



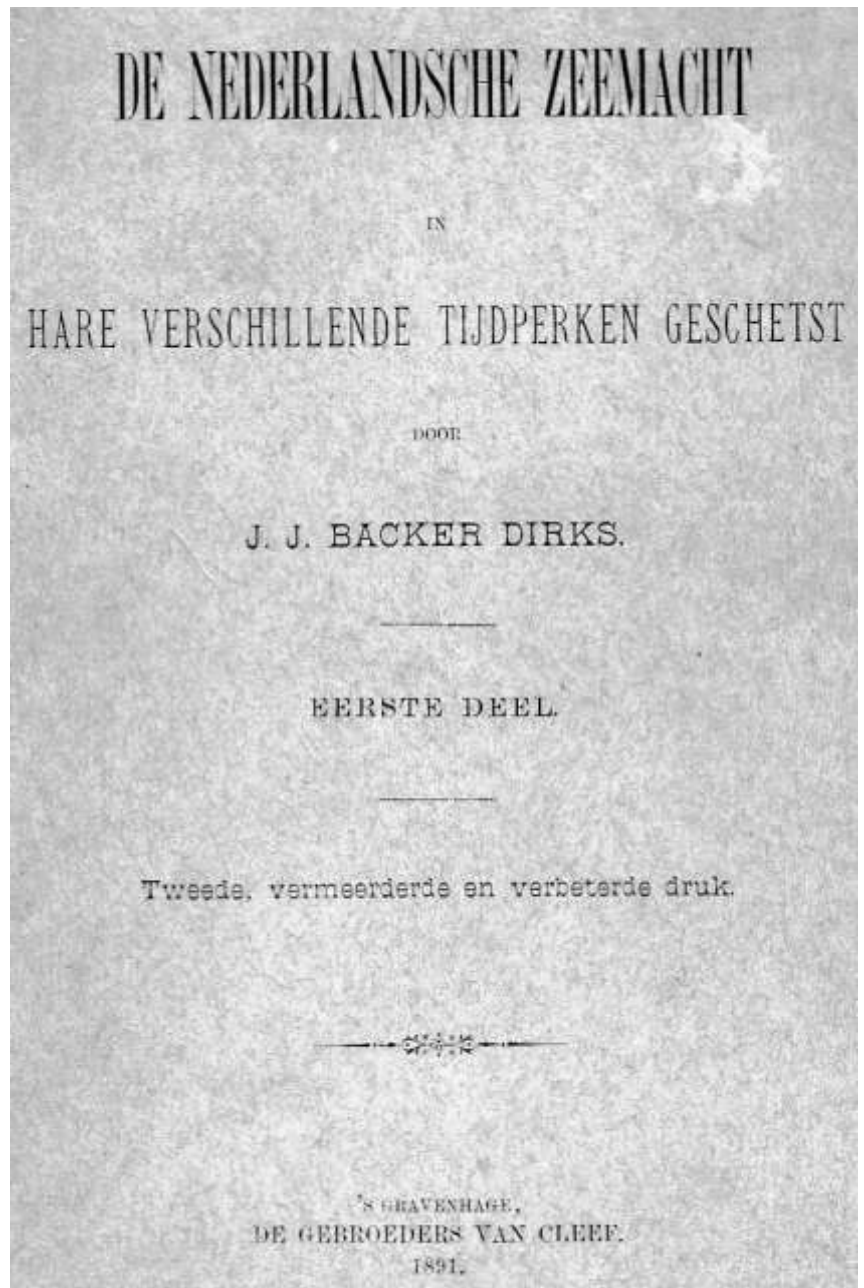
Dit is een uitgave van “ten Anker”

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 VIII EN IX

Het beleg van Antwerpen. — De brug van Parma en de schepen van Gianibelli. — Oudheid der branders en toenemend gebruik dier schepen. — De komst van Leicester. — Zijn invloed op het zeewezen.

Onmiddellijk na den dood van den Prins van Oranje, besloten de Staten van Holland, en vervolgens ook de Staten-Generaal den oorlog voort te zetten. Zij toonden daardoor niet voornemens te zijn, zich door de eerste ontsteltenis na 's Prinsen verlies tot onderhandelingen met den vijand te laten bewegen. Alle belanghebbenden kregen onverwijld aanschrijving van de genomen besluiten. Op het voetspoor van den overleden vorst, knoopten de Staten onderhandelingen aan met Frankrijk en Engeland over de opdracht der souvereiniteit. Daardoor ging echter een kostbare tijd verloren, dien de tegenpartij, welke juist in den Hertog van Parma een bekwaam aanvoerder had, niet ongebruikt liet voorbijgaan. Reeds voor dien tijd, was de nieuwe Landvoogd er in geslaagd, een deel der Zuidelijke Nederlanden aan 's Konings gezag te onderwerpen. Hij liet niets onbepoofd, om andere steden en plaatsen door geweld van wapenen te overwinnen, of door beloften te overreden. Brabant, Holland en Zeeland hadden dat alles sedert lang met bezorgdheid gadeslagen. Hoe moesten zij daarom wel te moede zijn, nu hun eensklaps, te midden van een dagelijks toenemend gevaar, de man ontviel, op wiens beleid aller hoop was gebouwd. Onder die omstandigheden, strekt het kloekmoedige besluit, onmiddellijk na dat verlies genomen, hun tot eer.

