



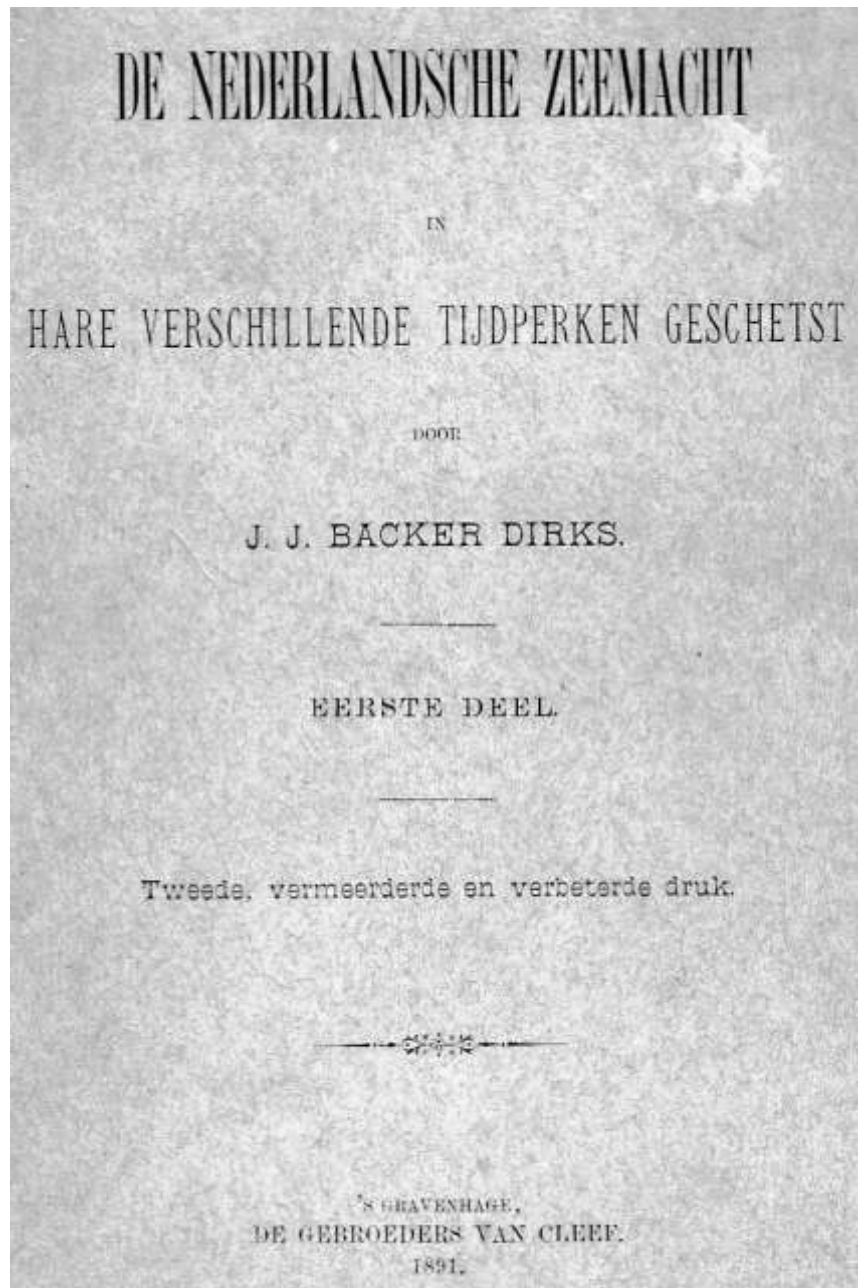
Dit is een uitgave van “ten Anker”

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”.



HOOFDSTUK X EN XI

De onmiddellijke gevolgen van de verschijning der Onoverwinnelijke vloot. — Kaperijen der Duinkerkers. — Hulp aan Frankrijk. — Engeland en de Republiek beginnen ter zee aanvallender wijs te handelen. — Tocht van Pieter van der Does met eene Nederlandsche vloot in 1599. — Spaansche galeien te Sluis. — De Zwarte galei van Dordrecht. — Verrichtingen der zeemacht in het vaderland.

Eenmaal bevrijd van het gevaar, dat hun van den zee kant had bedreigd, konden de Republiek en Engeland hun voordeel doen met hetgeen zij gezien hadden. Het was niet te vermoeden, dat de omstandigheden hun altijd even gunstig zouden zijn, en dus geraden zich beter tegen dergelijke ondernemingen te waarborgen. Dit kon alleen door de zeemacht op een geduchten voet te brengen. Hoe weinig zij in deze landen nog geëvenredigd was aan die der Spanjaarden, is hierboven aangetoond. Alles bepaalde zich tot het beveiligen der kust tegen de kapers en tot het bewaken der rivieren. Van de voorhanden schepen werden er in Holland omstreeks 38, in Zeeland 12, in Friesland 18 voor den zeedienst gebezigd. Een nagenoeg gelijk aantal lag op de binnenwateren.

Men verliet zich op den overvloed van koopvaarders, die in tijd van nood ten oorlog konden worden uitgerust. Binnen veertien dagen, achtte men het mogelijk er honderd gereed te hebben. Uit een onderzoek was gebleken, dat zich in Holland, Zeeland en Friesland omstreeks 2700 schepen van 100 tot 400 ton bevonden, ongerekend de buizen en andere visschersvaartuigen, welker aantal niet geringer was dan dat der koopvaarders, alsmede de smakzeilen, karveelen, heuden, waterschepen, kromstevens, pleiten en andere kleine vaartuigen op de binnenwateren. Jaarlijks werden omstreeks duizend groote en kleine zeeschepen, gemiddeld ter waarde van 1000 en 2000 gld. het stuk, gebouwd. Het verkeer langs de binnenwateren was zeer levendig en vorderde insgelijks den aanbouw van een daaraan geëvenredigd getal vaartuigen. Er waren, gelijk men het uitdrukte, in deze landen zooveel schepen als huizen! Zonder dit nu al te letterlijk op te vatten, mag men toch aannemen, dat het getal zeer groot was, daar de Koning van Denemarken in 1587, alleen in de Sond, niet minder dan 600 schepen te gelijk liet aanhouden. Ook leest men, in de eerste tien jaren daarna, bij herhaling van honderden Nederlandsche graanschepen, die jaarlijks door de straat van Gibraltar voeren, om hunne lading naar de Italiaansche havens over te brengen.

Nog eene reeks van jaren, ontleende de zeemacht een groot gedeelte harer kracht aan de handelsvloot. Dit was bij de meeste zeemogendheden het geval, en dus niets bijzonders. Naarmate echter andere mogendheden daarvan afweken, en zich tot den oorlog ter zee meer van uitsluitend daartoe gebouwde schepen begonnen te bedienen, werd het gevaarlijk te zeer op het wapenen van koopvaarders te rekenen. Voor zoo ver het bestuur der Republiek dit te weinig had ingezien, was de verschijning der Onoverwinnelijke vloot eene waarschuwing, en het is in de eerste plaats de vraag, of deze begrepen en ter harte genomen werd. De gebeurtenissen van de laatste jaren der zestiende eeuw zullen ten bewijze strekken, dat er werkelijk vooruitgang te bespeuren is, ofschoon dan ook langzaam en trapsgewijze, omdat wegens de kostbaarheid van den oorlog te lande, ten minste vooreerst, aan de vloot niet meer kon worden besteed, dan hoog noodzakelijk was. Het gemeenschappelijke gevaar had aanvankelijk de goede verstandhouding tusschen de Republiek en Engeland eenigermate hersteld. Slechts tijdelijk bracht de overgaaf van

Geertruidenberg aan Parma, door een Engelsch bevelhebber, nieuwe verwijdering te weeg. Een ander gevolg was, dat de groote en tot dusverre niet ongegronde vrees voor de Spaansche macht ter zee langzamerhand begon af te nemen, en dat eerlang zelfs plannen werden ontworpen, om ook ter zee meer aanvullenderwijs te handelen.

In Engeland, welks bewoners reeds voor dien tijd bij herhaling de Spaansche kusten verontrust hadden, werd in 1589 weder een nieuw plan gevormd, om den Koning van Spanje in zijn eigen rijk te bestoken, terwijl alles daar nog onder den indruk der geleden nederlaag verkeerde. Don Antonio, de bekende Prior van Crato, die ook hier te lande meermalen ondersteuning had gevraagd, om zijne rechten op Portugal te doen gelden, moest daartoe medewerken. Zijne tegenwoordigheid kon op de stemming der bevolking een gewenschten invloed hebben. De tocht werd grootendeels met particuliere krachten ondernomen en vond slechts weinig bijval bij de regeering, uit hoofde van de groote kosten, welke daarmede gepaard zouden gaan, in vergelijking met het onzekere van den uitslag. De Koningin had nochtans eenige hulp toegezegd, en liet in het laatst van 1588 ook de Staten tot het verleenen daarvan uitnoodigen. Deze gaven daaraan gehoor en zonden, behalve eenig Engelsch krijgsvolk, dat in dienst der Republiek was, ook een Nederlandsch regiment infanterie, onder Kolonel Nicolaas van Meetkerke, hetwelk den tocht heeft bijgewoond.

John Norrits en Francis Drake, de ontwerpers van het geheele plan, zouden het bevel voeren. In het voorjaar van 1589 begaven zij zich naar Dover, waar zij verschillende maatregelen namen in het belang der onderneming. Daaronder behoorde ook het in beslag nemen van ruim 70 Nederlandsche koopvaarders, die op weg waren naar La Rochelle. Met behulp daarvan werd het krijgsvolk gevoerd naar Plymouth, van waar de geheele vloot in het laatst van April vertrok, sterk 140 zeilen. Van de 26 oorlogsschepen, welke onder dit getal begrepen waren, behoorden er slechts 6 aan de Koningin. Later voegden zich nog eenige nagekomen schepen bij de vloot.

Den 4^{den} Mei landden 8000 man te Corunna, waar zij de benedenstad in bezit namen. Er werden vele schepen in de haven verbrand en eenige voordeelen behaald op het krijgsvolk, dat tegen de gelande troepen was uitgezonden. Na een verblijf van omstreeks twee weken op dat gedeelte der kust, scheepde men zich weder in met den behaalden buit. Negen dagen later, kwam de vloot ten anker in de baai van Penicha, op de kust van Portugal, waar omstreeks 6000 man werden aan wal gezet, die over land naar Lissabon oprukten. Zij bereikten hunne bestemming, doch konden, wegens gebrek aan geschut, tegen de stad zelve niets uitrichten. De vloot, die weldra op de Taag verscheen, nam aldaar 60 koopvaarders met granen en andere waren geladen, welke in de Oostzee te huis behoorden, hetgeen later niet weinig moeite baarde. Dien ten gevolge kregen echter de Nederlandsche schippers, wier bodems te Dover in beslag genomen waren, vergunning daarmede te vertrekken. Zij maakten er gebruik van, doch weigerden een deel van het genomen graan in betaling aan te nemen, uithoofde van de onaangename gevolgen, welke daaruit ook voor hen zouden kunnen voortvloeien. Elizabeth verdedigde later het gedrag der Engelschen, op grond, dat zij den Hamburgers en den Oosterlingen in het algemeen allen handel op de Spaansche havens had verboden. In het vervolg zal het duidelijk worden, waarom de Engelschen hunne Koningin gerechtigd waanden tot het uitvaardigen en handhaven van een dergelijk verbod.

