



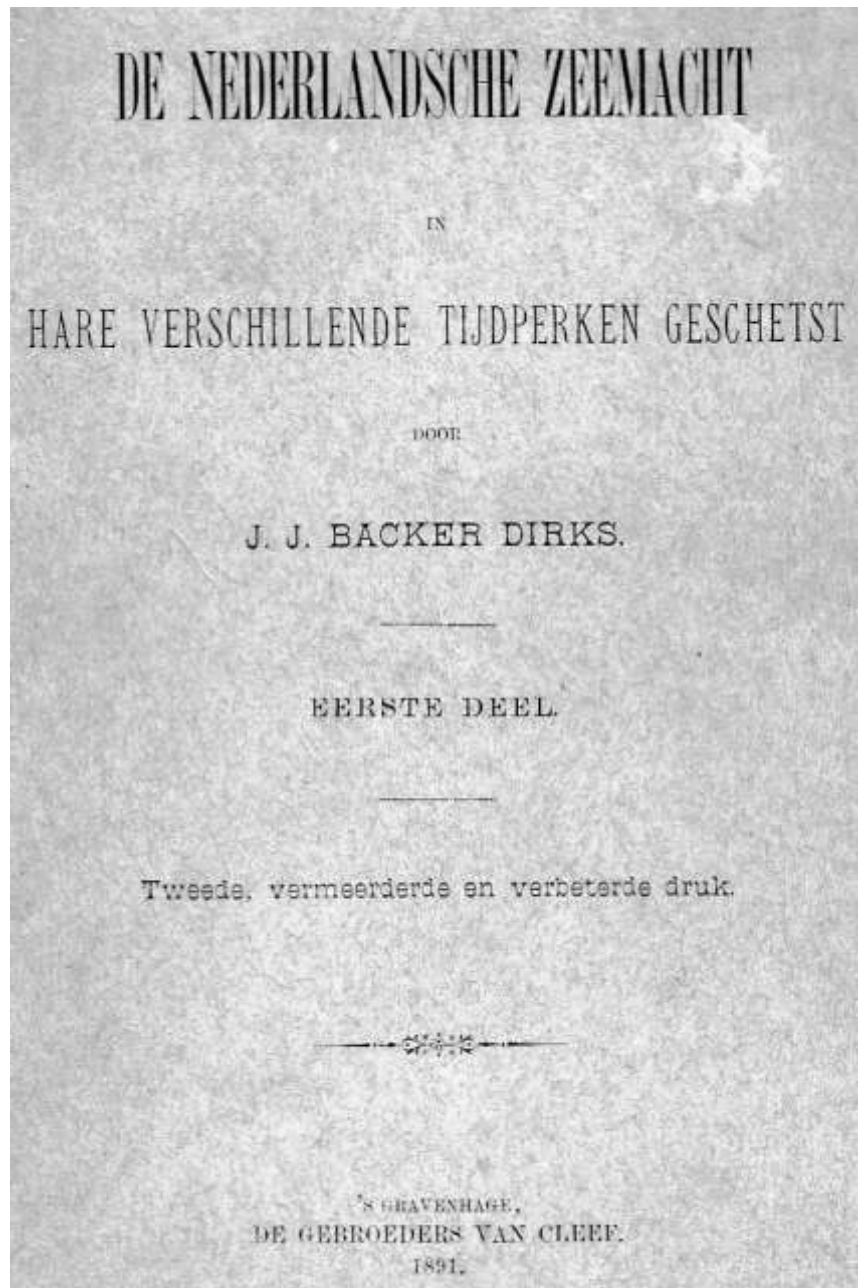
Dit is een uitgave van “ten Anker”

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 IV EN V

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

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

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

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

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

verbittering, welke beide partijen bezielde. De bemanning toch van eenige schepen, die zich in het laatst van 1426 nabij Wieringen ophielden, deed bij zekere gelegenheid eene landing te Enkhuizen en lichtte er geheel onverwachts, omstreeks het middaguur, een honderdtal burgers op, die op gruwzame wijze ter dood gebracht werden. Toen de schepen van Jacoba, onder Willem van Brederode, in het volgende jaar door die van Haarlem, Amsterdam, Hoorn en andere plaatsen van Noord-Holland waren geslagen, moesten tachtig gevangenen voor de gepleegde wreedheid met een dergelijk lot boeten.