Natuurlijk trachtte de Hertog van Parma met de oogenblikkelijke verlegenheid der prinsgezinden zijn voordeel te doen. Kort nadat hij de landvoogdij had aanvaard, was de belegering van Antwerpen ter sprake gekomen. Van het bezit dier stad hing dat van de Schelde, ja nagenoeg van geheel Brabant af. Voor 's Prinsen dood was het al blijkbaar, dat weldra iets tegen Antwerpen zou worden ondernomen. Meer en meer waren de troepen des Hertogs in den omtrek dier stad samengetrokken, hetgeen den Prins, die het gansche plan doorzag, nog bij zijn leven genoopt had, de benoeming van Marnix van St. Aldegonde, tot burgemeester der bedreigde veste te bewerken. Door het opdragen dier waardigheid aan een zoo vertrouwd persoon, meende hij een voldoende waarborg te hebben voor eene goede verdediging, terwijl hij zijn eigen invloed, door diens tusschenkomst, beter kon doen gelden. Ongelukkigerwijs werd de Prins vermoord, juist op een oogenblik, toen er doortastende maatregelen noodig waren. Hij had er op aangedrongen, dat eene streek lands, ten noorden der stad, onder water gezet moest worden, ten einde daardoor de nadering des vijands te beletten, en tevens de voortdurende gemeenschap met Holland en Zeeland te verzekeren. Wegens den tegenstand van het vleeschhoutersgild en de burgerkapiteinen, werd zijn verstandige raad echter niet opgevolgd. Het was een grove misslag, dien men eerst te laat inzag. Misschien ware hij niet begaan, indien de Prins nog een tijd lang voor het ware belang der stad had kunnen waken. Veelbeteekenend zijn in dit opzicht de woorden van den geschiedschrijver van Reydt, als hij zegt: „*Het scheen met Sijnen doot die autoriteydt van regeringhe oock gestorven te zijn, ghelyck men Synen wysen raet, aensien ende goed beleyt gemist heeft in al 't ghene watter onderleyt wert tottet ontset van Antwerpen, wiens belegh hy noyt plach te vreesen*”.

Aanvankelijk was er in de belegerde stad geen gevaar voor hongersnood, daar het verkeer langs de Schelde, ofschoon niet veilig voor alleen zeilende schepen, tot in den winter nog

open bleef. Omstreeks Kerstmis van het jaar 1584, kwamen er nog wel honderd schepen met voorraad. Zoo weinig vermoedde men nog het gevaar, hetwelk der burgerij boven het hoofd hing, dat men eenige geladen schepen liet vertrekken welke eigenaars niet den verlangden prijs konden bedingen.

Parma had intusschen, zoodra het beleg was aangevangen, ook begrepen, dat hij zijn doel niet zou bereiken, indien hij er niet in slaagde, de gemeenschap met Zeeland te verbreken. Daartoe werden echter schepen vereischt, en deze bezat hij niet. In de hoop van er later wel eenige te zullen krijgen, ontwierp hij het plan tot het leggen eener brug over de rivier, die het verkeer der belegerden voorgoed stremmen, en te gelijker tijd de beide oevers voor zijne krijgsmacht verbinden zou. Het was een reusachtig plan, eene zoo breede en diepe rivier te willen overbruggen, zonder over de hiertoe noodige hulpmiddelen te kunnen beschikken, die met veel moeite en kosten van elders moesten worden aangevoerd. Parma ondernam het, en slaagde volkomen naar wensch, zeer tegen de verwachting der belegerden, die zich een tijd lang vleiden met de hoop, dat de onderneming op de talrijke, daarmede gepaard gaande moeielijkheden zou afstuiten. Met groote krachtsinspanning was de Landvoogd er reeds in geslaagd, zijn voorgenomen plan voor een gedeelte ten uitvoer te doen brengen, toen alles scheen mede te werken, om de voltooiing daarvan mogelijk te maken. Niets kwam hem beter te stade, dan de overgave van Gent, waar hij de noodige vaartuigen kon erlangen. Zij moesten evenwel de belegerde stad passeeren, hetgeen hem op de gedachte bracht, een kanaal te doen graven, waardoor de schepen van Gent ongehinderd de plaats konden bereiken, welke onder water stond. Hierdoor was het mogelijk, niet alleen tot samenstelling der brug, maar ook tot bescherming daarvan, een toereikend aantal schepen bijeen te brengen. Op die wijze kwam een werk, hetwelk de onzen voor schier onmogelijk hadden gehouden, binnen den tijd van zeven maanden tot stand.

