



Dit is een uitgave van “ten Anker”

Het boekwerk “De Nederlandsche Zeemacht” is gedigitaliseerd en geredigeerd door A. Hoogerwerf en A. Krijgsman.

Dit boekwerk behelst heel veel hoofdstukken en zal zijn weerga vinden in een wekelijks terugkerende uitgave naast “ten Anker”

Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.

De redactie heeft alles is in het werk gesteld de rechten van dit werk te eerbiedigen. Omdat het niet mogelijk was te achterhalen wie de rechthebbende is, en omdat dit werkje slechts verschijnt in een relatief beperkte lezerskring, is besloten dit te publiceren voor de lezers van “ten Anker”.



INLEIDING EN HOOFDSTUK I

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 uiteenlopende 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 verlokt, 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 landstrekken 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 afgelegen 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 zee kust 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 Pruissen 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 Duitsche 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 geen 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 betrof, 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 verlopen, 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 platboomd, 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 krijgsmateriël, 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 verzamelaarsplaats 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 betrof, 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 belopen. De schepen werden verstrooid; sommige gingen te gronde, andere strandden.

Het laatste viel ook Germanicus te beurt, die met zijn schip, dat hier eene drieriemsgalei 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 drieriemsgaleien 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 verbonden 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 drieriemsgalei, 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 zodoende 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 zee kant 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 moeielijk 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 onderscheidden. 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*) onderscheidde 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 twaalftal 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 behoefden 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, stevenden de 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 versooning 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 verschillenden 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 voorstevan, 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 voorstevan 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 Raghonar gebouwd waren. Zij overtroffen al wat men tot dien tijd in het Noorden gezien had. Met verscheidene honderden der zijnen, scheepte Raghonar 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 ¹⁾.

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, merkelijk was toegenomen. Ontegenzeggelijk 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 erfelijk gezag kregen. Hoe zij zich daarvan kweten, zal later blijken. 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 talrijk, 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