



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 II EN III



HOOFDSTUK II.

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

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

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

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

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

Hierboven is er op gewezen, dat vele steden van Nederland in de tiende eeuw een niet onbelangrijken handel dreven, en dat het verkeer langs de binnenwateren dien ten gevolge zeer levendig moet geweest zijn. Onder de zwakke opvolgers van Karel den Grooten, hadden de kooplieden zelve zoo goed mogelijk voor het beschermen van hun eigendom moeten zorgen. Langzamerhand namen de Graven en Heeren die taak over. Niet alleen rechtstreeks beschermden zij den handel hunner onderzaten door de wapenen, maar ook zijdelings door het heffen van tollén. Deze gaven het middel aan de hand om de mededinging van bepaalde steden of personen, die werden vrijgesteld van de lasten, welke op andere drukten, gemakkelijk te maken. De Graven namen dien maatregel echter niet zonder bijoogmerken, daar de opbrengst der tollén niet weinig bijdroeg tot stijving hunner schatkist. Zonder hier te onderzoeken, in hoeverre zij tot het eigendunkelijk heffen dier tollén gerechtigd waren, mogen wij niet voorbijzien, dat het bezit van sommige streken zelfs

de kleinere vorsten die er wel in de gelegenheid stelde den handel te land of te water feitelijk te belemmeren, en dat het dikwijls aan de middelen ontbrak om hun dit te beletten. Indien men de geschillen over de streek Merwede, langs de oevers der Maas, welke Holland en het Sticht elkander in de elfde eeuw zoo hardnekkig betwistten, uit dat oogpunt beschouwt, dan krijgen de bloedige oorlogen daarover gevoerd eene andere beteekenis. Zij nemen dan hun oorsprong niet alleen uit de onzekerheid der grenzen, maar ook uit het streven der Bisschoppen, om de onbelemmerde vaart hunner onderdanen te herstellen. Het wordt dan ook duidelijk, waarom een aantal vorsten, die hetzelfde doel beoogden, de plannen van den Utrechtschen kerkvoogd zoo ijverig en nadrukkelijk ondersteunden. Het gold in de eerste plaats den tol te Dordrecht, die door de Graven van Holland gevorderd werd van alle schepen, welke de Maas op- en afvoeren. Het lot des krijgs besliste ten hunnen voordeele. De Graven bleven, ondanks alle pogingen om hen van daar te verdrijven, in het bezit van dat gedeelte van Zuid- Holland, waar zij, in strijd met de uitspraak des Keizers, voortgingen tol te heffen, tot dat eindelijk de Keizer zelf hun het recht daartoe verleende.



De laatste invallen der Noormannen, die hunne strooptochten tot in de elfde eeuw bleven voortzetten, en de daarop gevolgde oorlogen van Holland met den Bisschop van Utrecht en diens bondgenooten, vereischten niet zelden de uitrusting van een zeker aantal gewapende vaartuigen. De meesten daarvan oorspronkelijk tot het drijven van handel en de visscherij bestemd, waren klein en weinig geschikt tot

den krijg. Zij komen onder den algemeenen naam van „koggen” voor. Het moeten korte, breede vaartuigen zijn geweest, met ronden voor- en achtersteven, in vorm waarschijnlijk niet ongelijk aan onze tegenwoordige bomschuiten. Schoon de naam in het zuiden niet onbekend was, schijnt de kogge toch in menig opzicht een meer bepaald Noordschen oorsprong te verraden. Zij lag hoog op het water en werd, ten minste hier te lande, waar die soort van schepen niet groot was, zoowel door zeilen als door riemen bewogen.

Men wane evenwel niet, dat de Graven eene eigenlijke zeemacht bezaten, uit schepen als de genoemde samengesteld. Zij werden daarvan alleen tijdelijk voorzien. Wanneer de omstandigheden het gebruik eener scheepsmacht vereischten. Gelijk ieder vrij man, onverschillig van welken stand, volgens de bepalingen van het leenrecht, tot het bijwonen der heirvaart, d. i. tot den krijgsdienst te lande verplicht was, zoo moesten ook de bewoners van streken, die aan zee lagen of door groote rivieren besproeid werden, schepen en manschappen leveren, als de behoefte daaraan zich deed gevoelen. Met andere woorden, zij moesten, als dit noodig geoordeeld werd, heirvaart te water doen.

Reeds in de tiende eeuw komt de verplichting tot het leveren van een zeker aantal schepen onder den naam van „kogschuld” voor. De verplichting tot het opbrengen van een zeker aantal personen, tot hanteering der riemen, werd met den naam van „riemtalen” bestempeld. Beide namen bleven eeuwen lang in gebruik. Zij verloren echter hunne oude beteekenis, daar de verplichting sedert de dertiende eeuw door velen werd afgekocht, en zoodoende overging in eene geregelde belasting, van welke tot den huidigen dag, in sommige gedeelten van Nederland, nog sporen worden aangetroffen.

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

Het recht om heirvaart te gebieden bezat alleen de leenheer.

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

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

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

De hoofdstad van het Sticht lag woest, en de Kerkvoogd had dien ten gevolge zijn zetel te Deventer gevestigd. Eerst onder Bisschop Balderik, die in 976 overleed, namen de zaken een anderen keer, dank zij vooral de krachtige hulp der Duitsche vorsten. De stad Utrecht werd herbouwd, en het Sticht schepte weder adem. De Noormannen waren echter niet geheel afgeschrikt. Het welvarende Tiel werd nog in 1006 door hen geplunderd en kort daarna aan de vlammen prijs gegeven. Ook de kusten van Holland bleven niet verschoond, hoewel ook daar betere tijden aanbraken; want toen de Noordsche zeeschuimers zich in 1010 weder met 90 hunner schepen op de Lek vertoonden, schijnen de genomen maatregelen hun ontzag te hebben ingeboezemd. Zij bedongen ten minste vrijen aftocht en lieten de stad Utrecht ongemoeid. Hunne meerderheid in den strijd te water bleek bij hun vertrek, daar zij, te midden eener kwalijk gezinde bevolking, in strijd met de overeenkomst, verraderlijk aangevallen, zich nochtans een uitweg wisten te banen.