Op de hoogte van het dorp Kallo, was aan de beide oevers der rivier eene schans, en in de nabijheid daarvan, een paalhoofd aangelegd. De beide paalhoofden, welke gezamenlijk eene lengte van meer dan 1000 voet hadden, lieten nog eene ruimte van 1300 voet in het midden der rivier open, waar het niet mogelijk was te heien. Deze ruimte was aangevuld met 32 pleiten, die elk door twee ankers, een aan den voor- en een aan den achterstevan, op hare plaats gehouden werden. Elk dier vaartuigen was van voren en van achteren met een stuk geschut voorzien, en had een dertigtal mannen aan boord ter verdediging.

Onderling waren die vaartuigen, welke omstreeks 20 voet van elkander verwijderd lagen, verbonden door kabels, ketens en masten, waarop planken waren gelegd, zoodat het geheel eene schipbrug vormde, die, met inbegrip der beide paalhoofden, eene lengte van 2400 voet had. Zij had eene genoegzame breedte voor acht man naast elkander, en was ten minste zoo ver de paalhoofden strekten van borstwering voorzien. Het middelste gedeelte werd beschermd door vloten, die op 400 à 500 voet afstands boven en beneden de brug lagen, en door oorlogsschepen, die zich in de nabijheid ophielden. Parma was zoo zeker van zijne zaak, dat hij een gevangen spion alles naar welgevallen liet opnemen, en hem vervolgens ongehinderd liet vertrekken.

Reeds voor den 25^{sten} Februari, waarop de brug voltooid was, hadden de Antwerpenaren er bij den Admiraal Blois van Treslong op aangedrongen, dat onder begunstiging der lange en donkere winternachten iets tegen de werken des vijands mocht worden ondernomen.

Treslong schijnt dat verzuimd of niet doenlijk geacht te hebben. Hoe dit zij, hij geraakte omstreeks denzelfden tijd in hevige onmin met de Admiraliteit van Zeeland en de Staten van dit gewest, waarvan het gevolg was, dat hij in het laatst van Februari afgezet, en als Luitenant-Admiraal van Zeeland vervangen werd door Justinus van Nassau.

De stad, waar men te veel gebouwd had, eensdeels op de bezwaren die Parma zou ontmoeten, anderdeels op de onderhandelingen, die met de hoven van Frankrijk en Engeland waren aangeknoopt, kon na de voltooiing der brug haren val te gemoet zien, bijaldien het den belegerden niet gelukte, zich een uitweg te banen. Alles scheen samen te loopen om hen meer in het nauw te brengen. Brussel en Nijmegen onderwierpen zich in Maart, terwijl daarentegen eene poging der onzen, om zich van 's Hertogenbosch meester te maken, ten eenenmale mislukte. Slaagden de belegerden er niet in, zich de gemeenschap met Zeeland weder te openen, dan bleef er geen twijfel aan den ongunstigen afloop. Langs twee wegen konden zij het gestelde doel bereiken. Het doorsteken van den Kouwenstijnschen dijk zou de Zeeuwsche schepen in de gelegenheid stellen, over het verdronken land, de stad te naderen; doch de sterkten, die Parma op dat belangrijke punt had doen aanleggen, maakten het tot eene hachelijke, ja bijna hopelooze onderneming. Alvorens daartoe over te gaan, oordeelde men het raadzaam, eerst te beproeven, of het niet mogelijk ware de brug zelve te vernielen.

