig evenaren, dat slechts voor eene kleine wijle in zee stak. Hoe menigmaal hebben niet de Nederlanders zelve, in vroeger en later tijd, aan dezelfde oorzaken, schoone uitkomsten te danken gehad! Om te doen zien, wat de regeering ter verhoeding van dergelijke onheilen had gedaan, behoeft slechts gewezen te worden op hetgeen Karel V, in 1549, met betrekking tot de uitrusting en bewapening van koopvaarders en visschers had vastgesteld.

Behalve eene menigte andere zaken, werd in eene Ordonnantie op de Zeevaart van dat jaar bepaald, dat de kleinste schepen, die voor de vaart naar Frankrijk, Engeland en het Noorden mochten worden gebruikt, minstens 8 weerbare mannen en 6 stukken moesten voeren; dat de kleinste schepen naar Spanje, de Middellandsche Zee en andere zuidelijke streken bestemd, minstens 16 weerbare mannen en 10 stukken moesten aan boord hebben. Met de grootte der schepen, moesten die cijfers klimmen, tot 44 man en 22 stukken. De voorraad amunitie moest voldoende zijn, om elk stuk twintig of vijf en twintig maal te kunnen laden. Zoo mogelijk altijd moesten de schippers in admiraalschap zeilen, en bij sommige ladingen mochten zij volstrekt niet vertrekken dan te gelijk met een bepaald

getal andere. Voorts mocht de lading op geenerlei wijze hinderlijk zijn aan de bediening van het geschut, noch aan de verdediging van het schip. Alle bodems werden voor hun vertrek aan een nauwkeurig onderzoek van daarmede belaste ambtenaren onderworpen. Ook haringbuizen en andere ter vischvangst gebezigde schepen moesten eene zekere hoeveelheid wapenen aan boord hebben, tot eigen verdediging.

Twee artikelen van een anderen aard, uit hetzelfde stuk, zijn met het oog op het zeewezen der zestiende eeuw van zoo overwegend belang, dat zij letterlijk verdienen opgenomen te worden. Het eene (Art. 28) bevat eene qualificatie van den zeeroof, welke geheel met die van later dagen overeenkomt, en zegt: „*Wy ordonneren en statueren voorts, dat alle capiteynen, schippers en andere, wie die zyn, die bevonden sullen wesen, gewapenderhandt ter zeewaerts varende, sonder bestellinge of met valscher bestellinge, of met twee cliversche bestellingen van twee diversche landen, de eene ons vyandt wesende, ende de andere vriendt, al waer liet dat sy de eene over boordt geworpen, of anders afhendigh gemaekt hadden, als sy onse ondersaten soudon hebben gewaer geweest, dat die sullen gehouden en geacht wesen voor zeeroovers, uytgenomen de Schotten alleen, die onse openbare vyanden syn. Insgelijcks alle degeene, die bevonden sullen wesen inhebbende vaentgens, gewapent met de wapenen van twee diversche Prinsen of landen, staende in oorloge met elckanderen, die sullen oock voor zeeroovers gehouden werden, ten ware dat sy bewysen konden, dat sy sulcke vaentgens van haerlieder vyanden, of van de zeeroovers gewonnen of verkregen hadden.*”

Het andere (Art. 31) waarin over het saluut gehandeld wordt, bewijst, dat er destijds reeds aanspraken gemaakt werden, welke Karel V in strijd achtte met de eer zijner vlag. Daarin toch luidt het: „*Item, dat voortan niemandt van onsen ondersaten, ter zeewaert zynde, en eenige andere schepen aldaer ontmoetende, of oock in eenige havenen koomende, of voorby kasteelen, bolwercken, of vaste plaetsen varende, onse vrienden en geallieerden toebehoorende, en sal mogen het principael vaenken van onse wapenen, op het schip wesende, uyt synen plaetsen weeren of afnemen, maer sal wel mogen doen teeckenen van salutatie en vriendtschap, met de wapenen van den quartiere of stede van daer het schip toebehoort, of met den topzeyle of focke 't samen of besonder, alsoo het heur best duneken sal.*” In geval er pogingen werden gedaan, om hen daartoe te noodzaken, moesten de bevelhebbers der schepen zich zoo goed mogelijk te weer stellen. In verband met latere geschillen over het saluut, is dat verbod in het midden der zestiende eeuw hoogst merkwaardig.