Sedert dien tijd werden Holland en Utrecht niet meer door de Noormannen verontrust. Friesland was minder gelukkig en bleef nog een tijd lang aan verwoestende invallen uit het Noorden blootgesteld. Aan de meerdere veiligheid, welke de kustbevolking onder hun bestuur genoot, hadden de Graven van Holland en Zeeland voorzeker in niet geringe mate het aanzien te danken, in welks bezit zij zich spoedig mochten verheugen.

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

Niet lang daarna, werd de goede verstandhouding tusschen Holland en Vlaanderen verbroken, met welke gebeurtenis een nieuw tooneel voor de zeemacht geopend werd. De beleening van den Graaf van Vlaanderen met een gedeelte van Zeeland, hetwelk de Graaf van Holland meende, dat tot zijn gebied behoorde, legde den eersten grond tot langdurige geschillen. Wederzijdsche kaperijen gaven daaraan steeds nieuw voedsel. Toen eindelijk Floris III ook te Geervliet een tol begon te heffen, om zodoende den Vlamingen de gelegenheid te benemen dien van Dordrecht te ontduiken, gelijk zij niet zelden deden, brak de oorlog uit. Daarbij moest Floris zich van de schepen zijner onderdanen bedienen, tot het overbrengen van krijgsvolk, en vermoedelijk werd er ook te water gestreden. Het verdrag, dat in 1168 gesloten werd, was allernadeeligst voor den Graaf van Holland en bevatte de kiem tot eene reeks van onaangenaamheden en oorlogen. Floris zelf, ofschoon door den Keizer in zijne rechten op den tol te Geervliet gehandhaafd, gevoelde zich vernederd, volgde het Kruisleger van Frederik Barbarossa en stierf in 1190, te Antiochië.

De ongelukkige Graaf was noch de eenige, noch de eerste Nederlander, welke in die afgelegene oorden het leven liet. Ook hier te lande was de geestdrift, om de Heilige plaatsen in het Oosten aan de handen der Ongeloovigen te ontrukken, spoedig ontwaakt, nadat het eerste plan daartoe in het laatst der elfde eeuw was gevormd. De prediking, welke de gansche Christenheid tot die grootsche taak opriep, had vooral in het noorden van Nederland haar doel niet gemist. Vorsten en slaven, edelen en onedelen hadden op verschillende tijden het Kruis aangenomen en zich vereenigd met de groote legers, die naar het Heilige land vertrokken. In Friesland waren tot dat einde meermalen schepen uitgerust. Hoogst belangrijk zijn de zeetochten, welke daarmede gedaan werden. Zij pleiten voor den moed en de bedrevenheid van hen, die zich daaraan waagden, en werden al weder een middel om de kennis der zeevaart uit te breiden. Men vergeet niet, dat den zeeman, bij die lange en gevaarlijke reizen, slechts zeer ontoereikende hulpmiddelen ten dienste stonden; dat hij, zonder kompas, alleen vertrouwen kon op de waarneming der sterren en op eenige kleine bijzonderheden, als de kleur der zee, de vlucht der vogels en dergelijke, waarvan de ervaring hem de beteekenis had geleerd.

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

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

Merkwaardiger zijn de verrichtingen eener Nederlandsche vloot, gedurende den vijfden grooten Kruistocht, dien Andreas, Koning van Hongarije, en Leopold, Hertog van Oostenrijk, in 1217 ondernamen. In Mei van dat jaar vertrok Willem I, graaf van Holland, met 12 koggen uit de Maas. Door vereeniging met Duitsche en andere schepen, groeide die vloot aan tot 200 bodems, en zij werd, te Dartmouth, nog met 80 schepen uit Friesland versterkt. Na vele moeielijkheden, kwam zij in den mond van den Taag. De Friezen zetten hunne reis weldra voort, doch Willem en de zijnen bleven er met de Duitschers een tijd lang

toeven, om er de Christenbevolking in den strijd tegen de Arabieren bij te staan. Eerst in het volgende jaar vertrokken ook zij, vereenigden zich op den Nijl weder met de Friezen en namen een werkzaam deel aan de belegering van Damiate.

Deze stad moet voorheen dicht bij den mond der rivier hebben gelegen, dan tegenwoordig. Zij werd aan den waterkant beveiligd door een toren, die in het midden van den Nijl opgericht en door ketens met de beide oevers verbonden was. Herhaalde pogingen, om dien toren stormenderhand in te nemen, waren reeds vruchteloos afgeloopen, toen men op het denkbeeld kwam een houten toren van gelijke hoogte op twee koggen te bouwen. De beide schepen werden met balken en touwen stevig aan elkander verbonden. Vervolgens plaatste men daarop vier masten en even zooveel sprieten, die tot steun voor den houten toren moesten dienen. Dit gevaarte, uit planken en vlechtwerk samengesteld, van boven en aan de zijden door huiden tegen de uitwerking van het Grieksche vuur beveiligd, was tevens van eene ladder voorzien, die dertig ellen buiten den voorsteven der schepen uitstak, alsmede van eene valbrug.

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

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

Evenals zoo menig ander voorval, werd hetgeen bij Damiate was gebeurd door de overlevering bewaard en versierd. Terwijl de tijdgenoot uitdrukkelijk zegt, dat er kettingen werden losgemaakt, zag de nakomeling die hinderpalen in zijne verbeelding doorzagen of door aanzeiling verbreken. Mag men het verhaal daarom voor een louter verzinsel houden? Verre van daar. Ongetwijfeld vond het zijn oorsprong in de vernieling der schipbrug en in

eene onjuiste opvatting van de snebben der schepen, die voor zagen werden aangezien. Voorzeker gaf het verhaal, nadat het eenmaal burgerrecht had verkregen, er aanleiding toe, dat bij de vernieuwing der schepen, die trouwens al weinig op koggen gelijken, werkelijk zagen werden aangebracht. Over de samenstelling van den ketting zelven heerscht verschil van gevoelen, hetgeen zich uit de onnauwkeurigheid of onvolledigheid der berichten gevoegelijk laat verklaren. In een later tijdvak komen andere havenketens of boomen voor, en ook dan zal er, in weerwil der meer volledige berichten aangaande de samenstelling daarvan, nog eenige onzekerheid blijven heerschen. Groot was het aantal bodems, dat in de dertiende eeuw in Nederland voorhanden was, of er ten minste bijeengebracht kon worden. Herhaalde uitrustingen, die na de verovering van Damiate plaats hadden, zijn er de onwedersprekelijke bewijzen van.