Onder de pogingen, daartoe in het werk gesteld, verdienen die van Gianibelli, een te Antwerpen woonachtig Italiaan, meer in bijzonderheden vermeld te worden. Hij had reeds vroeger voorstellen tot proviandeering der stad gedaan, die echter niet aangenomen waren. Thans vroeg hij 3 schepen van de stedelijke vloot, namelijk de *Oranje van 75*, de *Post van 175* en de *Gouden Leeuw van 250* last, beneven 60 platboomde vaartuigen, om door middel daarvan Parma's brug te vernielen. De groote schepen wilde hij tot drijvende mijnen inrichten, de 60 pleiten met ketens, kabels en balken aan elkander bevestigen, en dan in den vorm eener halve maan, met den stroom laten afdrijven. Elk dier pleiten zou daarbij van 2 haken of ankers voorzien worden, die 10 voet boven het water uitstaken, om hiermede alles, wat die drijvende massa ontmoette, te kunnen medesleepen. Even onverstandig als vroeger, nam de regeering zijn voorstel, waarvan men het doelmatige moest erkennen, slechts voorwaardelijk aan. In plaats van datgene toe te staan, wat de ontwerper van het plan tot bereiking van zijn oogmerk meende noodig te hebben, verklaarde het bestuur zich bereid, 2 schepen, elk van omstreeks 40 last, en 10 pleiten beschikbaar te stellen, om daarmede eene proef te nemen. Het dwaze eener dergelijke proefneming, waar het de verrassing van een onvoorbereiden vijand gold, zal wel ieder in het oog springen. Gianibelli, ten volle overtuigd dat zijn plan, ook op kleine schaal ten uitvoer gebracht, den vijand niet onbelangrijke schade zou kunnen berokkenen, nam het aanbod aan en zette zich aan het werk. Het aantal platboomde vaartuigen schijnt echter van 10 tot 32 vermeerderd te zijn.

In de twee schepen, die hem waren afgestaan, zijnde de *Hoop* en de *Fortuin*, liet Gianibelli een stevigen vloer leggen, en hierop een bak metselen van 5 voet dikte, die binnenwerks 40 voet lang en 3 1/2 voet breed en diep was. De eene bak werd gevuld met 6000, de andere met 7500 pond buskruit. Zij werden beiden gedekt met eene laag blauwe zerken, ter dikte van 6 voet, die schuins tegen elkander gezet waren, om de kogels te doen afschampen. Boven die zerken had men eenige planken zoodanig aangebracht, dat er

takkebossen op gelegd konden worden, die vóór het springen der mijn, een tijd lang moesten branden, om aan de schepen het voorkomen van gewone branders te geven. Op de *Hoop* moest de mijn ter bestemder tijd worden aangestoken door lonten, welker duur vooraf goed berekend was; op de *Fortuin* moest dit geschieden door een vuurslag, hetwelk op een gegeven oogenblik door eene soort van uurwerk in beweging gebracht zou worden. De 32 platboomde vaartuigen, benevens eenige schuiten, duikelaars geheeten, moesten voor die helsche werktuigen den weg banen. Gianibelli beval, dat al die kleine vaartuigen, met brandbare stoffen en buskruit voorzien, in vier gedeelten, telkens met tusschenpoozen van een half uur, den stroom moesten afzakken, ten einde daardoor de aandacht des vijands van het eigenlijke plan af te leiden, hem zijn grof en licht geschut voor de komst der grootere schepen te doen lossen, en zoo mogelijk de vlotten, welke den weg versperden, te beschadigen.

De avond van den 4^{den} April was voor de onderneming bestemd. Het begin daarvan beantwoordde echter niet aan de verwachting, daar de kleine schepen, wegens de onbekwaamheid of de zorgeloosheid van den Antwerpschen Admiraal Jacob Jacobszoon, die zich reeds bij eene vroegere gelegenheid den weinig eervollen bijnaam van „Koppe gaat loopen” verworven had, niet met de vereischte tusschenpoozen werden afgezonden en waarschijnlijk dien ten gevolge hun doel misten. De Spanjaarden, die nu en dan een dier kleine schepen zagen barsten, zonder dat er eenig nadeel door werd aangericht, begonnen een weinig geruster te worden omtrent den afloop der zaak, waarvan hun toch iets ter oore gekomen was, terwijl de onzen met gespannen verwachting de uitwerking van de *Hoop* en de *Fortuin* verbeidden. De laatste geraakte bij Kallo aan den dijk en ontplofte slechts gedeeltelijk, zonder veel kwaad te doen. De eerste daarentegen bereikte de brug, juist op de plaats, waar een der paalhoofden eindigde en de schipbrug begon. De uitwerking van dat eene schip was ontzettend en kostte honderden, zoo niet duizend Spanjaarden het leven, onder welke natuurlijk zij, die uit nieuwsgierigheid, of om het naderende onheil af te wenden, zich op het brandschip zelf hadden begeben. Het vaartuig was op een geschikt punt aangekomen en vernielde de brug ter lengte van meer dan 200 voet. Drie pleiten waren geheel verdwenen en drie andere het onderste boven gekeerd. Bovendien was de schrik onder de vijanden zoo groot, dat de gelegenheid tot een gemeenschappelijken aanval van de Zeeuwsche vloot en de Antwerpsche bezetting allergunstigst mocht genoemd worden. Jammer slechts, dat men haar ongebruikt liet voorbijgaan.