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

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

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

Eenige nadeelen, den onzen in het Noorden toegebracht, hadden tot wraakneming aangespoord. Deze had weder nieuwe vijandelijkheden uitgelokt, en zodoende waren door beide partijen kaperijen gepleegd, die in handelsnijdver haren oorsprong vonden. De Hanzesteden, die er reeds vroeger over hadden geklaagd, vatten in 1434 het plan tot afdoende maatregelen op, zoodra de vrede met Denemarken haar de handen ruim zou

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

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

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

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

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

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

Iets later was de verhouding, in de noordelijke gewesten, weder geheel anders. Friesche kapers verontrustten de schepen van Hamburg en Emden, terwijl Groningen, beducht voor den toenemenden invloed der Hertogen van Bourgondië, daarentegen in 1448 met de Hamburgers een verdrag sloot. Voor zoo ver de partijwoede niet tijdelijk daarvan deed

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

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

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

Nadat Karel in 1475 zijn zwager tot het doen eener landing in Frankrijk had overgehaald, waartoe hem een groot aantal platboomde vaartuigen verstrekt werden, begonnen de Franschen weder vijandelijkheden te plegen, tot zelfs in de onmiddellijke nabijheid der Nederlandsche kust. De steden van West-Friesland brachten dien ten gevolge 4 oorlogsschepen in zee, en begonnen hare koopvaarders te wapenen. Ongelukkigerwijs viel

echter eene terugkeerende koopvaardijvloot van 80 bodems, ofschoon de kleinste daarvan nog 25 man voerde, bij Klaasduinen nagenoeg geheel in de handen der Franschen. De schippers waren, naar het schijnt, niet geheel zonder schuld, daar zij, vertrouwend op hunne goed gewapende schepen, zich te zeer van elkander verwijderd hadden. Hoorn alleen verloor bij die gelegenheid 30 schepen, en de Franschen werden door het behaalde voordeel zoo overmoedig, dat een paar hunner schepen zich op de Zuiderzee vertoonden, waar zij echter weinig uitrichtten. Hoe het in die dagen toeging, blijkt uit het bedrijf van 35 schepen, die twee jaren later in deze landen waren uitgerust. Zij veroverden eene kraak benevens 12 andere schepen en deden vervolgens eene landing in Frankrijk, waar eenige zeedorpen deerlijk geplunderd werden. Met roem en buit beladen, keerde de vloot in het najaar huiswaarts, van een der gevangen bevelhebbers de lofspraak verwervende, dat hare bemanning veeleer duivelen dan menschen geleek. Zeker waren al die kaperijen eene oefenschool, waarin de voorgangers der later zoo geduchte Watergeuzen zich tot geharde zeelieden vormden. Handel en visscherij hadden onder dat alles veel te lijden. In 1479 werden er zooveel haringbuizen en graanschepen van de onzen genomen, dat zij beweerden in honderd jaar niet zooveel schade geleden te hebben. Met afwisselend geluk, werden de vijandelijkheden voortgezet, tot dat de vrede van Atrecht haar in 1482 vooreerst deed staken.

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

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

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

Daarin werd den Admiraal, zoowel in tijd van vrede als van oorlog, eene uitgebreide macht verleend tot het uitrusten van gewapende schepen en het straffen van ongeregelheden, die op zee of langs de stranden waren gepleegd. Hij moest den zeeroof beteugelen en over

de wettigheid van gemaakte prijzen oordeelen. Gelijk van oudsher gebruikelijk was, zou hij 10% van den buit genieten, zonder meer. Hij mocht ambtenaren in de zeeplaatsen aanstellen, die volgens de bestaande wetten en gebruiken recht moesten spreken, van welke uitspraak men bij den Admiraal en diens Raad, en desgevorderd bij den vorst zelven in hooger beroep kon komen. In oorlogstijd was de Admiraal rechtens bevelhebber der vloot. Ten allen tijde was hem de zorg voor de veiligheid der kust opgedragen, waar, als dit noodig werd geoordeeld, onder zijn toezicht wacht gedaan en vuurbaken onderhouden moesten worden.

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

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

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

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

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

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

liepen dikwijls 60 schepen tegelijk in of uit. De schepen dier stad genoten tolvrijheid in de Sond. De aanzienlijke handel van Sluis, waar in den winter van 1459 wel 150 schepen met marsen lagen, werd langzamerhand ten deele naar Zeeland verlegd. De verliezen, later door enkele steden van Nederland geleden, kunnen eenigermate doen oordeelen over den trap van welvaart, dien zij hadden bereikt. Het verkeer met Spanje nam toe. Schepen uit Genua en Venetië brachten de goederen uit de Levant te Antwerpen en in Vlaanderen. In Holland ontving men die nog altijd over land.