Vermoeienissen en ziekten werkten ongunstig op de stemming der vlotelingen. Ondanks de vertoogen van Don Antonio en van die Portugeezen, welke zijne zaak hadden omhelsd en nu de wraak der Spanjaarden duchtten, besloten de aanvoerders daarom tot den terugtocht. Nadat er nog eenige verwoestingen waren aangericht, ging de vloot weder onder zeil. In het voorbijgaan werd Vigos nog geplunderd en aan de vlammen prijs gegeven. Men kon dus niet zeggen, dat de vloot geene sporen van haar verblijf achterliet. Alles te zamen genomen, was de uitslag echter niet gelukkig, indien men nagaat, dat in Juli van de 21.000 man, die aan den tocht hadden deelgenomen, nauwelijks de helft terugkeerde, zonder dat eenig duurzaam voordeel was behaald. De gansche onderneming, een voorspel van latere, die ons als Nederlanders meer belang zullen inboezemen, was slechts een plundertocht geweest, en werd daarom ook minder beoordeeld naar de behaalde voordeelen, dan naar de slagen, welke men den vijand in zijn eigen gebied had toegebracht. De Staten hadden zich bepaald tot het leveren van eenig krijgsvolk, en zoo er ook Nederlandsche schepen aan hebben deelgenomen, dan moeten zij door particulieren zijn uitgerust. De schippers, wier bodems in beslag genomen waren, hadden slechts noode de hun opgelegde taak volbracht, en wel verre van daarmede ingenomen te zijn, uitdrukkelijk ofschoon vruchteloos geprotesteerd. Dat sommigen hier te lande met belangstelling eene onderneming gadesloegen, welke zijdelings ook voor Nederland eenig voordeel kon afwerpen, laat zich begrijpen.

De Staten zagen het nut van dergelijke tochten, welke den gemeenen vijand in ontzag hielden, geenszins over het hoofd. Het vervolg leerde, dat zij overbereid waren ook hunnerzijds daartoe krachtig mede te werken, als de omstandigheden het gedoogden. Zij waren evenwel te recht van meening, dat de beschikbare middelen in de eerste plaats tot een ander doel moesten worden aangewend, en wel tot het binnenhouden der kapers van Duinkerken, Sluis en Nieuwpoort, die aan handel en visscherij niet weinig schade deden, nadat Parma in de eerstgenoemde stad eene Admiraliteit had opgericht.

Later waren de Nederlanders met het insluiten der Vlaamsche havens minder gelukkig, dan bij de verschijning van de Onoverwinnelijke vloot. Sedert was er eene voortdurende worsteling met de aldaar uitgeruste schepen, waarin de zeemacht hare beste krachten verspilde, zonder de gehoopte uitkomst te erlangen. Tot beteugeling dier kaperijen, brachten de Admiraliteiten, reeds in 1589, nog 20 nieuwe schepen van 60 tot 100 ton in zee, waaronder 12 pinassen, die zoowel roeien als zeilen konden. Zij waren voorzeker klein, doch in vergelijking met de schepen der tegenpartij geenszins onbeduidend, daar ook deze tot de kaapvaart slechts bodems van 30 tot 60 en 80 ton kon gebruiken, die echter doorgaans goed bemand waren.

Daden van moed en wreedheid kenmerkten den strijd met de kapers, die op leven en dood werd gevoerd. In October 1589 tastten de Duinkerkers een Hollandsch oorlogsschip aan, welks bemanning, na eene dappere verdediging, den brand in het kruit stak en met een aantal vijanden in de lucht vloog. Niet lang daarna veroverden de nieuwe pinassen een kaper met 100 man, van welke de helft gevangen genomen en zonder genade opgehangen werd. Onbeschrijfelijk was de verwoedheid aan beide zijden. Allen, die in onze handen vielen, wachtte de galg, hetgeen natuurlijk de tegenpartij tot een dergelijken maatregel deed overgaan. Was het te verwonderen, dat zich ook wel Spaansche vrijbuiters in de Noordzee vertoonden, en dat de verontwaardiging der onzen niet weinig klom, toen het

bleek, dat er somtijds uitgeweken Nederlanders aan boord dier vrijbuiters waren, om dezen tot wegwijzers te dienen.

Inmiddels verleenden de Staten nu en dan ook hulp aan den Koning van Frankrijk, waaraan deze vooral behoefte had, omdat de Fransche zeemacht, gedurende den burgeroorlog onder de laatste vorsten uit het huis van Valois, deerlijk in verval was geraakt. Zij zonden in 1589 tot dat einde schepen, volk, amunitie en anderen voorraad. Zelfs de Admiraal Justinus van Nassau hield zich omstreeks dien tijd eene wijle in Frankrijk op, waar hij echter blijkbaar te land gebruikt werd. In het volgende jaar hadden 5 kleine Nederlandsche konvooiers in last, 's Konings belangen op de kusten van Frankrijk voor te staan, waar zij op diens tegenstanders een schip van 200 ton veroverden, met 24 stukken en 180 man, hetwelk daarna door eenig toeval in brand geraakte en verloren ging. Nog in 1596 werd over zee eenig krijgsvolk naar Calais gezonden. Maurits zelf ging er heen, maar kwam te laat om den val der stad te verhoeden.

Terwijl de grootere schepen tot beveiliging van den handel en zelfs tot het ondersteunen van bevriende mogendheden gebezigd werden, moesten de kleinere, op de binnenwateren, tot de krijgsooperatiën te lande medewerken. Zoo lag er in 1593 eene scheepsmacht op de Donge, tijdens het beleg van Geertruidenberg. De verrichtingen dier kleine schepen op de binnenwateren liggen echter buiten ons bestek. Alleen om der bijzonderheid wille, zij hier bijgevoegd, dat het scheepsvolk voor Geertruidenberg op de gedachte kwam, nu en dan ledige vaartuigen en houten kanonnen in de nabijheid der stad te brengen, ten einde de belegerden uit te lokken, tegen die onschadelijke voorwerpen, nog een gedeelte van hun geringen kruitvoorraad te vermorsen.

Andere gebeurtenissen waren voor het zeewezen van meer belang, doch brachten tevens aan het licht, dat de grootte der schepen nog weinig was toegenomen. In Engeland, waar men in de laatste jaren geene gelegenheid om den Spanjaarden in hun eigen gebied afbreuk te doen ongebruikt had laten voorbijgaan, waren reeds geruimen tijd geruchten in omloop, dat er in de Spaansche havens nieuwe uitrustingen op groote schaal plaats hadden. Zij deden weder het besluit tot een tocht derwaarts opvatten, die zoo mogelijk tot verijdeling der Spaansche ontwerpen zou moeten strekken. Schoon onbekend met het wezenlijke doel der onderneming, gaven de Staten aan de uitnoodiging der Koningin gehoor door in 1596 een eskader van 24 schepen toe te zeggen. Het zou bestaan uit 8 schepen van 400 ton met 24 stukken en 120 man, 8 schepen van 300 ton met 20 stukken en 100 man, alsmede 8 schepen van 200 ton, die 16 stukken en 80 man zouden voeren. Van de eerste en de laatste waren er slechts drie voorhanden, zoodat nog 18 bodems gehuurd moesten worden. De bemanning was ten slotte iets sterker, dan oorspronkelijk geraamd was; 6 schepen waren daarentegen lichter bewapend en kleiner, waarom andere berichten misschien slechts van 18 oorlogsschepen en 6 transportvaartuigen gewagen. Alles wat op het doel der onderneming betrekking had, bleef zeer geheim; doch het is in geenen deele te verwonderen, dat velen het onder de gegeven omstandigheden voor eene uitgemaakte zaak hielden, dat het Spanje gold.

De schepen vertrokken in het laatst van April, onder Joan van Duivenvoorde, Heer van Warmond, naar Plymouth, waar de genoemde bevelhebber later een eigenhandigen brief van Elizabeth ontving, waarin deze hem hare tevredenheid over den staat zijner schepen

betuigde. Den 13^{den} Juni stak de geheele vloot, meer dan 150 zeilen sterk, waaronder 17 zware oorlogsschepen, in zee.

Vóór hun vertrek hadden de Graaf van Essex en Lord Howard, die met het beleid der onderneming belast waren, eene declaratie uitgevaardigd, waarin het doel van den tocht werd kenbaar gemaakt. Zij moest tevens strekken tot eene waarschuwing voor alle bevriende schippers en kooplieden, die zich op dat tijdstip in de Spaansche havens bevonden, doch beantwoordde, zooals het vervolg leerde, in dit opzicht niet ten volle aan het oogmerk. De eerstgenoemde had het bevel over de troepen, de laatstgenoemde over de vloot. Bij de overeenkomst met de Staten was bepaald, dat hun Admiraal onder dien der Koningin zou staan, hetgeen zich uit de bestaande verhouding tusschen de beide mogendheden gereedelijk laat verklaren. Nederland had zekere verplichting aan Engeland, wegens ontvangen hulp; het aandeel der Engelschen in de uitrusting overtrof dat der onzen; algemeen gaf men ook aan koninklijke vlaggen en ambtenaren den voorrang boven die eener republiek. Hoe verklaarbaar de zaak uit dien hoofde moge zijn, zoo beriepen de Britten zich daarop later, onder geheel andere omstandigheden, om hun voorgewend recht op de heerschappij der zee met een voorbeeld te kunnen staven.

Den laatsten Juni kwam de vloot ten anker in de nabijheid van Cadix, waar zich, volgens ingewonnen berichten, vele rijk geladen schepen in de haven bevonden. Daags na hunne komst vielen de Nederlanders en Engelschen de zwaarste Spaansche schepen aan, van welke enkele door de bemanning in brand gestoken en verlaten werden. Twee der grootste galjoenen, de *St. Mattheus* en de *St. Andreas*, die elk 54 metalen stukken en 700 man voerden, benevens een koopvaarder, werden veroverd. Andere bodems borgen zich aan gene zijde der brug, die het eiland, waarop de stad ligt, met den vasten wal verbindt. Ook na de inneming der stad schijnt men noch voor het bewaken der brug, noch voor het aantasten der nabijgelegen schepen behoorlijk gezorgd te hebben. Eerst later zag men den misslag in, toen de schepen, die naar de brug gevlucht waren, elders de kustbevolking en andere schepen waarschuwden, ja ten slotte de vereenigde vloot op hare terugreis nog achtervolgden. Een Nederlandsch schip was gedurende den strijd door eigen kruit in de lucht gesprongen.