Andermaal gaf de Admiraal Jacobszoon blijken van gebrek aan doorzicht of veerkracht. Hem toch was de zorg opgedragen voor het uitzenden eener lichte boot met vier riemen, welker bemanning zich van den toestand der brug moest vergewissen. Bestond er eene opening, dan moesten de afgezondenen daardoor heenvaren naar de Zeeuwsche vloot en eene vuurpijl oplaten, welk sein de Admiraal zou beantwoorden met het lossen van een stuk geschut, hetgeen dan voor allen een teeken zou wezen tot den aanval. De afgezonden bootslieden, ofschoon door de belofte van een goed drinkgeld aangemoedigd, vreesden echter het tooneel der ontploffing te naderen, en keerden terug met het logenachtige bericht, dat er geenerlei schade was aangericht. Niet onwaarschijnlijk zal het wantrouwen, dat velen van het begin af aan nopens het welslagen der onderneming hadden gekoesterd, wel de voorname reden zijn geweest, waarom de waarheid van het medegedeelde niet werd betwijfeld. Waar zoo veel op het spel stond, is evenwel eene zoo lichtvaardige

handelwijze bijna onbegrijpelijk. De Zeeuwsche vloot, die op het afgesproken sein wachtte en er zeker het rechte niet van begreep, bleef werkeloos liggen. Eerst drie dagen later vernam men te Antwerpen, door een bode van den Graaf van Hohenlo, hoe de zaak zich had toegedragen; doch toen was Parma lang van den schrik bekomen, en was zelfs de geleden schade reeds ten deele hersteld.

Meermalen heeft men de werkeloosheid der Zeeuwen, die met hunne vloot beneden de brug lagen, en ook zonder bericht wel iets hadden kunnen ondernemen, aan onedele drijfveeren toegeschreven. Er is namelijk wel beweerd, dat Holland en Zeeland weinig belang stelden in het behoud van Antwerpen, daar zij den handel dier stad aan zich hoopten te trekken; doch de gelden, die de Staten van Holland ten behoeve der stad hadden beschikbaar gesteld, en de omstandigheid, dat men eenige welgestelde burgers uit Antwerpen, die gevlucht waren, niet in de Republiek wilde toelaten, pleiten voor het tegendeel. De voorzichtigheid van Justinus van Nassau, die het verwachte sein niet ontwaarde, kan zelfs hare nuttige zijde gehad hebben, en zou, indien men haar alleen uit gebrek aan belangstelling in het behoud der stad wilde verklaren, lijnrecht in strijd zijn met het later gedrag van dezen Admiraal en de zijnen op den Kouwenstijnschen dijk.

De pogingen, nog na den 4^{den} April in het werk gesteld, om de brug te vernielen, hetzij door brandschepen of door werktuigen, die er met geweld tegen moesten aandrijven, hadden niet den gehoopten uitslag. Parma was beter op zijne hoede en had zelfs het midden der brug zoodanig doen veranderen, dat het kon worden geopend, ten einde alle verdachte voorwerpen met den stroom te laten voorbijdrijven¹⁾). Onder de talrijke middellen, die tijdens dit merkwaardig beleg werden uitgedacht, behoorde nog een drijvend blokhuis, *La fin de la guerre* genoemd. Het was met groote kosten vervaardigd, zeer tegen den zin van Aldegonde, die meende, dat het onhandelbaar zou zijn. Wat hij voorspeld had, gebeurde. Het logge vaarttuig, wel verre van den oorlog voor goed te eindigen, richtte niets uit en geraakte eindelijk aan den grond, waarna het den vijand in handen viel, die met den weidschen naam daarvan niet weinig den spot dreef.

Na de vergeefsche pogingen tot vernieling der brug, schoot den belegerden geen andere

1) De meeste schrijvers schijnen het gebeurde op den 4den April, in meerdere of mindere mate, met het latere te verwarren, zoodat er over de bijzonderheden nog al onzekerheid heerscht. Strada en van der Vynckt laten den 4^{den} April reeds 4 branders vertrekken. Witsen, in zijn werk over den Scheepsbouw, doet een verhaal, dat blijkbaar minder nauwkeurig is. Zonderling dat Le Petit, die het meer van nabij kon weten, daar hij te Antwerpen woonde, op den 4den April slechts één helsch werktuig laat vertrekken, hetgeen zich misschien daaruit laat verklaren, dat er toch slechts één uitwerking had. Hier is de gewone lezing in hoofdzaak gevolgd, die voor het oogmerk voldoende is,

uitweg over, dan eene onderneming tegen den dijk, welke het water om de stad van de Zeeuwsche wateren scheidde. Ook deze werd niet met den gewenschten uitslag bekroond, en de stad gaf zich ten laatste over, terwijl er nog middelen beraamd werden om haar te behouden.