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

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

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

Over het algemeen begon zich, tegen het einde der vijftiende eeuw, voor de Westersche maatschappij eene betere toekomst te openen. De duisternis der middeleeuwen week, onder den invloed van het kompas, de drukkunst en eene reeks van andere gebeurtenissen, onder welke ook de verovering van Konstantinopel door de Turken. De ondernemingsgeest was ontwaakt en had in den loop dier eeuw geleid tot het opsporen van nog onbekende streken der aarde. De ontdekking van Amerika en het vinden van den weg naar Oost-Indië, om de kaap de Goede Hoop, hadden er de kroon op gezet. Medegesleept

door den geest des tijds gingen ook enkele Nederlandsche schippers iets verder en bezochten de Kanarische eilanden. Weinig zal echter het toen levende geslacht hebben vermoed, dat eenmaal de schatten, waarvan de tijdgenoot droomde, juist op Nederlandschen bodem zouden worden uitgestort. Al aanstonds hadden de Nederlanders van de ontdekkingen van Portugeezen en Spanjaarden niet geringe zijdelingsche voordeelen. daar hun handel op de havens dier landen, na het huwelijk van Philips den Schoonen met Johanna de Krankzinnige, zeer werd uitgebreid. Hoe nadeelig die nadere betrekking tot Spanje en de hierop gevolgde vereeniging met dit rijk onder één hoofd in andere opzichten mocht wezen, voor den koopman was zij een heuglijke

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

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

geroeid worden en zeilde uitmuntend. Toen zij eenmaal den Bisschop van Utrecht van Kampen naar Amersfoort geleidde, voerde zij 80 schutters en 20 bootsgezellen. De Kerkvoogd nam bij die gelegenheid eene proef van hare bezeildheid, welke ten volle aan de verwachting beantwoordde, daar zij alle vooruitgezonden schepen inhaalde. In het voorbijgaan zij opgemerkt, dat die liefhebberij van den Bisschop zich wel eenigszins laat verklaren uit de omstandigheid, dat het Philips van Bourgondië was, die na 1498 als Admiraal had gediend.

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

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

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

HOOFDSTUK V.

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

De schoone uitzichten, welke het laatst der vijftiende eeuw voor Nederland had geopend, werden spoedig in niet geringe mate beneveld. Nauwelijks toch was de Hoeksche en Kabeljauwsche twist geëindigd, of de kiem was reeds gelegd tot een anderen binnenlandschen krijg, die met kleine tusschenpoozen, nagenoeg eene halve eeuw bleef voortwoeden. Afkeerig van het Bourgondische en Oostenrijksche gezag, had Gelder den jongen Karel van Egmond als Hertog erkend, en daarentegen geweigerd Philips den Schoonen als zoodanig te huldigen. De hierover ontstane strijd werd voortgezet onder

Maximiliaan, toen deze, als voogd van zijn minderjarigen kleinzoon Karel van Oostenrijk, andermaal het bestuur had aanvaard, en werd eerst in 1543 ten einde gebracht.

Op de Zuiderzee en langs de kusten daarvan deden beide partijen elkander gevoelige afbreuk. Wederzijdsche verbittering kenmerkte den strijd, waarin de gevangenen niet naar oorlogsrecht behandeld, maar gewoonlijk als zeeroovers ter dood gebracht werden. Vooral werd de strijd te water met hevigheid gevoerd, nadat een gedeelte van Friesland, misnoegd over het gezag, dat Albrecht van Saksen en de zijnen aldaar van de Oostenrijksche vorsten hadden gekregen, zich aan de zijde van den Gelderschen hertog had geschaard. Onder Groote Pier en zijn neef Groote Weerd, schuimden de zoogenaamde Geldersche Friezen de Zuiderzee af, zonder zich veel aan gesloten verdragen te bekreunen. Geene levende ziel werd door hen gespaard. Natuurlijk spoorde dit aan tot wraak, die weder aanleiding gaf tot nieuwe wreedheden.