Nauwelijks was de aanval op de vloot afgelopen, of er werd in den namiddag eene landing bij Puntal bewerkstelligd. De Spaansche troepen namen de wijk, en de bondgenooten drongen tot in de stad zelve door, die hun met alles, wat zich daarin bevond, in handen viel. Tegen betaling van 120.000 dukaten zou de bevolking gespaard blijven. De onderhandeling over het rantsoen der schepen was nog niet afgelopen, toen de Spaansche autoriteiten last gaven tot het in brand steken dier bodems, nadat er inmiddels een en ander uit was geborgen.

De voordeelen waren geenszins zoo groot als men zich die had voorgespiegeld, hetgeen vooral aan de oneenigheid der hoofdleiders te wijten was. Eenige dagen later, toen de vraag werd geopperd, of men de stad zou behouden of verlaten, waren Essex en de officieren der Engelsche troepen voor het eerste, Howard en de Britsche zeeofficieren daarentegen voor het tweede, vooral op grond, dat er weldra gebrek aan proviand zou ontstaan, daar van den aanwezigen voorraad bij de inneming der stad nog veel uit baldadigheid was vernield. Warmond, die van hetzelfde gevoelen als Essex was, bood aan zelf te Cadix te blijven en aldaar eene maand voorraad voor 2000 man uit zijn eskader te

verstrekken. Hij beweerde, dat er in de behoeften voor drie of vier maanden kon worden voorzien, indien de Engelschen naar evenredigheid hetzelfde deden, dewijl de schepen, die met den buit huiswaarts werden gezonden, betrekkelijk weinig noodig hadden. Alle redeneering was echter vergeefs, en het gevoelen van Howard dreef boven. De stad werd geplunderd en in brand gestoken; de gemaakte buit werd ingescheept; wat men niet bergen kon werd vernield; 40 gijzelaars moesten, als borgens voor de beloofde 120.000 dukaten, de vloot volgen, welke den 16^{den} Juli weder in zee stak. Bij dien terugtocht kwamen de Spaansche galeien, die zich intijds geborgen hadden, weder te voorschijn en verontrustten de wegzeilende vloot. Deze richtte, in het voorbijgaan, te Faro nog eenige schade aan.

Op de hoogte van kaap St. Vincent verklaarde Essex, dat er nu al twee misslagen begaan waren, namelijk: dat er met het aantasten der schepen te lang was gedraald en dat men de stad zelve had verlaten. Hij drukte den wensch uit, dat er toch geen derde mocht worden bijgevoegd door de Vlaamsche eilanden ongemoeid te laten. Zijne woorden vonden bij de Engelsche zeeofficieren geen ingang, evenmin als later, op de hoogte van Lissabon, toen hij verzocht ten minste eenige der beste schepen af te zenden tot het onderscheppen der Spaansche retourvloten uit de beide Indiën. De Nederlandsche Admiraal dacht er anders over dan de Britsche en verklaarde zich bereid met alle Nederlandsche schepen aan dien tocht deel te nemen. Nadat Howard echter zijne goedkeuring had geweigerd, moesten die verdere plannen worden opgegeven. Essex liet daarna al het voorgevallene in geschrift brengen, tot eigen verantwoording, vooral omdat eene Spaansche retourvloot weinig tijds later ongestoord was binnengevallen.

Wat de Nederlandsche zeelieden betreft, zij waren slechts half tevreden en klaagden er over, dat de Engelschen hun te Cadix een deel van den buit hadden afhandig gemaakt. De Nederlandsche kooplieden waren insgelijks alles behalve voldaan, omdat ook zij, door het vernielen der schepen te Cadix, aanzienlijke verliezen hadden geleden. Dit levert een sprekend bewijs van het voortzetten des handels met Spanje, al geschiedde het dan ook meestal onder vreemde namen. Bij de plundering der stad was het nog al ruw toegegaan, en men gaf er den onzen de schuld van. Daaraan weet men het ook dat de Koningin, die zeer tevreden was over den trouwen bijstand, door Warmond aan Essex verleend, en tevens haar innig leedwezen betuigde over de belangrijke schade, welke de kooplieden hadden geleden, den Nederlandschen Admiraal op den 14^{den} Augustus wel een beleefden brief zond, maar hem niet ten hove noodigde. Warmond vertrok naar Holland, zonder haar zijne opwachting gemaakt te hebben. Over het algemeen had de geheele onderneming niet beantwoord aan de wellicht te hoog gespannen verwachting. Men kon zich echter eeniger mate troosten met de gedachte, dat thans de zwakheid des Konings in zijn eigen gebied voor de oogen der geheele wereld duidelijk was gebleken.

De schade, welke de vereenigde vloot op de Spaansche kust had aangericht, schoon door sommigen op wel 20 miljoen dukaten begroot, was nochtans niet van dien aard, dat de Koning daardoor in zijne plannen ernstig werd belemmerd; want de vloot was nauwelijks teruggekeerd of er kwamen weder zeer onrustbarende tijdingen aangaande eene nieuwe uitrusting tegen Engeland en Nederland. Later bleek het, dat werkelijk eene vrij sterke vloot uit de Spaansche havens was vertrokken, die alleen wegens storm en daardoor bekomen schade had moeten terugkeeren.

Het is licht te begrijpen dat die geruchten al spoedig den lust tot een herhaalden tocht opwekten. Elizabeth zond in 1597 weder 17 van hare schepen uit, met vele andere bodems en een aantal gepreste schepen als transportvaartuigen. De Staten voegden daarbij 9 of 10 oorlogsschepen van 300 tot 400 ton en 15 kleinere vaartuigen, waarover het bevel weder aan Joan van Duivenvoorde was toevertrouwd. Den 20^{sten} Juli ging de geheele vloot, meer dan 100 bodems sterk, van Plymouth onder zeil. Essex, die zich vroeger had beklagd dat er te weinig doortastende maatregelen waren genomen, was bij deze gelegenheid opperbevelhebber. Hij zag zich echter in zijne schoone verwachtingen bitter teleurgesteld toen de vereenigde vloot, op hare beurt door storm beloopt, onverrichter zake moest terugkeeren. Slechts met een gedeelte daarvan, waarbij zich ook de Nederlandsche schepen hadden aangesloten, hervatte hij den tocht den 27^{sten} Augustus, zonder dat er evenwel op de Spaansche kust of op de Vlaamsche eilanden iets van belang voorviel. Even ongelukkig als hij, waren in hetzelfde jaar de Spanjaarden met eene vloot, die tegen Engeland en Nederland was uitgezonden. Deze had zelfs het Kanaal bereikt onmiddellijk na de vloot van Essex, doch deed er niets dan eenigen schrik langs de kusten verspreiden en verloor ten slotte bij haren terugkeer nog een aantal bodems.

In al die jaren hadden de Duinkerkers geen oogenblik stil gezeten. Zij waren langzamerhand zóó stout geworden, dat vele Nederlanders in 1598, niet geheel zonder reden, begonnen te klagen over geleden verliezen, zoodat vele kleine Nederlandsche schepen en vooral de haringbuizen, om zich daartegen te vrijwaren, het verkieslijk achtten, zich tegen betaling van paspoorten te voorzien. Beurtelings lagen de Nederlandsche Admiraals, tot het beletten van allerlei gewelddadigheden, met 30 tot 40 schepen op de Vlaamsche kust, waar zij werkelijk nu en dan eenig voordeel behaalden, zonder dat het hun echter gelukte handel en visscherij nadrukkelijk te beschermen. De betrekkelijk geringe vruchten, welke de tochten naar de Spaansche kust tot dusverre hadden afgeworpen, en de grootere krachtsinspanning, die omstreeks denzelfden tijd tot beveiliging der zeevaart werd gevorderd, waren hoogst waarschijnlijk de redenen, waarom er nagenoeg twee jaren verliepen, voor dat de Staten tot een nieuwen tocht naar meer afgelegen streken overgingen. Voor Nederland was deze belangrijker dan een der vorige.

Alle vroeger gemelde tochten waren gemeenschappelijk met de Engelschen ondernomen. In 1599 echter scheen Koningin Elizabeth, die in Ierland handen vol werks kreeg, weinig geneigd tot eene onderneming ter zee, die den Staten-Generaal meer dan ooit te voren noodzakelijk toescheen, niet alleen dewijl er berichten waren ingekomen van nieuwe uitrustingen in de Spaansche havens, maar ook dewijl Philips III, die in het vorige jaar zijn vader als Koning van Spanje was opgevolgd, den handel op de Spaansche havens, dien zijn vader nog oogluikend had toegelaten, uitdrukkelijk had verboden. Alle daar aanwezige Nederlandsche schepen waren tegelijkertijd in beslag genomen. Die maatregel was gevolgd door een verbod van handel op de Zuidelijke Nederlanden, hetwelk een dergelijk verbod van de zijde der Staten had uitgelokt. Niet zonder reden waren zij beducht, dat de handel dien ten gevolge in andere handen zou overgaan, hetgeen tot het besluit leidde eene Nederlandsche vloot naar de Spaansche Zee te zenden: „*een raedt, dien ick achte d'allerwichtigste ende mannelickste, naest d'afswearinghe des conincks,*” gelijk van Reydt het uitdrukt.

Niet minder dan 73 schepen, waaronder 4 groote, die kort geleden gebouwd waren, en waarvan een zelfs eene scheepsruimte van 500 last had, lagen weldra gereed. Zij vertrokken in de laatste dagen van Mei, onder den Vice-Admiraal Pieter van der Does, die tot buitengewoon Luitenant-Admiraal was benoemd. In het geheel waren er 8000 man aan boord. Van de drie eskaders der vloot, voerden de schepen van de voorhoede eene oranje, die van den middeltocht eene witte, en die van de achterhoede eene blauwe vlag. Het admiraalschip de *Hollandsche tuin*, een groot, nieuw schip, volgde de vloot en voegde zich bij haar te Corunna.

Het schijnt dat de discipline nog al iets te wenschen overliet, als men in aanmerking neemt, dat een der kapiteins zich op eigen gezag van de vloot afzonderde, om met eenige Engelsche vrijbuiters iets tegen het eiland Santa Maria te ondernemen. Na zijne terugkomst, werd hij door de Admiraliteit van Amsterdam „*aengesproken van niet rechtelijck gehandelt te hebben*”, zonder dat het blijkt of het daarmee afliep.

Te Corunna, waar de vloot zich den 11^{den} Juni vertoonde, waren de Spanjaarden van hare komst verwittigd en zoo goed voorbereid, dat er geene kans bestond, zelfs met branders, iets tegen de schepen in de haven te ondernemen. Uit dien hoofde werd besloten weder onder zeil te gaan en den tocht naar de Canarische eilanden te vervolgen. Vier weken na het vertrek uit de Nederlandsche havens, kwam de vloot bij het eiland Groot Canaria ten anker, waar onder het vuur der bezetting eene landing volbracht werd.