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

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

Wat het verkeer met de Noormannen vroeger had uitgewerkt, had zich ten tijde der Kruistochten verder ontwikkeld. Niet te vergeefs had het bloed van duizenden gestroomd, al gingen de veroveringen ook weldra verloren. Met den heilzamen invloed, dien de tochten naar het Oosten over het algemeen op den toestand der westersche maatschappij hadden uitgeoefend, waren ook handel en scheepvaart een nieuw tijdperk ingetreden. Voorwerpen, hem vroeger onbekend, had de Kruisvaarder elders leeren gebruiken. Was hij zoo gelukkig

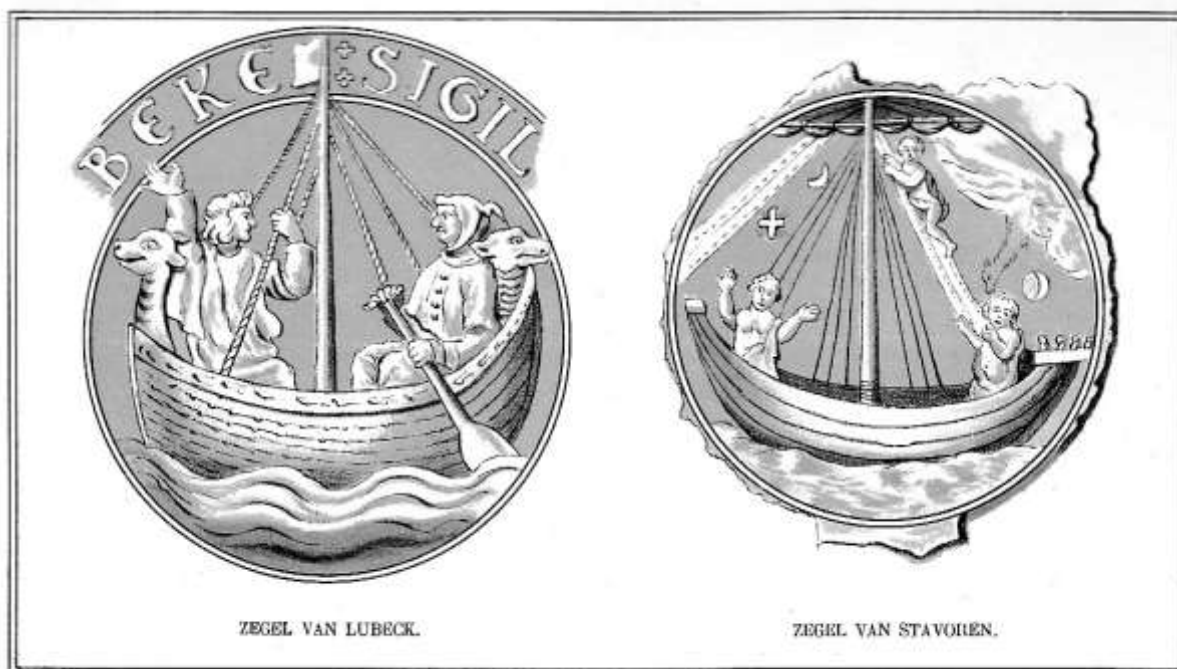
zijn vaderland weder te zien, dan ontwaarde hij nieuwe behoeften, die alleen door den aanvoer van Oostersche producten konden worden bevredigd. Anderen volgden zijn voorbeeld, en de handelaar in vreemde waren zag weldra een ruim veld voor zich geopend. Te gelijker tijd had men nieuwe wegen leeren kennen, langs welke de gevraagde handelsartikelen te bekomen waren. Daarvan echter openbaarden de gevolgen zich eerst later. De rechtstreeksche handel met de steden aan de Middellandsche Zee ving niet aan, voor dat de hulpmiddelen der zeevaart grootelijks waren vermeerderd. Aanvankelijk dreven de Nederlandsche steden den handel onderling en met de kustbewoners der Noordzee. Eerst langzamerhand begonnen zij ook de Oostzee te bezoeken. Daar ontvingen zij de over land aangevoerde producten van het Oosten, die langs de rivieren weder naar Duitschland gebracht werden. Dordrecht, Utrecht, Tiel, Zwolle, Deventer, Kampen, Stavoren, Muiden, Groningen, Zutphen, Doesburg, Nijmegen, Arnhem, Bommel, Harderwijk en andere plaatsen bloeiden in de dertiende eeuw door binnen- en buitenlandschen handel. Weldra begonnen de steden van Zeeland met haar te wedijveren. Ook daar, waar van oudsher een druk verkeer met Engeland plaats greep, had de handel op de Oostzee in de twaalfde eeuw een aanvang genomen. West-Friesland zag, na zijne vereeniging met Holland, een tot dus verre ongekenden tijd van welvaart aanbreken. De vrije burgerstand, die zich ten gevolge der Kruistochten gevormd had, kweekte verschillende takken van nijverheid aan, en verlevendigde hierdoor den handel. Deze vond begunstigers in de vorsten, die er al spoedig op bedacht waren hunne vaak ledige schatkist met zekere rechten op invoer, uitvoer en doorvoer te vullen. Door het verleenen van allerlei voorrechten, poogden zij vreemde kooplieden naar hun gebied te trekken. Nevens den handel werd de vischvangst gedreven, die het hare tot den bloei des eersten bijdroeg. De haring visscherij, later eene goudmijn voor Nederland, leverde echter nog niet die voordeelen op, welke alleen door de uitvinding van Beukelsz. mogelijk gemaakt werden.