Wat evenwel tijdens het beleg tot vernieling der brug beproefd werd, vestigde de aandacht meer dan voorheen op het nut van brandschepen en had op den oorlog ter zee een

overwegenden invloed. Enkele bijzonderheden over dat van ouds bekende middel zullen dit nader aantoonen.

In de eerste plaats zij opgemerkt, dat de schepen van Gianibelli zeer verschilden van de gewone branders, die sedert meer in gebruik kwamen, en dat slechts nu en dan vaartuigen werden gebezigd, die daarmede eenige overeenkomst hadden. Onder den naam van springers, machineschepen of ontploffingsvaartuigen, worden zij later vermeld, in tegenstelling met de gewone branders, die, zonder te ontploffen, langdurig en hardnekkig moesten branden. In Fransche berichten wordt dit onderscheid meestal niet in acht genomen en komen beide soorten gewoonlijk onder den gemeenschappelijken naam van branders (brûlots) voor. Dat de gewone branders meer in zwang kwamen, nadat een werktuig, hetwelk er slechts weinig mede overeenkwam, zoo doelmatig was bevonden, laat zich gereedelijk verklaren uit de omstandigheid, dat het schip van Gianibelli onder de Spanjaarden zulk een schrik had te weeg gebracht, dat zij nog jaren daarna voor elk gewoon brandschip beducht waren, omdat hen telkens de vrees bekreep, dat het weder iets dergelijks mocht zijn.

Het voordeel, dat de gewone brander boven een schip van dien aard bezit, valt onmiddellijk in het oog, wanneer men slechts nagaat, dat een ontploffend vaartuig wel groote verwoestingen kan aanrichten, doch niet langer dan één oogenblik, zoodat het alleen tegen een vast punt, b. v. ten anker liggende schepen, en geheel buiten bereik van eigen positie kan worden gebezigd, terwijl daarentegen de gewone brander, in de nabijheid van eigen schepen, tegen die des vijands kan worden aangewend. Het langdurige en hardnekkige vuur geeft natuurlijk grooter kans van daardoor een of meer vijandelijke schepen buiten gevecht te stellen, dan het ontploffen eener mijn, die wel ontzaglijke verwoestingen kan aanrichten, doch slechts gedurende een oogenblik werkt.

Onwillekeurig rijst hier de vraag: van welken tijd dagteekenen dan de gewone branders? Het zal derhalve niet overbodig zijn naar een eenigszins bevredigend antwoord hierop te zoeken. Bij de beperkte middelen, waarover men oudtijds kon beschikken, om de vaartuigen der tegenpartij te beschadigen, anders dan door vuur, is het zeer verklaarbaar, dat men er al spoedig op bedacht was, om allerlei brandbare stoffen daarin te werpen. Ook het vullen van eigen vaartuigen met dergelijke stoffen, ten einde die aan te steken en hen vervolgens onder 's vijands schepen te zenden, komt reeds in overoude tijden voor. Men heeft wel gezegd, dat het eene list was, bijna zoo oud als de uitvinding der schepen zelve. De Tyriërs bedienden zich, tot vernieling der belegeringswerken van Alexander den Grooten, reeds van een zeer groot vaartuig, hetwelk zij aan den voorsteven met aardhars en zwavel hadden bestreken. Ter bestemder plaatse gekomen, staken de roeiers het in brand, waarna zij zich verwijderden met de schuiten, die hen tot dit einde waren gevolgd. Cassius maakte van een dergelijk middel later, op grooter schaal, gebruik tegen Cesar. In de middeleeuwen treft men bij verschillende gelegenheden eene soort van branders aan. Eenmaal komen zij hier te lande voor, gedurende den slag, die in 1304 bij Zierikzee werd geleverd.

De Indiërs schijnen hen zelfs gekend te hebben, nog voor de komst van Albuquerque. Dat zij in Nederland, bij het uitbreken van den opstand tegen Spanje, eene geenszins onbekende zaak waren, kan men hieruit opmaken, dat er in 1573 te Veere eenige werden toegerust om die tegen 's Konings schepen te gebruiken; dat er omstreeks denzelfden tijd

ook in het Noorder-Kwartier voorkomen; en dat eindelijk de gewone branders, tijdens het beleg van Antwerpen gebezigd, in geen deele voor iets buitengewoons werden gehouden. In December 1584 had de Admiraal Treslong er nog eenige aangevraagd. Opmerkelijk is het echter, dat zij na het beleg van Antwerpen niet alleen voortdurend, maar ook in een steeds klimmend getal bij de vloten worden aangetroffen, en zelfs een tijd lang de voorname kracht daarvan uitmaakten, tot dat zij wegens de veranderingen, welke de taktiek had ondergaan, langzamerhand weder meer op den achtergrond en eindelijk bijna geheel in onbruik geraakten. In den aanvang der negentiende eeuw, noemde een deskundige hen dan ook werktuigen, die bij de ongeregelde gevechten van vroeger tijd eene heilzame uitwerking gehad konden hebben, doch in zijn tijd afkeuring verdienden, wegens de daarmede gepaard gaande kosten en de onzekere werking. Slechts tegen schepen of vloten, die in eene haven liggen, achtte hij de aanwending van branders nog doelmatig¹).