Pieter van der Does voerde de zijnen aan, en ontving meer dan eene wond, ofschoon niet gevaarlijk. Aan persoonlijken moed ontbrak het hem niet. Wegens het ondiepe vaarwater den oever met de sloepen niet kunnende naderen, sprong de Admiraal ter halver lijf in het water, en bereikte met de zijnen, half zwemmende en half vechtende den wal, waar het geluk hun toelachte, daar het kasteel, de hoofdstad Palmas, onder den naam van Allegona vermeld, en andere sterkten zich moesten overgeven. Alles werd geplunderd, nadat een groot deel der bevolking met hare tilbare have in het gebergte van het binnenland was gevlucht.

Een der aan boord zijnde predikanten hield in de hoofdkerk eene dankpredikatie, welke door den Admiraal en 400 der vlotelingen werd bijgewoond. Wat men van den buit bergen kon werd medegenomen en het overige der vernieling prijs gegeven. Den 8^{sten} Juli ging de vloot, beladen met de klokken der torens, eenige veroverde stukken en van het noodige voorzien, weder onder zeil, en deed den 13^{den} het eiland Gomera aan, waar de gelande troepen in eene hinderlaag vielen, die velen het leven kostte. Over het algemeen verdedigde de bevolking zich beter, dan de onzen hadden verwacht. Zij was echter tegen een geregelden aanval niet bestand, en kon niet beletten, dat Gomera hetzelfde lot wedervoer als Groot Canaria. Van de 71 schepen, welke de opperbevelhebber nog onder zijne vlag had, zond hij er eenige dagen later 35, onder den Vice-Admiraal Jan Gerbrandsz. met den voornaamsten buit naar het vaderland, waar zij in September aankwamen, na onder weg nog eenige voordeelen behaald te hebben. Met de andere schepen, 36 in getal, die van eene dubbele huid voorzien en dus tot langere tochten meer geschikt waren, zette van der Does zelf de reis voort naar het eiland Mayo, waar hij van den 14^{den} tot den 15^{den} Augustus vertoefde en eenige prijzen maakte. Vervolgens stevende hij naar de kust van Afrika en de golf van Guinea, waar het eiland St. Thomas met een niet onbelangrijken buit den onzen in handen viel. Den 13^{den} October zond de Admiraal een brief naar het

vaderland, waarin hij berichtte, dat aan boord alles wel was. De voorspoed, die tot dusverre de geheele onderneming had gekenmerkt, verliet de stoute zeelieden, misschien wel door eigen schuld, nadat zij op St. Thomas waren geland. Onder den invloed van het tropische klimaat, brak eene ziekte onder hen uit, die velen hunner wegraapte. De Admiraal en vele andere officieren bezweken aan de gevolgen daarvan.

Beducht voor nieuwe rampen, zond Kapitein Leynsen, op wien het bevel over de vloot was overgegaan, slechts 7 der beste schepen met 1 jacht, onder Kapitein Hartman, naar de kust van Brazilië, en keerde zelf met de andere naar Nederland terug, waar hij in Februari 1600 aankwam. Gedurende de reis, leed het scheepsvolk nog dermate aan ziekten, dat zelfs één schip, wegens gebrek aan bemanning, aan de golven moest worden prijs gegeven, terwijl eenige bodems om dezelfde reden in Fransche en andere bevriende havens waren binnengevallen. Eenigen tijd later keerden ook de schepen, die naar Brazilië gezonden waren, terug.

Alles te zamen genomen, was de tocht niet voordeelig geweest, en moest alleen de overtuiging, dat men den Spaanschen Koning toch eene niet onbelangrijke schade had berokkend, voor de gemaakte kosten eenigermate schadeloos stellen. Geheel vruchteloos waren de herhaalde plundertochten niet; want de Spaansche naam ontving daardoor een gevoeligen knak, en bij den Koning moest langzamerhand de vrees worden opgewekt, dat die verachtelijke vijanden, met hunne kleine schepen, hem vroeg of laat zijne kostelijke Indische vloten wel eens konden ontroofen. Het vervolg zal doen zien, dat die vrees alles behalve ongegrond was, en dat de Nederlanders den Koning in diezelfde jaren, in andere oorden van zijn uitgestrekt gebied, gevoeliger slagen toebrachten.

Voortdurend was men in Engeland niet zonder bekommering geweest over de nadering eener Spaansche vloot; maar de in Spanje beschikbare schepen waren deels tegen de Nederlandsche vloot onder Pieter van der Does, deels tot bescherming eener verwachte retourvloot uitgezonden. Er verschenen slechts 6 groote galeien, onder Frederik Spinola, bestemd voor den dienst in de nabijheid der Vlaamsche kust. Onbemerkt door de Engelschen, passeerden zij de Hoofden, hielden zich op behoorlijken afstand van de schepen onder Justinus van Nassau, die bij de Vlaamsche kust lagen en kennis schijnen te hebben gedragen van hare nadering, zonder dat zich eene geschikte gelegenheid voordeed om haar aan te tasten. Nadat de Zeeuwen haar aan den ingang der Schelde eenige schade hadden toegebracht, bereikten de galeien den 11^{den} September 1599 de haven van Sluis. Van daar bedreigden zij voortdurend Zeeland, waar men steeds schepen op wacht moest hebben, om haar binnen de haven te houden. Met stil weder kwamen zij wel naar buiten, en hadden dan natuurlijk eenig voordeel boven de zeilschepen der onzen, daar zij zich in alle richtingen gemakkelijk konden bewegen, terwijl de zeilschepen werkeloos moesten blijven. Indien het niet al te sterk woei, konden de galeien ook tegen den wind opwerken en zich daardoor buiten het bereik der onzen stellen.

Algemeen heerschte de meening, dat schepen van die soort groote voordeelen bezaten boven de gewone. Op grond daarvan besloten de Admiraliteiten er ook eenige te doen bouwen. Bij wijze van proefneming, lieten zij er te Dordrecht een op stapel zetten, later bekend geworden onder den naam van de *Zwarte galei*. Deze voerde 15 metalen stukken en bovendien vele steenstukken. De roeiers zaten schootvrij. Aanvankelijk beantwoordde het schip vrij goed aan de verwachting. Eerst toen het duidelijk was gebleken, dat de

galeien toch op den duur niet tegen gewone zeilschepen bestand waren, gaf men die soort van schepen weder geheel op.

Wat er verder met de galeien van Sluis voorviel, zal later blijken. Naar aanleiding van hare komst zij herinnerd, dat de eigenlijke galeien, zooals vroeger gebleken is, in deze oorden geenszins onbekend waren. Niet zelden gaf men echter dien naam aan betrekkelijk kleine roeivaartuigen, zoo als op het Haarlemmermeer en bij het ontzet van Leiden. Dergelijke schepen waren alles behalve gevreesd, maar wel de galeien, die op de Middellandsche Zee werden gebruikt. Spanje en andere mogendheden hadden daaraan hun roem ter zee voor een niet klein gedeelte te danken. Daarom waren velen in den lande beducht, dat de galeien van Spinola der tegenpartij zeker overwicht zouden verschaffen, en juichten uit dien hoofde het besluit der Admiraliteiten toe. En de *Zwarte galei* was niet de eenige, welke meer bepaald naar Spaansch model was gebouwd. Omstreeks denzelfden tijd komen andere voor. Zoo bezat Vlaardingen, in het laatst der zestiende eeuw, eene galei met twaalf riemen aan elke zijde. Elke riem werd bewogen door twee slaven of misdadigers, die aan de banken vastgeketend en geheel kaal geschoren waren. Buiten allen twijfel, waren de *Zwarte galei*, de galei van Vlaardingen en de Zeeuwsche galeien, welke in die dagen vermeld worden, meer dan eenvoudige roeschepen.

De tochten naar de kusten van Spanje en de eilanden zijn onmiskenbare bewijzen van den vooruitgang, die tegen het einde der zestiende eeuw bij het Nederlandsche zeewezen was te bespeuren. Het was een gevolg van de verschijning der Onoverwinnelijke vloot. Vóór hare komst, was er slechts weinig gedaan, om aan de zeemacht van den staat een indrukwekkend voorkomen te geven; na dien tijd begon de Republiek, eerst vereenigd met Engeland, vervolgens alleen, den Spaanschen monarch in zijn eigen gebied te bestoken. Uit dat oogpunt beschouwd, krijgen de plundertochten eene hoogere beteekenis. Over het algemeen openbaarde zich in die dagen eene ongewone geestdrift voor het uitbreiden der zeevaart, waarvan de uitwerking weldra de stoutste verwachting overtrof.

Intusschen had de zeemacht in het vaderland slechts eene ondergeschikte rol te vervullen. Getrouw aan hare roeping, droeg zij echter het hare bij tot het erlangen van uitkomsten, die eene der luisterrijkste bladzijden in 's lands historie beslaan. Nauwelijks toch was in het voorjaar van 1600 tot een tocht naar Vlaanderen besloten, ten einde zoo mogelijk Duinkerken van de landzijde te bereiken en de kustplaatsen van Vlaanderen aan den Spanjaard te ontrukken, of der Nederlandsche vloot werd ook hare taak aangewezen. Terwijl het leger onder Maurits door Vlaanderen trok, geleidden de oorlogsschepen onder Joost de Moor en Joan van Duivenvoorde aanzienlijke transportvloeten met geschut, amunitie en anderen voorraad naar de Vlaamsche kust, zonder verontrust te worden door de galeien van Sluis, die van omstreeks 40 andere transportschepen, welke kort te voren denzelfden tocht onder het geleide van slechts één oorlogsschip hadden ondernomen, nagenoeg de helft hadden veroverd of vernield.

Justinus van Nassau sloot zich aan bij den staf van Maurits, en liet daarom het bevel over de Zeeuwsche schepen aan zijn Vice-Admiraal de Moor. Voor den slag bij Nieuwpoort, werd zoo veel bootsvolk, als men missen kon, aan wal gebracht, om behulpzaam te zijn bij de bediening van het geschut, waarin het zeer bedreven was. De zeelieden beantwoordden ten volle aan de verwachting, en de behaalde zege was, volgens de getuigenis van den Admirant, een gevangen Spanjaard, voor een groot gedeelte aan hunne medewerking toe

te schrijven. Zeker was het in die dagen geene zeldzaamheid, dat bij voorkeur scheepsvolk tot bediening van het geschut werd gebruikt. Ook schijnt het Justinus van Nassau geweest te zijn, die vóór den slag den heilzamen raad had gegeven het geschut op planken te zetten.