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

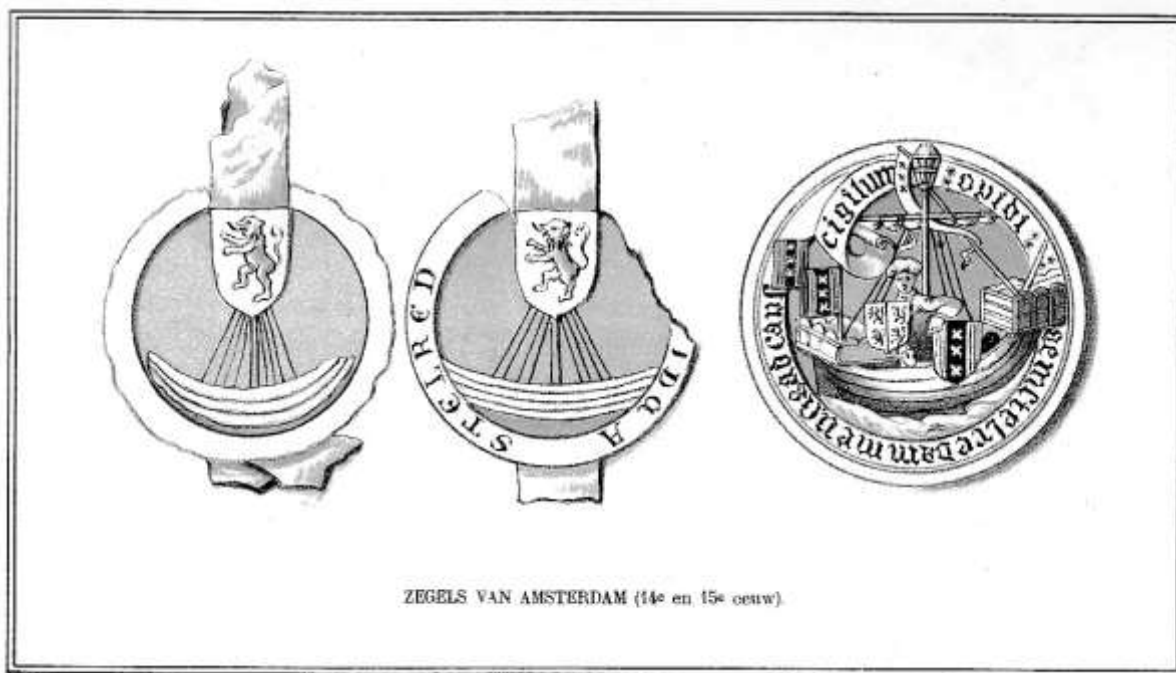
Uiteenlopende handelsbelangen waren niet zelden de oorzaak van ernstige geschillen. Kampen voerde oorlog tegen Denemarken en legde, met Deventer en Zwolle, een twist tusschen Hamburg en Harderwijk bij. Wat er tusschen Utrecht en Holland voorviel is hierboven gemeld. Zich zelve recht te verschaffen was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

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



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

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



Tot de opmerkelijke veranderingen, die omstreeks dezen tijd in de samenstelling der schepen plaats hadden, behoort ook die van het roer. In den regel komt het nog aan de zijde voor, en wel bepaaldelijk aan stuurboord, hetwelk daaraan zijn naam ontleent. Soms hadden de schepen een roer aan beide zijden; doch dit was in het Noorden eene zeldzaamheid. Hoewel het gebruik, om het roer aan stuurboord te hebben, in de vijftiende eeuw nog niet geheel was opgegeven zoo leert toch het zegel van Damme, dat er in de dertiende eeuw aldaar reeds schepen bekend waren, die hun roer op de thans gebruikelijke wijze van achteren hadden. Wat de grootte der koggen betreft, vindt men elders gewag gemaakt van schepen van dien naam, welke eene aanzienlijke scheepsruimte bezaten.

Men vond die zoowel in het noorden als in het zuiden. Bremen bezat er, die zeer groot geweest moeten zijn, en te Barcelona werd er eene aangetroffen met drie dekken, welke 500 man aan boord had.

Mag men het er nu voor houden, dat de koggen hier te lande, in de dertiende eeuw, in allen deele met die in andere oorden gelijk stonden? Zeker niet. Op de rivieren bleven het nog een tijd lang de oude roeivaartuigen. In het laatst der dertiende eeuw, wordt van eene kogge op de Maas uitdrukkelijk gemeld, dat zij naar Sliedrecht geroeid werd. Intusschen mag men veilig aannemen, dat er deels ten gevolge van hetgeen onze zeelieden, gedurende hunne tochten naar het Oosten, bij andere volken gezien hadden, deels ten behoeve der vloten, die naar het Heilige land bestemd waren, vele verbeteringen waren aangebracht. Vermoedelijk zullen er tot den handel met Engeland en het Noorden ook grootere schepen gebezigd zijn, dan op de rivieren en andere binnenwateren. Bij uitzondering treft men vaartuigen aan onder andere namen, zoo als de hierboven gemelde ysnachen der Friezen, die zich in het begin der twaalfde eeuw ook van schepen bediend hadden, die waarschijnlijk als de voorgangers der latere buizen beschouwd moeten worden. Onder de schepen, hoe dan ook genoemd, waren velen zeker niet ondoelmatig, daar het den Koning van Frankrijk, bij het verbond van 1296, werd toegestaan zich hier te lande van schepen te voorzien, hetgeen den Koning van Engeland daarentegen niet vergund zou zijn. De eerste jaren der veertiende eeuw leverden echter het bewijs, dat de schepen in Holland, hoe talrijk dan ook en hoe geschikt in vele opzichten, voor den strijd te water minder berekend waren, en in dit opzicht voor die van andere streken moesten onderdoen.

Einde hoofdstuk 2

HOOFDSTUK III.



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

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

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

laatste zelf in Frankrijk gevangen zat. Guy deed een inval in Zeeland en veroverde het geheel met uitzondering van Zierikzee.

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

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

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

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

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

bemanning der galeien en andere vreemde schepen werd geschat op 10,000 koppen, terwijl een gelijk aantal te Schiedam was bijeengebracht.

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

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

Prachtig en indrukwekkend tevens moet het schouwspel geweest zijn, dat zich den 10^{den} Augustus 1304, aan de oogen van den tijdgenoot voordeed. De vereenigde vloot met hare vlaggen en banieren, hare strijd lustige bemanning en hare veelsoortige middelen van aanval was gereed tot den strijd. Niet minder geducht was de vloot, waarmede de tegenpartij uit de haven der stad kwam opdagen. Guy zelf voerde haar aan en bevond zich met de grootste schepen in den voortocht. Pedrogue wilde den strijd openen, en liet zich tot dat einde, in den namiddag, met de ebbe naar de Vlaamsche vloot drijven. Vier zijner schepen waren aaneengebonden en geraakten aan den grond. Zij moesten hunne ankers uitwerpen en den vloed afwachten, die echter niet hen, maar de tegenpartij in de gelegenheid zou stellen den eersten aanval te doen.