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

In 1517 was eene bende van meer dan 3000 man, met 150 schepen, de Zuiderzee overgestoken, plunderde en brandde te Medemblik, op vele dorpen en hield vervolgens te Alkmaar, acht dagen lang, zoodanig huis, dat de burgers verklaarden, dat zij de geleden schade in geen dertig jaren zouden te boven komen. Onverpoosd had Groote Pier intusschen zijne rooverijen voortgezet. Zelfs begon de vrees veld te winnen, dat hij zijn handwerk ook in de Noordzee zou gaan uitoefenen, tot onberekenbaar nadeel der haringvisserij. Onder die omstandigheden werd op eene dagvaart te Delft tot het uitrusten van een zeker getal oorlogsschepen besloten, onder het bevel van Anthonie van Houten, Heer van Fleteren. Tot welk een trap de verbittering was gestegen, blijkt uit den aanhef van zijn schrijven tot aanmoediging der kaapvaart. Daar leest men: „De Heere van Fleteren, Admiraal van der Zuyder zee, consenteert ende gheeft oorlof van 's Conincx weghen, dat eenen yegelycken wie hy zy, sonder dienst, sal moghen rooven, branden, pilgeeren, en doodtslaen de rebellen ende vyanden des Conincx, en hare goeden aanveerden, en houden voor goede ende vrye prijs ende buyt, sonder yemands wedersegghen.” Alleen werd den „voorschreven” Admiraal en diens Raad het recht voorbehouden, om over de rechtmatigheid der gemaakte prijzen te oordeelen, waaruit al weder schijnt te blijken, dat de algemeene Admiraal in de geheele zaak niet werd gekend. Ofschoon Groote Pier in 1519 weder als stil burger ging leven, zoo hielden de rooverijen en wederzijdsche strafoefeningen toch niet op. Nog in 1522 werden Texel en Wieringen gebrandschat door eene vloot, onder Groote Weerd, die kort daarna ook eene terugkeerende Oostzeevloot wegnam. In het volgende jaar onderwierp zich echter geheel Friesland aan Karel van Oostenrijk, sedert zijne verheffing tot Keizer van Duitschland algemeen bekend als Karel V.

Geheel vervuld met de zorg voor een gevaar, dat zoo van nabij dreigde, had men den handel in het Noorden slechts weinig beschermd. Wel waren in 1510 eenige oorlogsschepen tot beveiliging eener koopvaardijvloot uitgerust, doch zij hadden aan het

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

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

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

Vele Nederlandsche gewesten waren nu reeds onder één vorst vereenigd, en dat wel onder Karel V, van wiens uitgestrekt gebied men te recht zeide, dat de zon daarin niet onderging. Het verhoogde hun aanzien en opende in menig opzicht nieuwe bronnen van welvaart, doch wikkeld hen ook dieper in allerlei buitenlandsche aangelegenheden. Karel V, in Duitschland belemmerd door de bewegingen der Protestanten en hier te lande door den twist met Gelder, voerde eene reeks van oorlogen met Frans I en diens opvolger, had zijne Oostenrijksche erflanden te beschermen tegen de Turken, en moest in het belang, vooral van zijne zuidelijke staten, den zeeroof in de Middellandsche Zee beteugelen. Geen wonder, dat Nederland, eene parel aan 's vorsten kroon en eene goudmijn, rijker dan die van Peru genoemd, in dat alles meer of min betrokken werd, en zich op die wijze verplicht zag, ook ter bevordering van algemeene belangen, het zijne bij te dragen.

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

Nadat Genua zich aan de zijde van Karel had geschaard, was Frans I het oor gaan leenen aan de voorstellen van den Sultan Haradyn Barbarossa, een zeeroover, die zich vroeger van Algiers had meester gemaakt, nestelde zich ook in Tunis, van waar hij de

Middellandsche Zee onveilig maakte. Hij genoot de medewerking van den Sultan, die hem tot zijn Kapudan Pascha benoemde, en van Frans, die hem omstreeks dezen tijd met 12 galeien ondersteunde. Karel besloot aan dien staat van zaken een einde te maken, en stak in 1535, met nagenoeg 500 schepen en 30,000 man, van Cagliari naar de kust van Afrika over, versloeg het leger van Haradyn en bezette Tunis. Muley Hassan, vroeger van daar verdreven, werd hersteld, 20.000 Christen-slaven werden verlost, en de sterkte Goletta, aan den ingang der baai, bleef voorloopig in Karel's bezit.

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

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

De veiligheid des handels, vooral nadat het verkeer met de Spaansche havens zich had uitgebreid, was voor Nederland eene geenszins onverschillige zaak. Vele schepen, die er te huis behoorden, bedekten de Noordzee en den Oceaan. Als men slechts nagaat, dat zij tot bereiking hunner bestemming de kusten van Frankrijk moesten passeeren, dan springt het nadeelige der herhaalde oorlogen met dit rijk aanstonds in het oog. De Fransche zeemacht mocht zich op den Oceaan nog weinig ontwikkeld hebben, de kaapvaart had er eene des te hooger vlucht genomen. Daarenboven stond de kans niet gelijk, dewijl de Franschen meestal rijk geladen schepen veroverden, en de onzen zich in den regel met het nemen van kaperschepen moesten vergenoegen. Aan voorbeelden van krachtsinspanning en list ontbrak het niet. Zoo liet eene sterke heude van Dordrecht, schijnbaar rijk geladen, zich in 1536 voor de Maas door 2 Fransche kapers nemen. Nauwelijks waren de Franschen echter aan boord, of vijftig wakkere gasten, die zich verscholen hadden, sprongen te voorschijn en maakten zich op hunne beurt van de beide aanvallers meester, die te Dordrecht in zegepraal werden opgebracht. Ook had zekere Frans Bemen, met eene oude heude uit Zeeland en slechts 28 man, een galjoen met 72 man veroverd en vervolgens, met behulp van dat genomen schip, nog 15 andere prijzen gemaakt.