Nog in November van hetzelfde jaar, ontwierp de genoemde Admiraal het plan tot een tocht op de Schelde, waartoe de vroeger gemelde *Zwarte galei* en 13 jachten gebezigd werden. Die scheepsmacht waagde zich tot in de nabijheid van Antwerpen, waar zij, terwijl de trompetters aan boord het welbekende Wilhelmus bliezen, een niet geringen schrik verspreidde. Met 8 veroverde schepen, waaronder het admiraalschip van 180 ton, dat 16 of 17 metalen en vele andere stukken voerde, keerden de Nederlandsche zeelieden terug. Onder den buit bevonden zich in het geheel wel 58 metalen stukken. De *Zwarte galei* was met zooveel kracht tegen het genomen admiraalschip aangevaren, dat men hare snebbe, die te diep in het vijandelijke boord was doorgedrongen, moest afzagen.

Hier op de Schelde was Justinus van Nassau, die evenwel den tocht niet in persoon bijwoonde, voor het laatst als Luitenant-Admiraal van Zeeland werkzaam. Op zijn verzoek, werd hij in het volgende jaar eervol uit die betrekking ontslagen. Niet lang daarna werd Willem de Zoete, Heer van Hautain, in zijne plaats tot Luitenant-Admiraal van Zeeland aangesteld, terwijl Joan van Duivenvoorde, Heer van Warmond, dezelfde waardigheid in Holland en West-Friesland bekleedde, tot dat hij in 1610 overleed.

HOOFDSTUK XI.

Nadere regeling van het bestuur over het zeewezen in 1597. — Samenstelling en bevoegdheid der Admiraliteiten. — Hare geldmiddelen. — Uitbreiding der zeevaart in het algemeen. — Oprichting eener Oost-Indische en later ook eener West-Indische Compagnie. — Invloed dier lichamen op het zeewezen.

In dezelfde jaren, waarin de Staten zich beijverd hadden, om den Koning van Spanje in zijn eigen rijk te benadeelen, was het bestuur over het zeewezen der Republiek op meer geregelden voet gebracht. Elders is gewezen op hetgeen vroeger tot dat einde was gedaan. Er behoeft hier dus slechts herinnerd te worden, dat de drie Admiraliteiten, welke bij het vertrek van Leicester meer bepaald belast waren met al wat het zeewezen betrof, in wezen gebleven en later met eene vierde vermeerderd waren. Bij herhaling wordt er van dat vierde Collegie melding gemaakt, en in 1596 wordt, nevens de Zeeuwsche, uitdrukkelijk van drie Admiraliteiten in Holland gesproken. Sedert 1592 hield de Admiraliteit van het Noorder-Kwartier hare zittingen beurtelings te Hoorn en te Enkhuizen. Friesland bezat er blijkbaar nog geen, daar de Staten van dat gewest in het genoemde jaar besloten er eene op te richten, ten einde zodoende de administratie hunner zeemacht aan het Collegie van Hoorn te onttrekken, welks leden tot dus verre nu en dan zitting hielden te Harlingen. Die verschillende Collegiën waren geheel onafhankelijk van elkander, hetgeen natuurlijk aanleiding moest geven tot botsingen, die op de algemeene belangen een hoogst nadeeligen invloed uitoefenden. Te vergeefs hadden de Staten getracht daarin te voorzien, en het zeewezen tevens meer onafhankelijk te maken van den Raad van State, waarin nog altijd twee Engelschen zitting hadden, door het oprichten van een Collegie-

Superintendent, onder Maurits, als Admiraal van de Vereenigde gewesten. Het was in 1589 wel tot stand gekomen, maar had, wegens den naijver der bijzondere Collegiën, zelfs der drie Hollandsche onderling, reeds in 1593 opgehouden te bestaan.

Ter loops is vroeger gezegd, dat de opbrengst der konvoeien en licenten ten behoeve der zeemacht werd besteed. Beide rechten waren echter geenszins van even oude herkomst. Het konvooi- of geleigeld was lang te voren ingevorderd, tot het uitrusten van oorlogsschepen, die koopvaarders en visschers moesten beschermen. Licenten daarentegen waren eerst sedert den opstand in gebruik gekomen. Men verstond daaronder oorspronkelijk hetgeen betaald moest worden voor de vergunning, om goederen, die op 's Prinsen gebied waren gekocht, op dat des vijands te mogen verkoopen. Zoowel de konvoeien als de licenten werden eene soort van belasting, die bij wijze van in- en uitgaande rechten moest worden betaald.

Het innen der konvoeien en licenten, dat in elke provincie afzonderlijk plaats had, was eene milde bron van twist. Met laakbare partijdigheid, maakten de ambtenaren van het eene gewest de genoemde rechten drukkender voor kooplieden en schippers uit het andere, om zodoende enkele personen, of zoo men wil, den handel hunner eigene provincie boven dien van andere te bevoordeelen. Noch een besluit van Willem I, noch verschillende maatregelen van de Staten-Generaal, allen eene meer eenparige en gelijkmatige heffing dier rechten ten doel hebbende, hadden aan het oogmerk beantwoord. In het begin van 1597 waren de geschillen daarover tusschen Holland en Zeeland tot eene zoo gevaarlijke hoogte gestegen, dat velen, niet zonder reden, voor dadelijkheden beducht waren. Holland beklaagde zich, dat de schepen uit dit gewest, die bij hun vertrek het verschuldigde hadden voldaan, in Zeeland andermaal moesten betalen, terwijl het laatste gewest zich beriep op eene vroegere overeenkomst, waarbij aan Zeeland de helft was toegekend van hetgeen de Hollandsche schepen, welke de Zeeuwsche wateren passeerden, verschuldigd waren. De Hollandsche autoriteiten ontkenden geenszins, dat er weleer tijdelijk eene dergelijke overeenkomst had bestaan, doch beweerden, dat die sedert lang was vervallen, zoodat men haar ook niet meer behoefde na te leven.

Onder de middelen, welke tot bijlegging dier geschillen werden aangewend, behoorde eene Instructie voor de Admiraliteiten, van den 13^{den} Augustus 1597. Oorspronkelijk was zij bestemd, om het bestuur over het zeewezen, voorloopig voor den tijd van één jaar, te regelen; doch zij bleef, met geringe wijzigingen, de grondslag van dat bestuur tot aan het einde der oude Republiek. Daarom zal het niet overbodig zijn, hier eenige bepalingen dier Instructie te vermelden.

Bij het eerste artikel werden vijf Collegiën opgericht, welke gevestigd zouden zijn te Rotterdam, te Amsterdam, te Hoorn of Enkhuizen, te Middelburg en te Dokkum. De drie Collegiën in Holland zouden elk, volgens art. 2, bestaan uit zeven leden, van welke vier uit het gewest, en drie uit andere gewesten. In Zeeland zouden de Gecommitteerde Raden den eed aan de Staten-Generaal doen, en dan elke maand vier personen uit hun midden aanwijzen, welke met drie uit de overige gewesten zitting moesten houden, tot behartiging der zeezaken. In Friesland werd het Collegie op dezelfde wijze als in Holland samengesteld. Aan de zeven leden, die een Collegie uitmaakten, zouden een secretaris en een fiscaal worden toegevoegd. De Stadhouder van Holland was, als Admiraal-Generaal,

rechtens president van alle Collegiën, en kon zich, als zoodanig, door den Luitenant-Admiraal van het gewest doen vervangen. Art. 3 kende aan de Admiraliteiten de bevoegdheid toe, uitspraak te doen over de wettigheid der gemaakte prijzen, over de geschillen tusschen oorlogsschepen en kapers onderling, en over allen, die van zeeroof beschuldigd werden. Voorts moesten alle misdaden, die binnen scheepsboord gepleegd waren, en niet tot de competentie der bevelhebbers behoorden, door de Admiraliteiten onderzocht en gestraft worden, met uitdrukkelijke bepaling, dat de burgerlijke misdrijven, welke het scheepsvolk aan wal had gepleegd, voor den bevoegden rechter der plaats moesten dienen.

In de volgende artikelen werd voorgeschreven, dat elke vrijbouter eene behoorlijke commissie moest hebben en de gemaakte prijzen moest opbrengen ter plaatse, van waar hij was uitgevaren, indien weer en wind zulks niet verhinderden. Daar moest hij zijn prijs overgeven aan de ambtenaren der Admiraliteit, die alles inventariseerden en verzegelden, in afwachting van de uitspraak over de wettigheid van den prijs. Alles moest zoo spoedig mogelijk beslist worden, en mocht in geen geval aanleiding geven tot een langwijdig rechtsgeding. De Admiraal-Generaal en diens Luitenant moesten zich, bij de beslissing over de wettigheid der prijzen, van de stemming onthouden, omdat de eerste een gedeelte der opbrengst ontving. De leden der Collegiën en alle ambtenaren daarvan mochten geenerlei aandeel hebben aan schepen, die ter kaapvaart waren uitgerust. Na de toewijzing van den prijs, moest deze door den vendumeester van het Collegie worden verkocht, die uiterlijk na veertien dagen rekening moest doen.

Volgens art. 22, moest met de zuivere opbrengst op deze wijze gehandeld worden: van alles, wat door particuliere schepen (kapers of commissievaarders) veroverd was, zou 1/5 voor het gemeene Land en 1/10 voor den Admiraal worden afgetrokken, komende het overblijvende ten voordeele der reeders, kapiteins, officieren en bootsgezellen, om het onderling, volgens het gebruik of het aangegane contract te verdeelen. Van de zuivere opbrengst van alle prijzen, door oorlogsschepen van den staat gemaakt, zou 5/6 aan het gemeene Land en 1/10 aan den Admiraal komen, waarna het overige onder den bevelhebber, de officieren en de manschappen, naar oud gebruik, verdeeld kon worden, ten ware daarop andere orde gesteld mocht zijn ¹⁾.

De Admiraliteiten werden belast met de zorg voor alles, wat op den oorlog te water betrekking had. Tot bestrijding der kosten zouden zij ontvangen de opbrengst der konvoeien en licenten, die der confiscatiën en de boeten, ter oorzake van dien opgelegd, mitsgaders datgene, wat het gemeene land van de buitgelden toekwam. Later worden de genoemde middelen meermalen als de gewone inkomsten der Admiraliteiten aan gedeut.

1) Eene noot in het Recueil van Zeesacken DL. I p. 10 maakt er den lezer opmerkzaam op, dat het 22^{sten} artikel, reeds in 1602 gewijzigd werd. Dat schijnt echter geene betrekking te hebben op hetgeen de schepen, door particulieren ter kaapvaart uitgerust, moesten betalen, daar eerst in 1622 bepaald werd, in aanmoediging ter vrije nering, dat particulieren, in plaats van 30% aan het Land en den Admiraal, bij voorraad slechts 18% zouden behoeven uit te keeren, namelijk 12% aan het Land, en 6% aan den Admiraal.