¹)Ekins, *Naval Battles of great Britain*, pag. 305.

Alvorens van dit onderwerp af te stappen, zij ter opheldering hierbij gevoegd, dat de brandschepen na verloop van tijd vele wijzigingen ondergingen, en dat men in de zeventiende eeuw, toen zij hunne voornaamste rol speelden, daartoe hier te lande groote booten, fluiten en pinassen van 70 tot 80 last bezigde. Om te doen uitkomen, hoe weinig die branders van later tijd op de schepen van Gianibelli geleken, behoeft men slechts op de geheel verschillende inrichting te letten. In plaats van bakken vol kruit, met zware voorwerpen bedekt, waren aan boord van de branders der zeventiende eeuw, ter wederzijde van de masten, drie goten langscheeps gelegd, die allen uitliepen in eene dwarse goot, welke ruim zes voet van den man aan het roer verwijderd was. Aan die dwarse goot was eene andere bevestigd, die eenigszins opliep en onder het bereik van den roerganger kwam. Al de goten, ook wel de aderen van den brander genoemd, waren met een mengsel van buskruit, salpeter, harpuis, zwavel en lijnolie gevuld, en met gezwaveld doek of kardoepapier bedekt, waarop vervolgens bosjes spaanders, met traan doortrokken, gelegd waren. Op de spaanders lagen takkebossen, die insgelijks met een gelijksoortig mengsel, als dat in de goten, bedekt waren, terwijl voorts alle houtwerk met vet bestreken en daarna met fijne zwavel en harpuis bestrooid was. Soms vulde men de branders wel met open tonnen, vol bepekte en geteerde krullen. Aan den boeg en de nokken der raas hadden allen dreggen of haken, waarmede zij zich aan het vijandelijke schip moesten hechten. Zij voerden slechts houten stukken (bangmakers), om hunne wezenlijke bestemming zooveel mogelijk voor den vijand te verbergen; doch hadden achteruit 2 ijzeren stukken, om zich daarmede tegen kleine schepen te kunnen verweren. Nadat de bemanning, die meestal van tien tot veertien personen bedroeg, zich in eene sloep had in veiligheid gesteld, stak de man aan het roer den brand in de goot, die voor hem lag, en begaf zich vervolgens door middel eener valpoort, in de nog altijd wachtende sloep. Het spreekt van zelf, dat het ontbranden van het vaartuig voor hen, die het verlieten, geenerlei gevaar opleverde, dan alleen dat, hetwelk uit de verwijdering met de sloep voortspoot. De samenstelling van den brander toont duidelijk, dat er geenerlei ontploffing te vreezen was.

Eerst in een later tijdperk bereikten de brandschepen den gemelden trap van ontwikkeling. Nog geruimen tijd waren zij minder doelmatig ingericht. Later worden, doch altijd bij wijze van uitzondering, nog drijvende vernielingswerktuigen vermeld, die wel eenige overeenkomst hadden met de helsche machines van Gianibelli. Na deze uitweiding, kan de draad van het verhaal weder worden opgevat, om in de eerste plaats na te gaan, hoedanig de toestand van het zeewezen was, na den dood van Willem van Oranje.

Reeds vroeger is gewezen op de maatregelen, welke de Staten onmiddellijk na die rampvolle gebeurtenis hadden genomen. Zij hadden, in het laatst van Augustus 1584, geleid tot de oprichting van een Raad van State, aan welks hoofd de jonge Maurits van Nassau geplaatst was. Bij zijne instructie werd hem niet alleen het bevel over het krijgsvolk te water opgedragen, maar kreeg hij ook uitdrukkelijk de bevoegdheid tot het oprichten van Admiraliteiten. De waardigheid van Luitenant-Admiraal werd te dien tijde bekleed in Holland door den Heer van Warmond, in Zeeland door Blois van Treslong, die echter kort daarna, zoo als reeds is gezegd, door Justinus van Nassau werd vervangen. Admiraals van bijzondere steden of voor bepaalde tochten komen nog altijd voor.