Ter zee viel, na de gemelde ontmoeting in de Hoofden, weinig meer voor. Wederzijdsche kaperijen alleen kenmerkten den oorlog met Frankrijk, die, na den afstand van Karel V, onder diens zoon en opvolger hervat en tot 1559 voortgezet werd. Niet weinig was de vrees daarvoor hier toegenomen, nadat de Franschen Calais hadden veroverd. Zelfs werden eenige schepen tot bewaking dier zeeplaats uitgerust. Overigens waren de verrichtingen der zeemacht onbeduidend. Zij bepaalden zich schier uitsluitend tot de tegenwoordigheid van 30 Nederlandsche schepen bij de Engelsche vloot, toen deze eene vruchteloze landing deed op de Fransche kust. In deze jaren en later, werden Karel, Philips en andere leden van het vorstelijke huis meermalen door Nederlandsche vloten naar Spanje overgebracht. Hunne belangstelling in het zeewezen moest daardoor natuurlijk verhoogd worden.

Kwalijk begrepen staatkunde deed de genoemde vorsten, bij al wat zij tot verbetering van hunne zeemacht ondernamen, den waren oorsprong daarvan uit het oog verliezen. Want

terwijl zij vele heilzame bepalingen in het leven riepen voor de schepen, die ten oorlog waren toegerust, tastten zij de scheepvaart zelve, waaruit alles moest voortvloeien, in de hartader aan. Te vuur en te zwaard bestreden zij de uitbreiding der Hervormde leer, die in deze landen veel aanhangers had gevonden. Onder Karel V geschiedde het nog met zekere gematigdheid, doch onder Philips zonder eenige versooning. Die vervolging om het geloof dreigde voor den handel nadeeliger te worden, dan alle binnen- en buitenlandsche oorlogen. Van deze toch kon men, met het oog op de kaperijen, nog eenigermate zeggen, dat de oorlog den oorlog voedde; van de Inquisitie daarentegen is het zeker, dat zij den handelsgeest verdooft. Geen land heeft van het eerste een beter voorbeeld opgeleverd dan het onze, en nergens was men ernstiger beducht dan hier, dat het tevens een voorbeeld van het laatste zou worden.

Onder allerlei belemmeringen, die tot voortdurende inspanning van krachten noopten, hadden handel en visscherij zich nog uitgebreid. De geleden verliezen, ofschoon niet zelden belangrijk, waren eenigermate vergoed door latere winsten. Te Antwerpen, waar zich in 1444 nauwelijks 4 kooplieden bevonden, en enkele kleine schepen voor de binnenvaart, hadden de Portugeezen in 1503 de eerste Indische waren, en de Zeeuwen in 1508 de eerste suiker van de Canarische eilanden gebracht. Omstreeks 1510 vielen te Veere, op één dag, nog wel eens 50 of 60 schepen binnen. In 1528 kwam er voor het eerst een schip in Zeeland, hetwelk de Kaap-Verdische eilanden had aangedaan. Middelburg gevoelde behoefte aan eene nieuwe haven, en liet er in 1532 eene graven, waar schepen van 600 last konden binnenkomen. Terwijl de steden van Vlaanderen achteruit gingen, lagen in het midden der zestiende eeuw te Antwerpen dikwijls 2500 schepen, en te Amsterdam, toen reeds de tweede koopstad des rijks, wel 500. Met geheele vloten werden granen aangevoerd uit de Oostzee, zoowel voor eigen gebruik, als voor den aanzienlijken tusschenhandel met westelijk en zuidelijk gelegen havens. Nederland was de korenschuur van Europa, en er voeren jaarlijks honderden schepen door de Sond, die er hunne lading brachten. Mochten dit ten deele nog vreemde schepen zijn, zoo begon Nederland toch de onschatbare vruchten zijner ligging, tusschen het noorden en het zuiden van Europa, te plukken. Nog altijd genoot het vele voorrechten in het Noorden, en in 1544 was een tractaat met Denemarken gesloten, tot regeling van den Sondtol, die meermalen aanleiding had gegeven tot onaangenaamheden.

Behalve de genoemde steden, bloeide in Holland Dordrecht, hetwelk eene gelukkige mededingster vond in Rotterdam. Groningen had, in weerwil van allerlei stoornissen, zijn handel behouden; Stavoren had dien verloren, door het verzanden der haven. Over het algemeen had het genot van meer binnenlandsche rust, na de onderwerping aan het Oostenrijksche gezag, een heilzamen invloed uitgeoefend. Voor dien tijd hadden sommige steden aan de oostelijke kust der Zuiderzee reeds buitenlandschen handel gedreven. Hoorn nam in aanzien toe, en Enkhuizen bezat in 1551 wel 60 groote schepen en 200 voor de binnenlandsche vaart. Van de 700 buizen, welke omstreeks dien tijd voor de haringvangst werden gebezigd, behoorden er in 1555, alleen te Enkhuizen, 140 te huis. Westkappel, ofschoon in verval, bezat er voor den opstand nog 36.