Nadat verscheidene artikelen aan het geregeld innen en verantwoord en der konvoien en licenten zijn gewijd, bepaalt art. 38, dat de Admiraliteiten equipagemeeesters zullen aanstellen, wier werkring vervolgens wordt omschreven. Van de vonnissen der Collegiën kon niet worden geappelleerd, ten zij in burgerlijke zaken, wanneer het meer dan 600 gld. gold, in welk geval de veroordeelde bij de Staten-Generaal of bij den Admiraal-Generaal, binnen het jaar herziening mocht vragen. Art. 56 kende den Collegiën het recht toe, den Admiraal een dubbeltal aan te bieden, als er een kapitein te water noodig was. Bij het opmaken daarvan, moest gelet worden op hen, die lang en trouw hadden gediend, ten ware er overwegende redenen mochten bestaan om daarvan af te wijken. De Admiraal-Generaal behield nochtans het recht, om, ook zonder voorafgaande nominatie, kapiteins te benoemen. De algemeene bepalingen der Instructie eindigen met art. 60, waarin de eed gevonden wordt, dien de leden der Collegiën moesten afleggen. De volgende artikelen, nog veertig in getal, hebben betrekking op de secretarissen, fiskaals, vendumeesters, controleurs en procureurs, die met en onder hen werkzaam zouden zijn.

Eene nauwkeurige beschouwing van het belangrijke stuk, waarvan hier slechts enkele punten zijn aangestipt, overtuigt ons, dat het zeer doelmatig en onpartijdig was opgesteld. Het laatste was vooral noodig, uithoofde der rechtsmacht, waarmede de Collegiën bekleed waren. Zoo luidde b. v. art 58:

„En sullen in de voorschreeve collegiën vooral voorgenomen en afgehandelt werden, de meest treffende en importeerende der gemeene Landts saaken, aleer eenige andere particuliere saaken geproponeert of voortgebraght sullen mogen werden; en indien eenige saaken voorkomen die yemandt van den Raade souden mogen raaken, directelyck of indirectelyck, soo in het regard van haarlyder Persoon, als van haare Vrunden en Magen, en sullen daarinne niet mogen adviseeren, nochte tegenwoordigh zijn op het instrueeren, delibereeren of besluyten van dien, maar uyt de Kamer vertrecken en blyven geduerende de deliberatie en resolutie op deselve saake.”

In weerwil van al de genomen voorzorgen, openbaarden zich later wel leemten en slopen er vele misbruiken in, die nadere bepalingen vereischten; doch het was slechts een voorloopige maatregel. Het voornamelijk doel, dat Maurits en de Staten-Generaal in de eerste plaats beoogden, namelijk het bijleggen van de geschillen tusschen Holland en Zeeland, werd bereikt; wat meer is, de Instructie bleef, gelijk hierboven is gezegd, de grondslag, waarop het bestuur van het zeezezen der Republiek gedurende het tijdperk van haren hoogsten bloei rustte.

Dergelyk verschijnsel laat zich ten volle verklaren uit den onderlingen naijver der provinciën, die het tot eene alles behalve gemakkelijke taak maakte, iets in het leven te roepen, dat de algemeene goedkeuring wegdroeg. Velen zochten daarom angstvallig in stand te houden,

wat eenmaal de kracht der gewoonte voor zich had.

Evenwel zou men zich deerlijk bedriegen, door te wanen, dat de gemelde regeling algemeen bijval vond. Eene aandachtige beschouwing van den inhoud der Instructie overtuigt ons al ras, dat zij inderdaad dieper ingreep, dan eene slechts oppervlakkige vergelijking met vroegere bepalingen zou doen vermoeden. Vóór het uitvaardigen der Instructie, waren de Admiraliteiten en hare middelen schier geheel provinciaal geweest, zoodat de aan zee gelegen gewesten meer uitsluitend hadden gezorgd voor al wat het zeewezen betrof. Thans werd daarentegen bepaald, dat in elk Collegie ook leden uit andere gewesten zouden zitten en dat allen den eed aan de Staten-Generaal moesten afleggen. Voortaan zouden ook de gewone middelen in naam der Staten-Generaal geïnd, en aan deze verantwoord worden. Op die wijze verloren de Staten der bijzondere gewesten hun ouden invloed op het bestuur van het zeewezen. Zeeland alleen bleef eene uitzondering, omdat de Gecommitteerde Raden van dat gewest, hoewel, als leden der Admiraliteit, in den eed van de Staten-Generaal, ook de vergadering der Staten van Zeeland bijwoonden. Holland daarentegen achtte den invloed, dien het door zijne leden in Zeeland en Friesland kon uitoefenen, eene schrale vergoeding voor zijn verminderd gezag op eigen gebied. In één woord, zij, die ongaarne de uitbreiding van de macht der Staten-Generaal zagen, juichten den genomen maatregel niet toe.

Gelijk eenige jaren geleden, toen er sprake was van de oprichting van een Collegie-Superintendent, zoo verhinderde ook thans de provinciale geest nog een tijd lang de noodige samenwerking. Eerst jaren daarna, kwam er eene vergadering tot stand, bekend onder den naam van Haagsche Besoignes, waarin leden uit de verschillende Collegiën zitting hadden, om de algemeene belangen van het zeewezen te behartigen. Tot zoo lang was de Admiraal-Generaal, door zijne betrekking tot alle Collegiën, de voornaamste onderlinge band.

Hierin vonden niet weinigen een bezwaar te meer tegen de nieuwe regeling. Dit is wel te begrijpen, als men nagaat, dat zich langzamerhand sporen begonnen te openbaren van eene partij, die het gezag van den Stadhouder liever wilde beperken dan uitbreiden. Zij ging weldra zoo ver van alle gebreken, waarover later werd geklaagd, voor een groot gedeelte te wijten aan de macht, welke de Stadhouder over het zeewezen bezat. Volgens hare meening, konden noch de Staten-Generaal, noch de Stadhouder in de zeemacht hetzelfde belang stellen, als de aan zee gelegen gewesten. Dit is ten volle juist; doch het besluit, dat er uit werd getrokken, alsof en de Stadhouder en de Staten-Generaal, uit gebrek aan belangstelling, het zeewezen veronachtzaamden, is in strijd met hunne latere maatregelen tot beveiliging der zee. Eigenlijk was het verschil van gevoelen slechts een uitvloeisel van den ouden strijd tusschen de voor- en tegenstanders der centralisatie van macht, in dit geval nog gewijzigd door de staatkundige begrippen over het stadhouderlijke gezag. Uit den aard der zaak, vonden de Stadhouder en de Staten-Generaal wederkeerig steun bij elkander, tegenover den invloed der afzonderlijke gewesten, en met name van Holland.

Intusschen bleef de Instructie, eenmaal ingevoerd, onder allerlei wisselingen in het staatsbestuur, van kracht. Wat betreft hare uitwerking, die in vele opzichten heilzaam was, doch ook hare nadeelige zijde had, moeten de gebeurtenissen zelve beslissen. Alvorens van dit onderwerp af te stappen, slechts nog een enkel woord ter beantwoording der vraag,

of de middelen, ten behoeve van de zeemacht aangewezen, toereikend waren, en zoo niet, of de Staten-Generaal zich dan behoorlijk kweten van de verplichting, die zij aan het slot van art. 27 op zich genomen hadden, om in dit geval de Admiraliteiten te ondersteunen. Niemand zal het bevreemden, dat de inkomsten der Admiraliteiten, in de eerste jaren van den opstand, toen er slechts betrekkelijk kleine uitrustingen plaats hadden, ruimschoots voldoende waren geweest. Alleen de licenten toch hadden, nadat zij in 1573 in Holland waren ingevoerd, niet minder dan 850.000 gulden opgebracht. Ook de buitgelden waren aanzienlijk geweest, als men nagaat, dat de Prins van Oranje het er eenmaal voor had gehouden, dat hetgeen te Vlissingen in 1572, bij eene enkele gelegenheid was veroverd, wel toereikend zou zijn, om de kosten van den oorlog gedurende twee jaren te bestrijden. Dit alles betrof echter den eersten tijd, toen de buitgelden groot en de uitrustingen van weinig belang waren. Later was het noodig geworden de opbrengst der gewone middelen zoo mogelijk ruimer te maken. Zelfs waren de licenten wel ontaard in eene soort van paspoorten, waarvan ook onzijdigen zich moesten voorzien, om zich tegen den overlast der Nederlandsche kapers te vrijwaren. Zij werden te Calais verstrekt, en zouden na 1576 misschien meer dan een millioen 's jaars hebben opgebracht, indien de Nederlandsche kapiteins, welke bij dat zonderlinge middel natuurlijk geene rekening vonden, niet hadden geweigerd dergelijke paspoorten langer te erkennen.

Uiterst verward was de toestand der geldmiddelen, zoo lang het bestuur niet op geregelden voet was gebracht. Onvoldoende kan hij echter niet geweest zijn, als men de Staten nog in 1587 hoort verklaren dat zij altijd hadden verstaan dat de opbrengst der konvoeien en licenten, met de buit- en prijsgelden, niet alleen toereikend was, om er de uitrusting der noodige oorlogsschepen mede te bekostigen, maar dat er zelfs, bij een goed beheer, iets kon overblijven, om tot andere einden te dienen. Sedert dat jaar, werd de verhouding echter minder gunstig. De inkomsten verminderden en de uitgaven vermeerderden, zoodat bij herhaling gelden voor het zeewezen moesten worden aangevraagd. Aanvankelijk schijnen die wel verstrekt te zijn, uit hetgeen bestemd was voor den oorlog te lande; want nog in de eerste jaren der zeventiende eeuw werden die beide administratiën niet behoorlijk uiteen gehouden. Daartoe had het gezag, dat de Raad van State zoowel over de zee- als over de landmacht bezat, gereedelijk aanleiding gegeven. Eerst na het Twaalfjarig bestand begonnen de Admiraliteiten zoo ernstig te klagen over het ontoereikende harer middelen, dat er raad moest worden geschapt, zou de zeemacht in staat blijven om hare taak te vervullen.

Om in den nood der Admiraliteiten te voorzien, werd in 1623 een millioen, en in de beide volgende jaren 600.000 toegestaan. In 1626 verleenden de Staten-Generaal 800.000 gulden, in 1627 een millioen, en in de volgende jaren, tot 1632, twee millioen gulden subsidie. Verschillende omstandigheden deden intusschen den staat der geldmiddelen meer en meer achteruitgaan, zoodat er in 1627 over eene schuld van meer dan zes millioen wordt gesproken. Men hoopte nochtans een jaarlijksch te kort van zeventien tonnen gouds met de subsidiën te dekken. Wegens de nalatigheid van sommige provinciën, die haar aandeel slechts traag of wel in het geheel niet oprachten, werd die verwachting niet vervuld.