Ontegenzeggelijk maakten vele dier kapers zich nu en dan aan de grootste buitensporigheden schuldig. Dien ten gevolge gaf de gewettigde inspanning van particuliere krachten veelal aanleiding tot schromelijk misbruik. Klachten over zeerooverijen waren aan

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

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

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

Met klem trad de regeering tusschenbeiden, tot bescherming van den eigendom harer onderdanen en tot wering van misbruiken. Zij verleende konvooi en schreef verschillende maatregelen voor, die echter meestal tegenkanting vonden bij hen, die bij den bloei der zeevaart geen rechtstreeksch belang hadden. Zoo kwam in 1547, eerst na veel gehaspel over het vinden der kosten, de uitrusting van eenige oorlogsschepen tot bescherming der haringvloot tot stand, hetgeen ook in de volgende jaren plaats had. Al die moeielijkheden noopten de Landvoogdes, toen in 1552 de oorlog met Frankrijk bij vernieuwing was uitgebroken, de vaart geheel te verbieden, indien er niet eerst voor het uitrusten van schepen tot bescherming daarvan was gezorgd. Een zeker aantal bodems werd dien ten gevolge gereed gemaakt; doch de maatregel was blijkbaar niet voldoende, dewijl in weerwil daarvan, nog omstreeks 50 buizen in de handen des vijands vielen. Behalve dat en andere verliezen, trof den handel gedurende denzelfden oorlog nog eene groote ramp, toen eene uit Spanje terugkeerende koopvaardijvloot, nabij de Hoofden, onverwachts werd overvallen. Opmerkelijk is het, dat de bijzonderheden dier gebeurtenis zeer verschillend worden opgegeven, en dat zelfs met betrekking tot den tijd, waarop zij plaats had, niet de gewenschte eenparigheid heerscht. Waarschijnlijk was het in 1554 of een jaar later, dat 22 Nederlandsche koopvaarders, uit Spanje terugkomende, nabij Calais, door een nagenoeg gelijk aantal Fransche schepen uit Dieppe werden aangetast. De Nederlandsche schippers, wier bodems goed bewapend, doch zwak bemand waren, poogden te vergeefs het enteren te beletten. Vijftien Fransche schepen slaagden er in, een gelijk aantal Nederlandsche aan boord te klampen. Hevig was de strijd, die van 's morgens 9 tot 's namiddags 3 uren werd gevoerd. Te midden daarvan ontstaat er plotseling, door eene niet met zekerheid bekende

oorzaak brand. Het vuur breidt zich van de schepen der eene partij over die der andere uit, en aan beide zijden worden 6 bodems eene prooi der vlammen. Vele strijders werpen zich in zee, om aan een wis verderf te ontkomen, en worden zonder onderscheid door de andere schepen aan boord genomen. Daaraan schrijven de onzen het verlies van nog 5 hunner schepen toe, die, volgens hen, door geredde vijanden veroverd en te Dieppe opgebracht werden.

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

Behalve eene menigte andere zaken, werd in eene Ordonnantie op de Zeevaart van dat jaar bepaald, dat de kleinste schepen, die voor de vaart naar Frankrijk, Engeland en het Noorden mochten worden gebruikt, minstens 8 weerbare mannen en 6 stukken moesten voeren; dat de kleinste schepen naar Spanje, de Middellandsche Zee en andere zuidelijke streken bestemd, minstens 16 weerbare mannen en 10 stukken moesten aan boord hebben. Met de grootte der schepen, moesten die cijfers klimmen, tot 44 man en 22 stukken. De voorraad amunitie moest voldoende zijn, om elk stuk twintig of vijf en twintig maal te kunnen laden. Zoo mogelijk altijd moesten de schippers in admiraalschap zeilen, en bij sommige ladingen mochten zij volstrekt niet vertrekken dan te gelijk met een bepaald getal andere. Voorts mocht de lading op geenerlei wijze hinderlijk zijn aan de bediening van het geschut, noch aan de verdediging van het schip. Alle bodems werden voor hun vertrek aan een nauwkeurig onderzoek van daarmede belaste ambtenaren onderworpen. Ook haringbuizen en andere ter vischvangst gebezigde schepen moesten eene zekere hoeveelheid wapenen aan boord hebben, tot eigen verdediging.