Wat deed nu de geloofsvervolging? Uitdrukkelijk leest men dat de verdraagzaamheid der regenten van sommige steden vluchtelingen van elders derwaarts lokte. Zoo was ook de gastvrijheid, den Portugeeschen Joden bewezen, niet onbeloond gebleven; want zij hadden hier den rechtstreekschen handel op de Levant begonnen, die in later tijd zeer winstgevend werd. Toen men te Hoorn aan de vergrooting der haven begon te denken, zeide een

geestelijke, dat de havens wel groot genoeg zouden zijn, indien men er de kettersche schippers slechts uit weerde. Hij drukte met die woorden uit, wat elders werd gedaan. Met leedwezen zag echter de bevolking, dat de regeering, te gelijk met hare geestelijke, ook hare stoffelijke belangen tegenwerkte. Dat leedwezen steeg tot misnoegen, en het misnoegen bereidde een opstand voor, welke voor den Spaanschen monarch het verlies van een gedeelte zijner Nederlandsche gewesten ten gevolge had.

Meest alle schepen, in de eerste helft der zestiende eeuw, behoorden nog tot de reeds gemelde soorten. Alleen begon men, bij het bouwen daarvan, iets meer naar vaste regels te handelen. Blijkbaar was het een tijdperk van overgang, waarin schepen van dezelfde soort zeer verschillend van grootte waren. Zoo was men in 1512 te Antwerpen en te Dordrecht met groote heuden en boeiers over zee gaan varen, terwijl in 1527 op de Maas nog heuden vermeld worden, die ten oorlog uitgerust slechts 10 man aan boord hadden. Zoolang de oorlogsschepen op de Zuiderzee nog niet gereed waren, moest men zich aldaar, voor behulp, van koggen bedienen. Er was in 1511 te Enkhuizen nog eene kogge met 130 man, terwijl de oorlogsschepen, die veertig jaren later de haringvloot begeleiden slechts 85 en 65 man aan boord hadden, ja zelfs de stadsbaardse niet meer dan 80. Over de baardsen van Hoorn en Edam is vroeger gesproken. Nevens de baardsen en koggen, werden op de Zuiderzee enkele en dubbele seinschepen en andere soorten gebezigd. Een gewapende koopvaarder in 1515 was 200 last groot. De vroeger gemelde evers werden omstreeks dezen tijd bepaald onder de vischschuiten gerangschikt; kraaiers en andere treden blijkbaar meer op den achtergrond. Daarentegen ondergingen de buizen eene groote verbetering, toen men haar in Holland en Zeeland begon te overdekken, zoodat de bemanning beter beschut werd dan vroeger door reepen met een daarover gespannen zeil. Intusschen waren de eigenlijke karveelschepen, in Vlaanderen reeds vroeger bekend, meer in gebruik gekomen. Misschien behoorden ook de bodems, welke eenmaal den roem van Zierikzee uitmaakten, tot die soort. Een sierlijk vaartuig met 26 stukken, waarvan het model zich te Madrid bevindt, met het randschrift: "*lek varre met Neptunus en Boreas hulpenche tot die haven daer mi anker valt, 1523,*" is blijkbaar van Nederlandschen oorsprong en schijnt een karveel te zijn. Zeker waren er te Enkhuizen, zooals blijkt uit de hulp aan Karel V verleend. Op eene lijst van 16 of 17 schepen, welke die stad in 1542 binnen drie of vier jaren had verloren, vindt men 12 karveelschepen, waarvan 5 niet minder dan 300 last en de overige, op één na, 200 last en daarboven groot waren. De waarde der meeste bedroeg meer dan het geheele jaarlijksche inkomen der stad. Het gansche verlies werd begroot op meer dan 80.000 gulden, en dat in een tijd, toen menig ambtenaar eene jaarwedde van omstreeks twintig gulden genoot.