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

Waartoe had Pedrogue evenwel zijne 4 schepen aaneengebonden? Mag dit niet voor de eenige oorzaak gehouden worden van het mislukken van den aanval en van het gevaar, waaraan die bodems waren blootgesteld? Hierop kan slechts ten antwoord gegeven worden, dat al wat van het aaneenbinden der schepen, voor en gedurende het gevecht, bericht wordt, eenigszins duister is. Vermoedelijk werd zulks, buiten gevecht, alleen gedaan

om de schepen daardoor goed bij elkander te houden. Zoo waren de 15 schepen der voorhoede eerst allen aaneengebonden geweest. Met de 4 schepen van Pedrogue was het echter een ander geval, dewijl zij, op die wijze vereenigd, den vijand te gemoet gingen. Op een ondiep vaarwater, moge dit minder doelmatig geweest zijn, zeker was het oudtijds niet ongebruikelijk aldus te strijden. Daardoor toch maakte men de schepen, die aan den voor- en den achtersteven het meest weerbaar waren, tot eene drijvende sterkte, welke slechts twee zwakke zijden aanbood. Misschien zou men juist hier, in een smal vaarwater, welks oevers met vijanden bedekt waren, de voordeelen daarvan ondervonden hebben, bijaldien de ondiepte geen hinderpaal ware geweest.

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

Oogenblikkelijk werd het schip zelf geënterd en veroverd. Hoogst waarschijnlijk was dit de *Orgueilleuse*, waarvan de bemanning werd doodgeslagen. Drie bodems aan onze zijde trof hetzelfde lot. Intusschen zyn de schepen van Pedrogue weder vlot geworden. Omstreeks middernacht waren de onzen bepaald in het voordeel, en werd de strijd op enkele punten zelfs gestaakt. Vele Vlaamsche schepen namen de wijk, achtervolgd door de galeien, die ten laatste ook in het gevecht waren gebracht.

Gedurende den nacht, schijnt nog op enkele punten gestreden te zijn; doch eerst bij het aanbreken van den dag, begonnen de hoofden der beide partijen het tooneel van den strijd weder langzamerhand te overzien. Als de Vlamingen zich beklagen dat de touwen, waarmede hunne schepen aaneengebonden lagen, voor dien tijd waren los gesneden, en dat hunne schepen dien ten gevolge bij het wassen van het water begonnen te drijven, dan is hier ongetwijfeld sprake van een ander geval, dan dat, waarin Pedrogue zich bevond, bij den eersten aanval. Zeker lagen de Vlaamsche schepen in den vroegen morgen zeer verspreid. Guy zelf bevond zich met 5 bodems op stroom en viel den onzen ras in het oog. Grimaldi tastte hem aan met eene galei, en ook andere schepen, waaronder dat van Willem, snelden toe. Weldra moest de Zwarte Leeuw van Vlaanderen plaats maken voor den Rooden van Holland. Guy moest zich overgeven, en zou door de verbitterde Hollanders zijn doodgeslagen, indien hij zich niet tijdig aan boord der galei had gered. Over de omstandigheden, waaronder die overgave plaats had, mogen de berichten niet eensluidend zijn, de zaak zelve was beslissend. Hetgeen te water was aangevangen, werd te lande voltooid. Het leger der Vlamingen werd met overhaasting opgebroken, en Zierikzee opende hare poorten voor de overwinnaars, die zeventien etmalen aan boord hadden doorgebracht. Na eene korte rust, gingen zij de Vlamingen opzoeken, die in de duinen gevlucht waren, en namen een groot aantal hunner gevangen. Het juiste cijfer der dooden en gevangenen is echter even onzeker als dat der strijdkrachten.

Over het algemeen was de strijd zeer verward geweest. Opmerkelijk is het, dat de galeien, welke van oudsher alleen door haren naam reeds zekeren schrik inboezemden, eerst tegen het einde daarvan waren aangewend. Misschien werden de andere bodems meer bestand

geacht tegen de hooge schepen der Vlamingen, aan welke de onbeschutte bemanning der lage galei eene goede trefkans zou hebben opgeleverd, nog voor dat de snebbe uitwerking kon hebben. Bovendien was er niet de noodige ruimte om veel te manoeuvreren. Dicht opeengedrongen lagen de talrijke schepen van beide partijen, ten deele nog aanegekoppeld en als drijvende sterkten gebezigd. Voorts streed men boord aan boord met zwaarden, lanssen, goedendags en andere wapenen, terwijl men elkander te gelijker tijd, van verre en uit de hoogte, met steenen, pijlen en brandende voorwerpen beschadigde. Hoe weinig de strijd ook met de eigenlijke zeegevechten van later kan worden vergeleken, zoo is hij toch belangrijk wegens de vele bijzonderheden, welke daarvan zyn opgeteekend. Ook was de overwinning rijk aan gevolgen; want het Henegouwsche vorstenhuis bleef daardoor vooreerst in het ongestoord bezit van het onlangs verkregen gebied. Wat meer is, een verdrag, dat in 1323 met Vlaanderen gesloten en een jaar later door den Keizer bekrachtigd werd, maakte zelfs aan den langdurigen twist over Zeeland-Bewester-Schelde voor goed een einde.

Meermalen wordt in den loop der veertiende eeuw gewaagd van schepen, die ten behoeve der vorsten waren bijeengebracht. Zoo stevende Willem, die in 1304 zijn vader was opgevolgd, in 1315 met wel 1100 bodems de Schelde op, om den Koning van Frankrijk bij diens ondernemingen tegen Vlaanderen te ondersteunen. Zeer roemt een ooggetuige het tafereel, dat eene zoo aanzienlijke scheepsmacht opleverde; doch het was slechts eene transportvloot. Daartoe waren de Nederlandsche schepen beter geschikt, dan tot den eigenlijken strijd. Zelfs op de Gouwe hadden zij niet eenmaal de hoofdrol gespeeld. Het laat zich dus zeer goed rijmen, dat naburige vorsten zich gaarne van Hollandsche en Zeeuwsche schepen voorzagen, en dat deze nochtans weinig of geen deel hadden aan de zeegevechten, welke omstreeks dezen tijd tusschen Engelsche en Fransche vloten voorvielen. Nog slechts eenmaal wordt, in den loop der veertiende eeuw, uitdrukkelijk van een gevecht te water melding gemaakt, bij het begin der Hoeksche en Kabeljauwsche verdeeldheden. De overgang der regeering in een nieuw stamhuis, thans in dat van Beijeren, werd derhalve andermaal door een scheepsstrijd gekenmerkt.