Twee artikelen van een anderen aard, uit hetzelfde stuk, zijn met het oog op het zeewezen der zestiende eeuw van zoo overwegend belang, dat zij letterlijk verdienen opgenomen te worden. Het eene (Art. 28) bevat eene qualificatie van den zeeroof, welke geheel met die van later dagen overeenkomt, en zegt: „*Wy ordonneren en statueren voorts, dat alle capiteynen, schippers en andere, wie die zyn, die bevonden sullen wesen, gewapenderhandt ter zeewaerts varende, sonder bestellinge of met valscher bestellinge, of met twee cliversche bestellingen van twee diversche landen, de eene ons vyandt wesende, ende de andere vriendt, al waer liet dat sy de eene over boordt geworpen, of anders afhendigh gemaakt hadden, als sy onse ondersaten soudon hebben gewaer geweest, dat die sullen gehouden en geacht wesen voor zeeroovers, uytgenomen de Schotten alleen, die onse*

openbare vyanden syn. Insgelijcks alle degeene, die bevonden sullen wesen inhebbende vaentgens, gewapent met de wapenen van twee diversche Prinsen of landen, staende in oorloge met elckanderen, die sullen oock voor zeeroovers gehouden werden, ten ware dat sy bewysen konden, dat sy sulcke vaentgens van haerlieder vyanden, of van de zeeroovers gewonnen of verkregen hadden.”

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

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

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

Onder allerlei belemmeringen, die tot voortdurende inspanning van krachten noopten, hadden handel en visscherij zich nog uitgebreid. De geleden verliezen, ofschoon niet zelden belangrijk, waren eenigermate vergoed door latere winsten. Te Antwerpen, waar zich in 1444 nauwelijks 4 kooplieden bevonden, en enkele kleine schepen voor de

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

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

Wat deed nu de geloofsvervolging? Uitdrukkelijk leest men dat de verdraagzaamheid der regenten van sommige steden vluchtelingen van elders derwaarts lokte. Zoo was ook de gastvrijheid, den Portugeeschen Joden bewezen, niet onbeloond gebleven; want zij hadden hier den rechtstreekschen handel op de Levant begonnen, die in later tijd zeer winstgevend werd. Toen men te Hoorn aan de vergrooting der haven begon te denken, zeide een geestelijke, dat de havens wel groot genoeg zouden zijn, indien men er de kettersche schippers slechts uit weerde. Hij drukte met die woorden uit, wat elders werd gedaan. Met leedwezen zag echter de bevolking, dat de regeering, te gelijk met hare geestelijke, ook hare stoffelijke belangen tegenwerkte. Dat leedwezen steeg tot misnoegen, en het misnoegen bereidde een opstand voor, welke voor den Spaanschen monarch het verlies van een gedeelte zijner Nederlandsche gewesten ten gevolge had.

Meest alle schepen, in de eerste helft der zestiende eeuw, behoorden nog tot de reeds gemelde soorten. Alleen begon men, bij het bouwen daarvan, iets meer naar vaste regels te handelen. Blijkbaar was het een tijdperk van overgang, waarin schepen van dezelfde soort zeer verschillend van grootte waren. Zoo was men in 1512 te Antwerpen en te Dordrecht met groote heuden en boeiers over zee gaan varen, terwijl in 1527 op de Maas nog heuden vermeld worden, die ten oorlog uitgerust slechts 10 man aan boord hadden. Zoolang de oorlogsschepen op de Zuiderzee nog niet gereed waren, moest men zich aldaar, voor behulp, van koggen bedienen. Er was in 1511 te Enkhuizen nog eene kogge met 130 man, terwijl de oorlogsschepen, die veertig jaren later de haringvloot begeleiden