Nog eene andere soort van schepen, insgelijks van zuidelijken oorsprong, had men hier leeren kennen, namelijk de karakka of kraak. Reeds in de vijftiende eeuw waren er schepen van dien naam op den Oceaan gebezigd, en een paar malen hadden de onzen het geluk gehad er een te veroveren. In 1504 was er een te Arnemuiden gekomen, om handel te drijven, hetgeen eigenlijk de bestemming der karakken was, die veel scheepsruimte en verscheiden dekken hadden, doch slechts bij uitzondering ten oorlog werden uitgerust. De oorlogsvloten der zestiende eeuw bestonden uit oorspronkelijk ter koopvaardij bestemde schepen. Het onderscheid tusschen een oorlogsschip en een koopvaarder was dus niet groot. Onder de uiterlijke kenmerken van het eerste, behoorde vooral de gespleten wimpel. Over het algemeen waren de oorlogsvloten dezer landen meer talrijk, dan dat de schepen door grootte of bewapening uitmunten. Bij uitzondering treft men een schip aan,

de *Barber* genaamd, hetwelk 50 stukken voerde. Elders was men ons in dat opzicht vooruit. Frankrijk, waar de zeemacht in den Atlantischen Oceaan nog in hare eerste ontwikkeling was, bezat er de *Charente*, eene karakka met 200 stukken, waaronder 14 zware op raderen, en nog een grooter schip van die soort, de *Plilippes* of de *Carraquon*, met 100 metalen stukken. Omstreeks denzelfden tijd kon Engeland wijzen op de *Great Henry* of *Harry Griice de Dieu*, de *Mary Rosé*, de *Peter* en de *Matthew*, welke allen meer dan 100 stukken voerden, waaronder van 10 tot 20 metalen.

Vele stukken uit die dagen waren echter klein, en de groote waren moeielijk te hanteeren, zoodat men zich een onjuist denkbeeld van de sterkte der vloten zou vormen, door alleen op de bewapening daarvan af te gaan. De verbazing, waarmede een Fransch geschiedschrijver bericht, dat in 1545, tusschen eene Fransche vloot van 90 en eene Engelsche van 100 bodems, binnen twee uren, niet minder dan drie honderd schoten waren gedaan, is wel een duidelijk bewijs, dat er doorgaans nog niet veel met het geschut werd uitgericht. Uit dien hoofde hadden de talrijkheid en de persoonlijke moed der bemanning een overwegend belang. Behalve van klein schietgeweer, bediende zij zich nog van bogen, sabels, bijlen, knodsen, lansen, ongebluschte kalk en andere middelen tot brandstichting, die reeds meer kunstmatig waren samengesteld, dan vroeger. Het enteren trachtte men te bemoeielijken, door zoogenaamde boevenetten, ja zelfs door voetangels langs de boorden der schepen.

Het opperbevel berustte van rechtswege bij den algemeenen Admiraal. Na de verheffing van Philips van Bourgondië tot Bisschop van Utrecht, werd die waardigheid achtereenvolgend bekleed door Adolf van Bourgondië, diens zoon Maximiliaan, en sedert 1559 door den Graaf van Hoorne. Meermalen treft men echter bijzondere Admiraals aan, vooral in Holland. Onder den Admiraal en diens Luitenant, werden de schepen gecommandeerd door kapiteins. Aan boord droegen de onderofficieren meest allen de nog tegenwoordig gebruikelijke namen. De kapitein genoot in die dagen, behalve de voordeelen der schafting, die hij moest verstrekken, 30 gl. per maand, de schipper 24 gl., de stuurman 20 gl., de loods 8 gl., enz.

Onder de maatregelen, door de vorsten of hunne admiraals in het belang der zeemacht genomen, behooren de Ordonnantiën of Artikelbrieven, tot handhaving der krijgstucht. De eerste is van 1521, en werd, nog weinig jaren voor den opstand, met grooter uitvoerigheid herhaald. Hoewel die stukken slechts voor bepaalde gelegenheden bestemd waren, zoo waren de daarin vermelde strafbepalingen toch reeds van oude herkomst. Wie een ander doodde, moest aan het lijk gebonden, en daarmede over boord geworpen worden; wie een ander wondde, moest de hand verliezen; wie een mes trok, zonder pijn te doen, moest met een broodmes door de hand gestoken worden. Op muiterij, het verslapen der wacht, het vernielen van proviand, onvoorzichtigheid met vuur en licht, het buiten gevecht blijven en andere overtredingen stonden minder of meer zware straffen.