Nadat in 1351, tusschen Margaretha en haar zoon Willem, bij Veere eene ontmoeting had plaats gehad, die in het nadeel van den laatste was afgelopen, zonder dat het duidelijk blijkt, of die uitslag te water, dan wel te land was verkregen, verzamelde Willem eene scheepsmacht te Schiedam, om zijn geluk nogmaals te beproeven. Weldra verscheen zijne moeder op de Maas, met eene vloot, die haar grootendeels door den Koning van Engeland verstrekt was. Niet ver van Zwartewaal geraakten de vloten met elkander in een hevigen strijd, waarvan slechts weinig bijzonderheden tot ons gekomen zijn. „Er ontstond een groote, bittere, zware strijd, het krijgsgeschreeuw steeg op ten hemel, en zij vielen stoutelijk malkander aan, vromelijk vechtende om de overwinning en de overhand. Er werd gehoord een vreeselijk geluid in de lucht door het roepen en schreeuwen, het barsten der armborsten, het geklank der zwaarden, het breken der lanssen, het vreeselijk werpen der steenen en het scheuren der schilden; want het was een dag des toorns en der wraak. Er werden vele vrome strijders aan beide zijden gewond en verslagen. Velen van hen, die gewond en gekwetst waren, zegenden zich met het teeken des heiligen kruises, sprongen in het water en verdronken. Dat gevecht, waarin partijwoede de verbittering nog aanwakkerde, duurde van den morgen tot den avond. Het bloed was vergoten bij stroomen, en de rivier vertoonde er drie dagen lang de sporen van.

Het zou verder tot niets leiden hier al de gelegenheden op te sommen, waarbij de Graven van Holland en Zeeland zich van de schepen hunner onderzaten bedienden, tot het doen van reizen of het overvoeren van krijgsvolk. Over de gewichtige diensten, welke de talrijke vaartuigen, die in deze landen werden aangetroffen, hun in de laatste jaren der veertiende eeuw bij de tochten naar Friesland bewezen, mag echter het stilzwijgen niet worden bewaard.

In weerwil van al de onzekerheid, die met betrekking tot de tochten naar Friesland heerscht, kan men veilig aannemen, dat er in 1396 en de volgende jaren groote toerustingën gemaakt werden, om het genoemde gewest onder Hollandsch gezag te brengen. Graaf Albrecht verzamelde tot dat einde eene aanzienlijke krijgsmacht te Enkhuizen, die met eene vloot moest worden overgevoerd; want de Friezen, wetende dat hun eenig gevaar boven het hoofd hing, hadden in tijds eene overeenkomst met den Bisschop van Utrecht gesloten, waarbij deze zich had verbonden geene troepen door het Sticht te laten trekken. Zoodra het plan tot den tocht was vastgesteld, had de Graaf van Holland den eigenaars van schepen verboden hunne schepen buitenslands te zenden, met bepaling dat die vaartuigen, welke naar Brabant, Vlaanderen, Gelder en andere nabij gelegen streken mochten vertrekken, voor den 1^{sten} Augustus 1396 terug moesten zijn. Alle koggen en andere groote schepen werden omstreeks dien tijd naar Enkhuizen gezonden, waar een leger van 100,000, en volgens anderen van 180,000 man werd bijeengebracht. Alleen het staken der kriegsbedrijven in naburige landen, met welker vorsten Graaf Albrecht op een vriendschappelijken voet stond, kan aan die berichten eenige waarschijnlijkheid bijzetten. Eene zoo aanzienlijke macht kon toch, zonder krachtadige medewerking van anderen, in Holland en Zeeland niet op de been gebracht worden. Het aantal schepen is niet minder verbaazend. Meer dan 4000 groote en vele kleine schepen werden tot den tocht naar Friesland gebezigd.

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

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

alles te lijden hadden, zal niet uitdrukkelijk behoeven aangetoond te worden. De gebeurtenissen in Holland zelf noopten den Graaf vooreerst alle verdere ondernemingen te staken. Onder die omstandigheden, zal het gemeenschappelijke belang des handels wel de oorzaak geweest zijn, dat in 1401 eene soort van verdrag tot stand kwam.

Te midden van allerlei binnenlandsche verdeeldheden, waardoor de veertiende eeuw werd gekenmerkt, breidden de handelsbetrekkingen der Nederlanders zich uit. Dien ten gevolge werden vele steden betrokken in geschillen, die haar anders vreemd gebleven zouden zijn. Zij ondersteunden b.v. Zweden en de Hansa, toen deze in 1368 oorlog voerden tegen Denemarken. Handelsbelang was natuurlijk de dryfveer. Kampen bezat voor dien tijd reeds voorrechten in Schonen, welke Zierikzee, Amsterdam en andere plaatsen ook voor zich wisten te verwerven. Bij het sluiten van den vrede te Straalsund in 1370, werden aldaar niet alleen de genoemde steden vertegenwoordigd, maar ook Deventer, Utrecht, Zwolle, Hasselt, Groningen, Zutphen, den Briel, Middelburg, Arnemuiden, Harderwijk, Elburg, Stavoren en Dordrecht. Daaruit mag men afleiden, dat zij of reeds handel op het Noorden dreven, of er ten minste betrekkingen wenschten aan te knopen. Omstreeks denzelfden tijd, vindt men de duidelijkste bewijzen van een toenemend handelsverkeer met Engeland, Frankrijk en meer zuidelijk gelegen streken, alsmede tusschen de Nederlandsche steden onderling. Brugge, Damme en Sluis in Vlaanderen werden geregeld door schepen uit Venetië aangedaan, welke er de voortbrengselen van het Zuiden en het Oosten brachten en die van het Noorden in ontvangst namen. Nadat in 1318 het eerste schip uit Venetië te Antwerpen was gekomen, kreeg de reeds bloeiende handel dier stad nieuw leven. De trapsgewijze verbetering van het vaarwater in de Zuiderzee was de oorzaak, dat Amsterdam met Dordrecht kon gaan wedijveren. In de veertiende eeuw werd de scheepvaart aldaar zoo levendig, dat er ordonnantiën tot regeling daarvan noodig geoordeeld werden. Hoorn, Enkhuizen en andere plaatsen van West-Friesland, eerst na de vereeniging dier streek met Holland ontstaan, deelden in het voorrecht van Amsterdam en legden den grond tot hare latere welvaart, terwijl die van Stavoren begon te kwijnen. De steden van Zeeland bleven niet achter. De verandering, die het vaarwater er onderging, mocht Westkappel doen teruggaan, zij opende daarentegen eene nieuwe toekomst voor Middelburg, Arnemuiden en Zierikzee, die zelfs een deel van den Vlaamschen handel naar zich toe begonnen te trekken. Kortom, in alle oorden van Nederland werd de gelegenheid om scheepvaart te drijven door de bevolking op prijs gesteld. Allerwege bloeiden handel, visscherij en die takken van nijverheid, welke daarmede in verband staan.