slechts 85 en 65 man aan boord hadden, ja zelfs de stadsbaardse niet meer dan 80. Over de baardsen van Hoorn en Edam is vroeger gesproken. Nevens de baardsen en koggen, werden op de Zuiderzee enkele en dubbele seinschepen en andere soorten gebezigd. Een gewapende koopvaarder in 1515 was 200 last groot. De vroeger gemelde evers werden omstreeks dezen tijd bepaald onder de vischschuiten gerangschikt; kraaiers en andere treden blijkbaar meer op den achtergrond. Daarentegen ondergingen de buizen eene groote verbetering, toen men haar in Holland en Zeeland begon te overdekken, zoodat de bemanning beter beschut werd dan vroeger door reepen met een daarover gespannen zeil. Intusschen waren de eigenlijke karveelschepen, in Vlaanderen reeds vroeger bekend, meer in gebruik gekomen. Misschien behoorden ook de bodems, welke eenmaal den roem van Zierikzee uitmaakten, tot die soort. Een sierlijk vaartuig met 26 stukken, waarvan het model zich te Madrid bevindt, met het randschrift: "*lek varre met Neptunus en Boreas hulpenche tot die haven daer mi anker valt, 1523,*" is blijkbaar van Nederlandschen oorsprong en schijnt een karveel te zijn. Zeker waren er te Enkhuizen, zooals blijkt uit de hulp aan Karel V verleend. Op eene lijst van 16 of 17 schepen, welke die stad in 1542 binnen drie of vier jaren had verloren, vindt men 12 karveelschepen, waarvan 5 niet minder dan 300 last en de overige, op één na, 200 last en daarboven groot waren. De waarde der meeste bedroeg meer dan het geheele jaarlijksche inkomen der stad. Het gansche verlies werd begroot op meer dan 80.000 gulden, en dat in een tijd, toen menig ambtenaar eene jaarwedde van omstreeks twintig gulden genoot.

Nog eene andere soort van schepen, insgelijks van zuidelijken oorsprong, had men hier leeren kennen, namelijk de karakka of kraak. Reeds in de vijftiende eeuw waren er schepen van dien naam op den Oceaan gebezigd, en een paar malen hadden de onzen het geluk gehad er een te veroveren. In 1504 was er een te Arnemuiden gekomen, om handel te drijven, hetgeen eigenlijk de bestemming der karakken was, die veel scheepsruimte en verscheiden dekken hadden, doch slechts bij uitzondering ten oorlog werden uitgerust. De oorlogsvloten der zestiende eeuw bestonden uit oorspronkelijk ter koopvaardij bestemde schepen. Het onderscheid tusschen een oorlogsschip en een koopvaarder was dus niet groot. Onder de uiterlijke kenmerken van het eerste, behoorde vooral de gespleten wimpel. Over het algemeen waren de oorlogsvloten dezer landen meer talrijk, dan dat de schepen door grootte of bewapening uitmunten. Bij uitzondering treft men een schip aan, de *Barber* genaamd, hetwelk 50 stukken voerde. Elders was men ons in dat opzicht vooruit. Frankrijk, waar de zeemacht in den Atlantischen Oceaan nog in hare eerste ontwikkeling was, bezat er de *Charente*, eene karakka met 200 stukken, waaronder 14 zware op raderen, en nog een grooter schip van die soort, de *Pliilippes* of de *Carraquon*, met 100 metalen stukken. Omstreeks denzelfden tijd kon Engeland wijzen op de *Great Henry* of *Harry Griïce de Dieu*, de *Mary Rosé*, de *Peter* en de *Matthew*, welke allen meer dan 100 stukken voerden, waaronder van 10 tot 20 metalen.

Vele stukken uit die dagen waren echter klein, en de groote waren moeielijk te hanteeren, zoodat men zich een onjuist denkbeeld van de sterkte der vloten zou vormen, door alleen op de bewapening daarvan af te gaan. De verbazing, waarmede een Fransch geschiedschrijver bericht, dat in 1545, tusschen eene Fransche vloot van 90 en eene Engelsche van 100 bodems, binnen twee uren, niet minder dan drie honderd schoten waren gedaan, is wel een duidelijk bewijs, dat er doorgaans nog niet veel met het geschut werd uitgericht. Uit dien hoofde hadden de talrijkheid en de persoonlijke moed der bemanning een overwegend belang. Behalve van klein schietgeweer, bediende zij zich nog

van bogen, sabels, bijlen, knodsen, lansen, ongebluschte kalk en andere middelen tot brandstichting, die reeds meer kunstmatig waren samengesteld, dan vroeger. Het enteren trachtte men te bemoeielijken, door zoogenaamde boevenetten, ja zelfs door voetangels langs de boorden der schepen.