De latere gebeurtenissen zullen doen zien, dat de Admiraliteiten, in dezelfde jaren, waarin zij die subsidiën ontvingen, met de aanhoudende kaperijen des vijands te worstelen

hadden. Eindelijk namen de Staten-Generaal de zorg voor de bewaking der Vlaamsche kust op zich, en stonden daarvoor meer dan een millioen toe. Alles te zamen, stegen de jaarlijksche buitengewone uitgaven, ten behoeve der zeemacht, tot een bedrag van twee tot vier millioen. Daarenboven hadden de Admiraliteiten hare gewone middelen, bestaande in de opbrengst der konvooen en licenten. Deze leverden in 1628 aan vier Admiraliteiten, na aftrek der kosten, een zuiver bedrag van 1.588.763 gulden. Hieronder was niet begrepen de Admiraliteit van Friesland, die meer uitgaven dan ontvangsten had, en het ontbrekende uit de subsidie moest vinden. Om de Admiraliteiten te gemoet te komen, werd bij herhaling de bewapening der koopvaarders voorgeschreven. Tot eigen bescherming, waren sommige verplicht nog een buitengewoon lastgeld te betalen, en vonden de reeders der haringbuizen het raadzaam eenige bodems tot het geleiden der visschers te onderhouden.

Als een tegenhanger van de vele moeielijkheden, waarmede de Admiraliteiten te kampen hadden, ontrolt zich tegen het einde der zestiende eeuw, voor het oog van den nakomeling een grootsch tafereel van den ondernemenden geest der vaderen. Want terwijl de zeemacht tegen de kapers streed, openden andere Nederlandsche zeelieden, niet in dienst van den staat, nieuwe bronnen van welvaart voor de Republiek. Hun streven wekt eene rechtmatige bewondering, al hadden dan ook niet allen een even helder bewustzijn van het edele hunner taak.

Omstreeks honderd jaren geleden, hadden de ontdekking van Amerika en het vinden van den weg naar Oost-Indië, om de Kaap de Goede Hoop, op den loop des handels een belangrijken invloed gehad. Venetië, Genua en andere steden van Italië hielden daardoor op, de middelpunten van den wereldhandel te zijn. Spanjaarden en Portugeezen, vooral de laatsten, kregen dien in handen. Lissabon werd dien ten gevolge de hoofdmarkt der Indische producten.

Sedert het begin der zestiende eeuw, was de handel met de havens van Spanje en Portugal van meer belang geworden, dan vroeger. Onder hen, die er de schatten van Oost en West kwamen halen, om daarmede elders een voordeeligen handel te drijven, bekleedden de Nederlanders eene voorname plaats. Evenals zij hun land reeds tot eene graanschuur voor het zuiden hadden gemaakt, brachten zij er thans de Indische waren, welke het noorden en het midden van Europa aldaar vonden, of door middel van Nederlandsche schepen ontvingen. Op die wijze ontstond een levendige tusschenhandel, ten deele slechts vrachtvaart, welke aanzienlijke winsten afwierp en ons den trap van luister verklaart, dien vele Nederlandsche steden, voor den opstand, hadden bereikt.

Hoogst nadeelig waren de eerste regeeringsjaren van Philips voor den Nederlandschen handel geweest. Voor de komst van Alva, hadden velen het land verlaten, en op de meeste plaatsen, waar later 's Konings gezag werd hersteld, keerde de oude bloei niet terug.

Nauwelijks had echter de opstand het meer regelmatig karakter van een oorlog aangenomen, of de handel begon in de onafhankelijke gewesten te herleven. Zelfs was de Koning verstandig genoeg, om de schepen der Republiek niet geheel uit zijne havens te weren. Bij verschillende gelegenheden is reeds gebleken, dat voortdurend Nederlandsche schepen in de Spaansche havens kwamen. Er bestond een verbod, doch het werd niet nageleefd. Dezelfde oogluiking had ook in de havens van Portugal plaats, nadat dit rijk aan de Spaansche kroon was onderworpen. Niet alleen bleven de Nederlanders de havens van beide landen bezoeken; maar zij begonnen langzamerhand verder te gaan en ook de

kusten van Brazilië en Afrika aan te doen, waar de Spaansche koning geenerlei vreemde schepen gedoogde. Op zijne eerste reis naar Indië, ontmoette Houtman, in de golf van Guinea, vijf Hollandsche schepen.

Frankrijk en Engeland hadden er meermalen op aangedrongen, dat de onzen de vaart op de havens van het schiereiland zouden staken, omdat de vijand op die wijze den noodigen toevoer ontving; doch de Staten hadden zich uit handelsbelang tegen dien maatregel verklaard. Andere natiën zouden den handel met Spanje en Portugal, tot onberekenbaar nadeel der Republiek, in handen krijgen, wanneer men dien hier mocht belemmeren. Meer dan 400 schepen voeren op de Spaansche havens! Daarom bepaalden de Staten zich alleen tot eene meer nauwkeurige handhaving van het verbod op den uitvoer van krigsbehoefden en inlandsch koren.

Het verkeer met de havens van Spanje en Portugal was echter in geenen deele zonder bezwaar. Op elken schipper, die zich daar bevond, konden ten allen tijde de bestaande bepalingen worden toegepast. Niet zelden werden de aldaar aanwezige schepen ook tijdelijk in beslag genomen, als 's Konings dienst het vereischte. Verschillende moeielijkheden van dien aard deden in de Republiek het plan rijpen, om ten minste de Indische waren zoo mogelijk langs een anderen weg te verkrijgen. Daaraan zijn de eerste pogingen tot het opsporen eener noordoostelijke doorvaart en de eerste tochten om de Kaap toe te schrijven, die allen ondernomen werden, nog voor dat de oogluiking, ten aanzien der Nederlandsche schippers, in de Spaansche havens ten eenen male ophield.

Reeds in Juni 1594 vertrokken 3 schepen, onder Cornelis Cornelisz. van Enkhuizen, Jan

Huygen van Linschoten en Willem Barendsz. naar de Noordelijke Ijszee, van waar zij in September onverrichter zake terugkeerden. Tegenwind en lange nachten hadden tot het staken van den tocht doen besluiten. Dit schrikte echter in geenen deele af; want er vertrokken in 1595 weder 7 schepen, waarop zich Linschoten, Barendsz. en Jacob van Heemskerk bevonden. Zij kwamen niet eenmaal zoo ver als een jaar geleden, en vielen in October, deels te Texel, deels in de Maas binnen, zonder hun doel te hebben bereikt. Zelfs die onbevredigende uitkomst deed niet alle hoop van eenmaal te zullen slagen opgeven. De Staten van Holland vonden het wel beter de ondernemingen van landswege te staken, doch loofden daarentegen eene premie van 25.000 gulden uit aan hem, die den weg om de noord naar Indië en China mocht vinden.

Nog eene derde onderneming had er plaats, met 2 schepen, onder Barendsz., Heemskerk en de Rijk. Zij werd gekenmerkt door de overwintering der beide eersten, met het eene schip, op de kusten van Nova-Zembla. Na de tallooze ontberingen van een winter in de poolstreken, ontbloot van de noodige hulpmiddelen, ondervonden te hebben, waren de overgeblevenen zoo gelukkig, te Kola in Rusland, het andere schip onder de Rijk aan te treffen. In het laatst van October 1597 kwamen de tochtgenooten in het vaderland terug, waar de ondernemingen tot het opsporen eener noordoostelijke doorvaart vooreerst werden gestaakt.

Intusschen waren ook pogingen in het werk gesteld, om Oost-Indië langs den gewonen weg te bereiken. Tot dat einde waren in April 1595, nog voor het vertrek van Linschoten, Barendsz. en Heemskerk, 4 schepen met slechts 250 man ter reede van Texel uitgezeld. Cornelis Houtman, die vroeger in Portugal eenige kennis van Indië en de reis derwaarts

had opgedaan, woonde als koopman den tocht bij. De bijzonderheden daarvan, de tallooze moeielijkheden en tegenspoeden, waarmede de reizigers te kampen hadden, moeten hier onvermeld blijven ¹⁾).

1) Men raadplege voor nadere bijzonderheden betrekkelijk de tochten: van Kampen, De Nederlanders buiten Europa; de Nederlandsche zeereizen, door dien schrijver meestal gevolgd; Bennet en van Wijk Rz., Nederlandsche zeereizen, die blijkbaar nauwkeuriger zijn en naar de oorspronkelijke journalen samengesteld; voorts de Aloude Scheepvaart, een zeldzaam werk in oblong 4°, ed. 1646, en vooral het onlangs uitgekomen werk van Jhr. Mr. J. K. J. de Jonge, hetwelk vele belangrijke bescheiden aangaande die eerste tochten der Nederlanders naar Oost-Indië behelst.

Genoeg zij het, dat zij, na één schip en veel volk verloren te hebben, in Augustus 1597 de Hollandsche kust wederzagen, en dat de geheele onderneming slechts ten deele aan het oogmerk had beantwoord, zoodat van Meteren met recht kon zeggen, dat de schepen niet de profijtelijkste reis hadden gedaan.

Het pleit zeer voor den ondernemenden geest van die dagen, dat er, in weerwil van de min gunstige uitkomsten, die in het najaar van 1597 zoowel om de noord als om de zuid waren verkregen, niet alleen werd besloten op den laatsten weg te volharden, maar dat zich ook een meer dan gewone ijver voor dergelijke ondernemingen openbaarde. In Mei 1598 vertrokken 8 Amsterdamsche schepen, onder van Nek, Warwijck en den reeds genoemden Heemskerck. Zij deden verschillende plaatsen van den Oost-Indischen Archipel en ook de Molukken aan. Nog vier andere uitrustingen kwamen in hetzelfde jaar tot stand. Twee schepen onder Cornelis en Frederik Houtman, alsmede 3 andere uit Zeeland, ondernamen de reis langs den gewonen weg. De twee andere uitrustingen waren bestemd, het doel zoo mogelijk op eene andere wijze te bereiken. Een smaldeel van 5 schepen, onder Jacob Mahu en Simon de Cordes, wilde den weg nemen door de straat van Magellaan, waar de schepelingen met schier onoverkomelijke hinderpalen te worstelen hadden, en op Vuurland moesten overwinteren. Na vele verliezen geleden te hebben, keerde één der schepen onder Sebald de Weerd terug, terwijl het lot der andere bodems, die op verschillende plaatsen aanlandden, op enkele uitzonderingen na, allertreurigst was. De vierde uitrusting eindelijk van 4 schepen, onder Olivier van Noort, koos denzelfden weg en was in zooverre gelukkiger, dat genoemde bevelhebber in drie jaren tijds de reis om de wereld volbracht, hetgeen voor hem geen Nederlander had gedaan. De uitslag dier ondernemingen, hoe belangrijk dan ook in andere opzichten, bleef echter, wat de handelsvoordeelen betrof, verre beneden hetgeen de hoog gespannen verwachting zich had voorgespiegeld. Met het oog op dien toestand, zou het Spaansche hof zeer staatkundig gehandeld hebben, indien het tegenover de Nederlandsche kooplieden eene groote mate van toegeeflijkheid had aan den dag gelegd. Misschien hadden deze op dat oogenblik van de onzekere en altijd gevaar volle ondernemingen nog afgezien, indien zij de Indische producten, met weinig gevaar, uit de tweede hand hadden kunnen bekomen. Wel verre van echter het ware belang der monarchie te beseffen, beval het Spaansche hof, waar Philips II door zijn zoon was opgevolgd, juist op dat tijdstip eene meer gestrenge naleving der bestaande

verbodsbepalingen. Die maatregel was verderfelijk voor Spanje en eene weldaad voor Nederland; want de bewoners van het laatste zagen nu duidelijk in, dat het eene levensvraag gold, en besloten haar zoo mogelijk, door de uiterste krachtsinspanning, tot eene voor hen gewenschte oplossing te brengen.