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

voortdurende tegenkating van Dordrecht. Geen wonder, dat vele steden zich daaraan zochten te onttrekken, en dat andere dergelijke voorrechten poogden te erlangen. Al die gunstbewijzen waren eene milde bron van twist. Het vuur der staatkundige tweedracht werd er door aangeblazen, en ontleende daaraan weder nieuwe brandstof. Welk denkbeeld moet men zich niet vormen van het aanzien eener stad als Dordrecht, doch ook van den onzekeren rechtstoestand dier tijden, als men hare poorters weinig jaren later hoort beschuldigen, dat zij een Pruissisch schip uit de haven van Schiedam hebben weggevoerd; dat zij schepen van Schoonhoven hebben genomen en aldaar geweld gepleegd; dat zij schepen te Hoorn hebben gekocht, om daarmee de Gelderschen te berooven op de Zuiderzee; dat zij te Bommel, te Vianen, te Delfshaven eenvoudig zich zelven recht hebben verschaft! Dergelijke buitensporigheden hadden niet zelden plaats, in tijden, waarin het vorstelijk gezag niet altijd bij machte was de schuldigen te straffen. Nochtans werden, bij gebrek aan algemeene bepalingen, naar gelang dat zich de behoefte daaraan deed gevoelen, vele bijzondere voorschriften met betrekking tot de scheepvaart in het leven geroepen. Zoo ontstonden de Zeerechten van Damme, die van Westkappel, de Costumen van Amsterdam en andere, die ook elders met meer of minder wijziging gevolgd werden. Het was een zegen, dat al die voorschriften een gemeenschappelijken oorsprong hadden, namelijk de Roolen d'Oléron, die op hare beurt weder aan de wetten der Rhodiërs waren ontleend, evenals de Zeerechten van Wisby in het Noorden en het Consulat de la Mer, dat vooral in de Middellandsche Zee werd gevolgd; want zij stemden dien ten gevolge, in hoofdzaak, tamelijk wel overeen. Hoeveel de vorsten, ieder in zijn eigen rijk, in het belang van handel en scheepvaart deden, zoo schijnt toch dienaangaande, bij hunne onderlinge overeenkomsten, weinig of niets te zijn vastgesteld, voor de vijftiende eeuw. Van eenige soorten van schepen, welke in de veertiende eeuw gebezigd werden, zijn slechts de namen bewaard gebleven. Nevens de koggen en buizen, leest men telkens van kraaiers, evers, hulken, heuden, hekkebooten en andere bodems. De buizen werden nog tot verschillende einden gebruikt en kregen eerst later eene meer bepaalde bestemming. Van een kraaier uit dien tijd, op de kust van Frankrijk, wordt gezegd, dat er 45 man aan boord waren. Hulken en heuden schijnen, doch alleen wat den naam betreft, nog iets gemeen te hebben gehad met de oude holks. De heude der veertiende eeuw had slechts één mast en zwaarden. Zoowel deze als andere soorten van schepen, worden later nog meermalen vermeld. Hierboven is reeds opgemerkt, dat de meeste dier bodems minder geschikt waren voor den krijg. Andere diensten, die zij konden bewijzen, waren oorzaak, dat de Graaf van Holland en Zeeland, ofschoon niet in het bezit eener eigenlijke zeemacht, nochtans een zeer gewenscht bondgenoot was voor naburige vorsten, die zich binnen zijn gebied, desgevorderd, van een groot aantal schepen konden voorzien, hetgeen in den loop der veertiende eeuw, en meer bepaald in de laatste jaren daarvan, bij herhaling door hen gedaan werd.

Onder al de gebeurtenissen der veertiende eeuw, die met de zeevaart in rechtstreeksch verband staan, is er zeker geene van meer gewicht, dan de meer algemeene invoering van het kompas. Daardoor werd het den zeeman mogelijk zich onbeschroomd van de kust te verwijderen, hetgeen hij tot dusverre slechts noode had gedaan. Weinig uitvindingen hebben grooter omkeering te weeg gebracht, dan de hier bedoelde. De eenvoudige naald, door de kracht van den zeilsteen aangedaan, heeft dieper en duurzamer ingegrepen in de lotgevallen van volken en staten, dan het zwaard der Dschingiskans. Zij baande den weg tot het ontdekken van landen, welker bestaan men oudtijds nauwelijks had vermoed, en

veranderde den loop des handels, die sedert, meer dan vroeger, over zee werd gedreven. De gevaren, welke men daarbij moest trotseeren, namen merkelyk af, toen het middel was gevonden, om zich, ook in volle zee en bij donker weder, van den rechten koers te vergewissen. De Noordster, eeuwen lang de eenige vertrouwbare gids der zeelieden, onttrok zich toch, bij stormachtig weder, niet zelden aan hun oog. Was het te verwonderen, dat men er dus tegen opzag zich te verlaten op hare aanwijzing, die meestal ontbrak, wanneer zich daaraan de grootste behoefte deed gevoelen. Noch de vlucht van kraaien, die de zeeman met zich voerde, om zich door het instinct dier vogels te doen geleiden, noch andere hulpmiddelen, op grond zijner ervaring uitgedacht, konden hem het gemis der Noordster vergoeden. Dit kon alleen de kompasnaald, welke daarom, niet minder dan de boekdrukkunst, medewerkte om een nieuw tijdperk voor de geschiedenis der menschheid te doen aanbreken.