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

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

Tegen zekere huur en vergoeding van schade, werden de schepen nog bedwongen, indien het vrijwillig aanbod van sommige steden of plaatsen tot levering van een aantal bodems, als haar belang er rechtstreeks in betrokken was, dat niet overbodig maakte. De voorname steden of de Staten werden meestal eerst geraadpleegd. Het heimelijke vertrek der afgevaardigden van Enkhuizen, Edam en Monnikendam uit Brussel, toen er in 1533 sprake was van het bedwingen hunner schepen, die zij voor dien tijd nog in zee hoopten te zenden, toont echter, dat er wel pogingen werden aangewend, om zich aan algemeene maatregelen te onttrekken. Dergelijke handelingen en allerlei haspelarijen, eer de noodige schepen bedwongen of uitgerust waren, schijnen er Karel V, en na hem Philips, toe gebracht te hebben, eenige schepen voor eigen rekening te onderhouden. De vaste zeemacht, op die wijze gevormd, bestond echter slechts uit een klein eskader. Onder de 11 schepen, welke daartoe behoorden/waren er ten minste 5 van 15 tot 200 last. In oorlogstijd kon het de kern zijn der vloot; doch de bevolking zag er het voordeel niet van in, en bracht slechts noode de daarvoor bestemde gelden op, evenals vroeger die voor de eerste grondslagen van een staand leger. Door dit laatste was het vorstelijke gezag niet weinig vermeerderd, en het moest ieder duidelijk zijn, dat de vorsten door het bezit eener eigen zeemacht, al weder minder afhankelijk zouden worden van het goedvinden hunner onderdanen. Het recht van oorlog werd hun niet betwist; maar wel dat tot heffing van oorlogslasten in vreedestijd.

Hierbij vergete men niet, dat het ook in naburige landen met de vaste zeemacht nog treurig gesteld was. Frankrijk had die meer bepaald in de Middellandsche Zee, steunde in den Atlantischen Oceaan vooral op de krachten van particulieren, en bediende zich desgevorderd ook daar wel van de galeien, die in het zuiden gebruikt werden. De vaste

zeemacht van Engeland, dat zich van oudsher het gebied der zee aanmatigde, telde onder Hendrik VIII slechts 31 bodems van meer dan 50 last. Op eene nauwkeurige lijst van 58 schepen, die in 1546 de koninklijke zeemacht aldaar uitmaakten, worden er velen genoemd, die eene scheepsruimte van slechts 10 last hadden. Het grootste was van 500 last. Van daar dat ook in Engeland voortdurend nog schepen van bijzondere personen gebezigd werden. In 1513 had Hendrik VIII er zelfs nog hier te lande gehoord. Ten slotte zij hier aangemerkt, dat eene Ordonnantie op de Zeevaart in het algemeen, in 1540 door Karel V uitgevaardigd, met uitzondering van enkele punten, die op het gezag des Admiraals betrekking hadden, slechts eene herhaling was van hetgeen reeds Maximiliaan had vastgesteld, en dat er te Veere, waar de admiraals gewoonlijk hun verblijf hielden, eerst een klein en vervolgens een groot magazijn was opgericht. Ook was door het vaststellen van seinen, wachtwoorden en eene geregelde zeilorde, meer regelmaat gekomen in het bestuur en de bewegingen der vloeten. De manoeuvres bepaalden zich voornamelijk tot het winnen van den loef, het enteren en het scharen der vloot in linie. Van het formeeren eener halve maan, later zoo gebruikelijk, waar het de bescherming van koopvaardijsschepen gold, en van het liggen in een scherpen of stompen hoek, ofschoon beide slagorden van oudsher bekend waren, wordt in dien tijd geene melding gemaakt. Alles te zamen genomen, was het Nederlandsche zeewezen, onder de vorsten uit het Oostenrijksche huis, op vasteren voet gebracht. Het personeel had zich in onderlinge twisten en buitenlandsche geschillen geoefend. Eerlang zou het tot grooter inspanning van krachten worden geroepen. Want de geloofsvervolging, onder Philips II met de uiterste gestrengheid voortgezet, had niet de daarmede beoogde uitwerking. Het misnoegen onder edel en onedel, over den druk der regeering, bereikte eene gevaarlijke hoogte, en terwijl er nog pogingen werden aangewend, om den Koning tot andere gedachten te brengen, verloor de verbitterde menigte het geduld. Verontwaardigd over den Beeldenstorm, besloot Philips II daarvoor geducht te straffen, en belastte den Hertog van Alva met die taak. Hoe Nederlandsche zeelieden en handelaars, onder diens kortstondig bestuur, den eersten grondslag legden tot het gebouw der Nederlandsche vrijheid, zal weldra blijken. Er opent zich hier een nieuw tooneel voor ons oog, waarin de Nederlandsche zeemacht eene belangrijke rol vervult. Na eene tachtigjarige worsteling, uit kleine beginselen groot geworden, mocht zij te recht zich zelve toeroepen: „ik strijd en ik overwin.

Wordt vervolgd in hoofdstuk 6 en 7