Tegen zekere huur en vergoeding van schade, werden de schepen nog bedwongen, indien het vrijwillig aanbod van sommige steden of plaatsen tot levering van een aantal bodems, als haar belang er rechtstreeks in betrokken was, dat niet overbodig maakte. De voorname steden of de Staten werden meestal eerst geraadpleegd. Het heimelijke vertrek der afgevaardigden van Enkhuizen, Edam en Monnikendam uit Brussel, toen er in 1533 sprake was van het bedwingen hunner schepen, die zij voor dien tijd nog in zee hoopten te zenden, toont echter, dat er wel pogingen werden aangewend, om zich aan algemeene maatregelen te onttrekken. Dergelijke handelingen en allerlei haspelarijen, eer de noodige

schepen bedwongen of uitgerust waren, schijnen er Karel V, en na hem Philips, toe gebracht te hebben, eenige schepen voor eigen rekening te onderhouden. De vaste zeemacht, op die wijze gevormd, bestond echter slechts uit een klein eskader. Onder de 11 schepen, welke daartoe behoorden/waarden er ten minste 5 van 15 tot 200 last. In oorlogstijd kon het de kern zijn der vloot; doch de bevolking zag er het voordeel niet van in, en bracht slechts noode de daarvoor bestemde gelden op, evenals vroeger die voor de eerste grondslagen van een staand leger. Door dit laatste was het vorstelijke gezag niet weinig vermeerderd, en het moest ieder duidelijk zijn, dat de vorsten door het bezit eener eigen zeemacht, al weder minder afhankelijk zouden worden van het goedvinden hunner onderdanen. Het recht van oorlog werd hun niet betwist; maar wel dat tot heffing van oorlogslasten in vreedestijd.

Hierbij vergete men niet, dat het ook in naburige landen met de vaste zeemacht nog treurig gesteld was. Frankrijk had die meer bepaald in de Middellandsche Zee, steunde in den Atlantischen Oceaan vooral op de krachten van particulieren, en bediende zich desgevorderd ook daar wel van de galeien, die in het zuiden gebruikt werden. De vaste zeemacht van Engeland, dat zich van oudsher het gebied der zee aanmatigde, telde onder Hendrik VIII slechts 31 bodems van meer dan 50 last. Op eene nauwkeurige lijst van 58 schepen, die in 1546 de koninklijke zeemacht aldaar uitmaakten, worden er velen genoemd, die eene scheepsruimte van slechts 10 last hadden. Het grootste was van 500 last. Van daar dat ook in Engeland voortdurend nog schepen van bijzondere personen gebezigd werden. In 1513 had Hendrik VIII er zelfs nog hier te lande gehuurd.

Ten slotte zij hier aangemerkt, dat eene Ordonnantie op de Zeevaart in het algemeen, in 1540 door Karel V uitgevaardigd, met uitzondering van enkele punten, die op het gezag des Admiraals betrekking hadden, slechts eene herhaling was van hetgeen reeds Maximiliaan had vastgesteld, en dat er te Veere, waar de admiraals gewoonlijk hun verblijf hielden, eerst een klein en vervolgens een groot magazijn was opgericht. Ook was door het vaststellen van seinen, wachtwoorden en eene geregelde zeilorde, meer regelmaat gekomen in het bestuur en de bewegingen der vloeten. De manoeuvres bepaalden zich voornamelijk tot het winnen van den loef, het enteren en het scharen der vloot in linie. Van het formeeren eener halve maan, later zoo gebruikelijk, waar het de bescherming van koopvaardijsschepen gold, en van het liggen in een scherpen of stompen hoek, ofschoon beide slagorden van oudsher bekend waren, wordt in dien tijd geene melding gemaakt. Alles te zamen genomen, was het Nederlandsche zeezezen, onder de vorsten uit het Oostenrijksche huis, op vasteren voet gebracht. Het personeel had zich in onderlinge twisten en buitenlandsche geschillen geoefend. Eerlang zou het tot grooter inspanning van krachten worden geroepen. Want de geloofsvervolging, onder Philips II met de uiterste gestrengheid voortgezet, had niet de daarmede beoogde uitwerking. Het misnoegen onder edel en onedel, over den druk der regeering, bereikte eene gevaarlijke hoogte, en terwijl er nog pogingen werden aangewend, om den Koning tot andere gedachten te brengen, verloor de verbitterde menigte het geduld. Verontwaardigd over den Beeldenstorm, besloot Philips II daarvoor geducht te straffen, en belastte den Hertog van Alva met die taak. Hoe Nederlandsche zeelieden en handelaars, onder diens kortstondig bestuur, den eersten grondslag legden tot het gebouw der Nederlandsche vrijheid, zal weldra blijken. Er opent zich hier een nieuw tooneel voor ons oog, waarin de Nederlandsche zeemacht eene belangrijke rol vervult. Na eene tachtigjarige worsteling, uit kleine beginselen groot geworden, mocht zij te recht zich zelve toeroepen: „ik strijd en ik overwin.