Ongerekend de vroeger gemelde vloot van Pieter van der Does, die van landswege was uitgezonden, vertrokken in 1599 weder 4 schepen onder Pieter Both en Paulus van Caarden, 3 andere onder Steven van der Hagen en nog 4 onder Jacob Wilkens. In 1600 en 1601 zeilden 6 schepen onder den boven genoemden van Nek, 8 onder Heemskerk, 5 onder Wolfert Hermansz, 4 onder Gerard de Rooy en Laurens Bikker, alsmede 3 onder Joris van Spilbergen. In het geheel waren, in zeven jaren tijds, niet minder dan vijftien vloten, langs verschillende wegen, uit Holland en Zeeland naar Indië vertrokken. Alles te zamen, waren 64 schepen derwaarts gezonden, waaronder enkele meer dan eene reis gedaan hadden. Met inbegrip van die, welke naar West-Indië, Brazilië, de kust van Guinea en andere afgelegen streken bestemd waren, rekende men, dat alleen in 1598 wel 80 groote schepen waren uitgezeild.

Weldra ontwaarde men, dat al die uitrustingen, door bijzondere maatschappijen of particulieren bekostigd, elkander benadeelden. Naar het oordeel dier tijden, waarin weinig of niets van onderlinge mededinging en daarentegen alles van een behoorlijk geregeld monopolie werd verwacht, hielden velen het voor eene ramp, die de hooge regeering door hare tusschenkomst moest verhoeden ¹⁾.

1) Niet allen waren evenzeer met dergelijke uitsluiting ingenomen.

Oldenbarneveld helde er, in dit geval, slechts noode toe over. Beschrijver der „Heilsame politike gronden,” keurde het monopolie ten sterkste af, ofschoon toegevende, dat het aanvankelijk misschien een noodzakelijk kwaad kon geweest zijn. Die hevige bestrijder van het stadhoudelijk gezag opperde menig denkbeeld over staathuishoudkundige vraagstukken, waaruit blijkt, dat hij in vele opzichten zijn tijd vooruit was. Over het octrooi der Compagnie sprak hij, op grond der ervaring van meer dan eene halve eeuw. Opmerkelijk is het, dat er in de Republiek meermalen begrippen voorgestaan werden, welke men in dien tijd niet zou vermoeden. Reeds in 1608 was er hier een boekje verschenen van zekeren Willem Ysselius, een koopman, waarin betoogd werd, dat vrije arbeid in de koloniën veel profijtelijker zou zijn, dan die van slaven.

Van daar het octrooi, den 20^{sten} Maart 1602 door de Staten-Generaal verleend aan eene maatschappij, voor den uitsluitenden handel op alle gewesten, die ten oosten van de Kaap de Goede Hoop en ten westen van de straat van Magellaan gelegen waren. De verdere lotgevallen van dat lichaam, hetwelk onder den naam van Oost-Indische Compagnie een hoogen trap van bloei bereikte, moeten hier onaangeroerd blijven. De Compagnie mocht niet alleen handel drijven, maar ook verbonden sluiten, troepen werven, vestingen aanleggen en oorlog voeren, alles in naam van de Staten-Generaal of van de hooge

overheid van de Republiek der Vereenigde Nederlanden. Zij wapende zich dien ten gevolge, geheel onafhankelijk van de zee- en landmacht van den staat. Het opperbestuur der Oost-Indische Compagnie berustte bij eene vergadering van zeventien bewindhebbers, die later onder den naam van de Kamer van Zeventien voorkomt.

In 1621 werd voor den handel op Amerika een dergelijk octrooi verleend aan eene andere maatschappij, welke in tegenoverstelling met hare oudere zuster den naam van West-Indische Compagnie droeg. Deze steeg echter nimmer tot dien trap van rijkdom en macht, waarop de eerste zich een geruimen tijd wist te handhaven.

Dit verschil in uitslag tusschen de beide Compagniën laat zich eenigermate verklaren uit het verschillende doel, dat zij beoogden. De Oost-Indische bezocht met hare schepen uitgestrekte gewesten, die slechts ten deele aan de Portugeezen onderworpen waren, en trachtte er in de eerste plaats handel te drijven. Slechts tot bescherming van haar eigendom, en later ook tot uitbreiding van haar gezag in streken, die gunstige voorwaarden voor den handel aanboden, greep zij naar de wapenen. Hare oorlogen waren de gevolgen van den handel, die zij altijd met gewapende schepen dreef. Bij de West-Indische Compagnie daarentegen, waren de gegevens niet dezelfde. De rijkdom van Amerika bestond minder in de handelsartikelen, dan in de mijnen, die er gevonden werden. Waar een van beiden, doch vooral waar de laatsten werden aangetroffen, had Spanje zijn standaard geplant. Brazilië was de eenige streek, welke de Portugeezen volgens de uitspraak van Paus Alexander VI in bezit mochten nemen, doch ook die kolonie was, te gelijk met het moederland, ten minste in naam Spaansch geworden. De West-Indische Compagnie vond daarom uit den aard der zaak weinig gelegenheid tot het drijven van handel, dewijl Spanje overal, waar het gezag oefende, de havens voor niet Spaansche schepen gesloten hield. Dientengevolge moest de Compagnie zich, ten minste in de eerste jaren, met kaapvaart vergenoegen, hetgeen sommigen toeschreven aan den invloed, dien de Staten-Generaal op het bestuur der maatschappij hadden. Hare schepen en vloten, die niet zelden naar wensch slaagden, al was het bedrag van den buit dan ook niet altijd voldoende tot dekking der gemaakte kosten, werden de schrik van alle rijk geladen schepen, die uit de Spaansche bezittingen kwamen. Hier rijst als van zelf de vraag: welken invloed hebben de genoemde maatschappijen op het zeewezen van de Republiek uitgeoefend? Het kon wel niet anders of deze moest zeer belangrijk zijn. De heldendaden, in dienst der beide Compagniën verricht, waarvan schier elke bladzijde harer geschiedenis in de eerste jaren na hare oprichting getuigt, wierpen een ongekenden luister op den Nederlandschen staat. De oogenschijnlijk zwakke Republiek, die, naar men meende, al handen vol werks moest hebben met het bestrijden van een der machtigste vorsten van Europa, trad in afgelegen oorden plotseling aanvallend op, zonder zich over de ruimer hulpbronnen van hare tegenstanders te bekommeren. Zij boezemde de vloten van Spanje en Portugal ontzag in, en vestigde daardoor voor den Nederlandschen naam, als ware het eene eerzuil op een element, waarop de Nederlanders, wegens de ligging van hun vaderland, geheel te huis waren. Zeelieden hadden dat gedaan, en hun bedrijf moest op het personeel der eigenlijke zeemacht terugwerken. Wat meer is, vele bevaren zeelieden gingen uit den dienst der Compagniën op 's lands vloot over, vele bevelhebbers hadden hunne opleiding aan de Compagniën te danken. Zoo vormde het personeel een band

tusschen de vloten der maatschappijen en die van den staat; zoo werden de eersten kweekscholen voor de zeevaart, waarin ruimschoots gelegenheid werd gegeven, zich in den oorlog te water te oefenen.

Bovendien moest de Oost-Indische Compagnie, wegens de verre tochten, die op haren last ondernomen werden, wegens de machtige vijanden, die zij daarbij te bestrijden had, weldra schepen doen bouwen, die grooter, beter bemand en zwaarder bewapend waren, dan de bodems, waarvan men zich tot dusverre gewoonlijk bediend had. Zoo komen onder de 13 schepen, waarmede Steven van der Hagen in 1603 vertrok, reeds 5 van 350 last voor, terwijl de *Mauritius*, een der schepen van Heemskerk, 400 last groot was. Onder eene vloot van 13 bodems, die in 1607 uitzeilde, waren er ten minste vier: de *Hollandia*, de *Middelburch*, de *Delft* en de *Rotterdam*, die elk eene scheepsruimte van 500 last hadden. Voor de West-Indische Compagnie was die behoefte natuurlijk nog grooter, dewijl zij meer aanvullender wijze moest te werk gaan. Beide Compagniën gaven der zeemacht van den staat, die nog meest uit kleine schepen bestond, zodoende een voorbeeld, dat langzamerhand navolging vond. Ook konden zij in tijd van nood schepen en volk leveren, tot versterking van 's lands vloot, ofschoon bij de octrooien uitdrukkelijk was toegezegd, dat de regeering op geenerlei wijze over de schepen der Compagniën zou beschikken, zonder de goedkeuring der Bewindhebbers.

Het voordeel, dat de Oost-Indische Compagnie door het leveren van schepen aanbracht, was vooral aanzienlijk in de eerste halve eeuw van haar bestaan. Bij verschillende gelegenheden waren de schepen, die haar toebehoorden, zoo al niet de beste, dan toch de grootste van 's lands vloot. Eerst nadat de Oost-Indische Compagnie geruimen tijd krachtige hulp verleend had, werden hare schepen, in vergelijking met de veel verbeterde landsschepen, minder doelmatig bevonden.

Later bracht de Compagnie, in plaats van schepen, gelden op voor het uitrusten van oorlogsschepen. Dat zij daartoe spoedig iets kon en wilde afzonderen, blijkt uit de som van 150.000 gld., die zij in 1606 ten behoeve der vloot van Hautain verstrekke. Van de prijzen, door hare schepen onder weg gemaakt, ontvingen het Land en de Admiraal hun wettig aandeel, met dien verstande echter, dat de schade, welke de schepen bij de ontmoeting hadden geleden, volgens art. 37 van het octrooi, eerst uit de opbrengst van den buit moest worden vergoed. Ook betaalde de Oost-Indische Compagnie jaarlijks aanzienlijke sommen voor in- en uitgaande rechten. Na verloop van tijd geschiedde het door eene som in eens, hetgeen dan wel aanleiding gaf tot verschil tusschen de Admiraliteiten en de Bewindhebbers, zoo als te zien is uit eene overeenkomst, in 1677 door beide partijen gesloten en in het volgende jaar door de Staten-Generaal bekrachtigd.

Bij het octrooi der West-Indische Compagnie, werd voor den Staat iets minder bedongen, terwijl haar daarentegen, uit hoofde van de groote moeielijkheden, waarmede zij vermoedelijk te kampen zou hebben, al aanstonds krachtdadige hulp van landswege werd toegezegd, die zij in vervolg van tijd ook niet zelden ontving.

Wordt vervolgd....