Hoe en wanneer men de kracht van den zeilsteen heeft leeren kennen en aanwenden, is geheel onzeker. Veilig mag men het er echter voor houden, dat zulks reeds lang voor de algemeene invoering van het kompas plaats had. Guyot de Provins, een dichter der twaalfde eeuw, ontleende reeds een beeld aan de naald, die, met een leelijken, bruinachtigen steen gewreven zijnde, de Noordster aanwees, als men haar in een stroohalm op water liet drijven. Dat hij aan die handgreep een beeld ontleende, vooronderstelt toch de vrij algemeene bekendheid daarvan. Zoodanig middel boezemde evenwel niet het rechte vertrouwen in, daar de toestel uiterst gebrekkig was en bij onstuimig weder, aan boord van een slingerend vaartuig, niet aan het oogmerk beantwoordde. Eerst omstreeks het jaar 1300 werd de inrichting van het kompas verbeterd door zekeren Flavio Grioga, een koopman te Amalfi, aan wien daarom gewoonlijk de eer der uitvinding wordt toegekend. Hij bracht op de roos slechts acht punten aan, welk getal later door de Bruggenaars tot twee en dertig werd vermeerderd. De Nederlandsche oorsprong dier indeeling wordt zelfs door vreemden erkend en blijkt trouwens uit de namen, waarmede de tusschenstreken door andere zeevarende natiën worden aangeduid. Niet dan met aarzeling schonk de zeeman het noodige vertrouwen aan de nieuwe uitvinding. Zelfs de Portugeezen, aan welke de zeevaartkunde menige verbetering te danken heeft, bedienden zich daarvan niet aanstonds. Hetzelfde wantrouwen zal wel de oorzaak geweest zijn, dat ook de Nederlandsche zeelieden zich daarop niet onmiddellijk verlieten. Naar men wil, kwam het kompas, eerst tegen het einde der veertiende eeuw, aan boord der Nederlandsche schepen in gebruik.

Omstreeks denzelfden tijd begon, door de toepassing van het buskruit, ook in de bewapening der schepen verandering te komen. Evenals bij het kompas, is de juiste tijd der uitvinding van het buskruit niet te bepalen. Ofschoon vele plaatsen uit Fransche en Arabische schrijvers niet onduidelijk te verstaan geven, dat het vernielende mengsel veel vroeger reeds bekend was, zoo schijnt nochtans de aanwending daarvan tot het voortstuwen van projectielen, met andere woorden, de toepassing op het geschut, tot de eerste helft der veertiende eeuw te behooren. Zoo ver men weet, is daarvan hier te lande voor het eerst gebruik gemaakt in 1351, bij de belegering van Rozenburg, een der Hoeksche sloten, welke in het genoemde jaar werden vernield. Van geschut aan boord leest men niet, voor dat in 1396, tot den tocht naar Friesland, onder andere zaken ook bussen werden ingescheept. Het was echter niet zoo zeer tot bewapening der schepen, dan wel tot een later gebruik aan wal. Uit een verdrag, in 1418 met de Hansa gesloten, waarbij uitdrukkelijk werd bepaald dat beide partijen geene bussen en kruit van zeeroovers

zouden kopen, noch die aan hen verkoopen, mag men besluiten, dat de schippers die voorwerpen wel eens aan boord hadden, zonder dat het blijkt, of zij die louter als koopwaar, dan wel tot zelfverdediging met zich voerden. Zeker is het, dat de groote schepen der vloot, die in hetzelfde jaar, ten behoeve van Jacoba van Beijeren, tot het belegeren van Dordrecht en andere einden werd uitgerust, allen van een of meer stukken geschut voorzien waren. Dit is het oudste voorbeeld van de eigenlijke bewapening der schepen met geschut, dat men hier te lande aantreft. Andere volken waren daarin voorgegaan; doch ook bij hen had het eenigen tijd geduurd, eer het nieuwe middel tot wederzijdsche beschadiging aan boord hunner schepen was ingevoerd.

Eindelijk is het niet van belang ontbloot, dat er tegen het laatst der veertiende eeuw groter regelmaat was gekomen in de uitrusting en het bestuur der grafelijke vloten, door de aanstelling van personen, die meer bijzonder belast waren met de zorg voor al wat daarop betrekking had. Zij droegen den titel van Admiraal, die blijkbaar met het Arabische „Emir” of „Emir-al-ma” verwant is, en sedert den tijd der Kruistochten bij de Westersche natiën in gebruik was gekomen. Onbekend was hij tot dusverre niet, daar Grimaldi hem reeds had gevoerd. Sommigen geven ook den bevelhebber van eene der Fransche hulpbenden, die in 1396 herwaarts kwamen, den gemelden titel. Zeker is het, dat deze in andere landen, nog geruimen tijd, niet uitsluitend aan bevelhebbers ter zee werd gegeven. Hier geschiedde dit wel. Jan van Heenvliet en Gerrit van Egmond, die in 1397 met het toezicht over de kapers belast werden, zijn de eersten, die in Nederland onder den titel van Admiraal voorkomen. In die hoedanigheid woonden zij in 1398 den tocht naar Friesland bij. Hun last was, de Friezen zoowel in de binnenwateren als op zee te beschadigen en tevens te verhoeden, dat zij eenigen toevoer of bijstand ontvingen. Al wat door hen of op hun gezag werd veroverd of verloren, zou ten hunnen voor- en nadeele komen. De veroverde sloten, landen en heerlijkheden vervielen echter aan den landsheer. Alle havens in Holland en Zeeland werden voor hen en hunne medehelpers opengesteld.

De titel van Admiraal werd door de genoemde personen en door velen na hen slechts tijdelijk gevoerd; meestal slechts voor een bepaalden tocht, en de aanstelling had aanvankelijk niet eenmaal geregeld plaats, daar er in de vijftiende eeuw nog wel vloten uitgerust werden, zonder dat de bevelhebber daarover met dien titel was bekleed. Daarentegen werd hij meermalen toegekend aan schippers, die met een zeker toezicht over de koopvaarders belast waren, als deze in onrustige tijden vlootsgewijze uit de havens vertrokken. Het bijeenblijven der koopvaarders werd dan bestempeld met den naam van „in admiraalschap zeilen.” Niet zelden maakte de regeering het verplichtend, als zij eenig gevaar duchtte en zich niet in staat gevoelde de afzonderlijk varende koopvaardij-schepen naar den eisch te beschermen.

Wordt vervolgd....