De onderhandelingen, die met Frankrijk en Engeland waren aangeknoopt, hadden den 10^{den} Augustus 1585 een verdrag met het laatste ten gevolge gehad, waarbij Koningin Elizabeth zich verbond de Republiek te ondersteunen en tot dat einde een voornaam persoon met hulptroepen herwaarts te zenden. Opmerkelijk is het, dat de Staten te gelijker tijd op zich namen desgevorderd een zeker aantal schepen te leveren, die, vereenigd met de Britsche vloot, onder den Britschen Admiraal zouden staan, hetgeen onder de gegeven omstandigheden zeer natuurlijk was. Later bestond er hier wel reden, zich over het opnemen dier bepaling te beklagen, omdat zij den Britten, toen de verhouding in het voordeel der onzen veel verbeterd was, een voorwendsel aan de hand gaf tot allerlei aanspraken.

Hoe groot de vrees was, welke de Staten reeds in die dagen voor te sterken invloed van vreemdelingen koesterden, blijkt uit den haast, waarmede zij Maurits den 1^{sten} November 1585, nog voor de aankomst van den bedoelden voornamen persoon, tot Stadhouder van Holland en Zeeland, alsmede tot Kapitein-Generaal en Admiraal verhieven. Het daarmede beoogde doel was niet twijfelachtig, doch werd niet bereikt. Want de Graaf van Leicester, den 19^{den} December te Vlissingen geland, werd onder den titel van Algemeen Landvoogd door de Staten-Generaal met het hoogste beleid over den oorlog te land en te water belast, zoodat de Stadhouder voorloopig slechts eene ondergeschikte rol te vervullen had. Het instellen eener Admiraliteit in Holland, onder het voorzitterschap van Maurits, kon ook geene andere bedoeling hebben, dan om het bestuur der zeezaken zooveel mogelijk aan den Landvoogd en den Raad van State te onttrekken.

Vele leemten in de onderscheiden takken van bestuur waren, tijdens het leven van den Prins van Oranje, door den persoonlijken invloed van dien vorst eenigermate aangevuld. Onder den Engelschen landvoogd, die, in plaats van medewerking, bij velen niet weinig tegenkanting vond, traden zij des te sterker in het licht. Vooral openbaarden zij zich in al wat het bestuur der zeemacht betrof, dewijl er met betrekking tot de macht en de bevoegdheid der verschillende Collegiën, welke daarmede belast waren, eene groote mate van onzekerheid heerschte. Ten einde haar te doen ophouden, beval Leicester in 1586 de oprichting van drie nieuwe Admiraliteiten, van welke er eene te Hoorn, eene te Rotterdam

en eene te Veere zou gevestigd zijn. Met eene kleine afwijking, kwamen de Collegiën op de voorgeschreven wijze tot stand; doch het eerste werd spoedig naar Amsterdam overgebracht, en het laatste bleef te Vlissingen en verhuisde in dat of het volgende jaar naar Middelburg, waar het met Gecommitteerde. Raden tot één lichaam vereenigd werd. Niet lang na het vertrek van Leicester, werd er door Maurits te Hoorn een vierde Collegie opgericht. Uit de omstandigheid, dat het Collegie van het Noorder-Kwartier, hetwelk aanvankelijk beurtelings te Amsterdam en te Hoorn zitting hield, dit ook nu en dan wel te Harlingen deed, laat het zich misschien verklaren, dat sommigen reeds in 1588 van vijf Admiraliteiten spreken.

Een ander plan van Leicester, om een afzonderlijken Admiraal over het Vlaamsche kwartier aan te stellen, en ook te Ostende eene Admiraliteit op te richten, wisten de Staten van Holland en Zeeland echter te verijdelen.

Behalve die regeling van het bestuur, was er gedurende het bewind van den Engelschen landvoogd, met betrekking tot het zeewezen, niets van belang voorgevallen. Het materiëel was er niet op verbeterd, en het personeel was misnoegd over ongeregelde betaling. Ook waren de middelen der Admiraliteiten, vroeger ruimschoots voldoende, merklijk benadeeld door een verbod van uitvoer naar de Zuidelijke Nederlanden; want de gelden, die de kooplieden, tot geleide hunner schepen en voor de vergunning om daarmede vijandelijke havens te mogen aandoen, moesten betalen, maakten, zooals later omstandiger zal worden aangetoond, een aanzienlijk gedeelte van de inkomsten der Admiraliteiten uit. Over het verbod van uitvoer zelf, dat vooral was uitgevaardigd, omdat de vijand vele benoedigheden uit deze gewesten ontving, waren de gevoelens zeer uiteenlopend. Uit een krijgskundig oogpunt, was het ongetwijfeld zeer doelmatig; doch voor allen, die van den handel leefden, was het zeer bezwend. Zoo lang de bronnen van haar bestaan rijkelijk vloeiden, bracht de bevolking de oorlogslasten tamelijk geduldig op; maar de hoop om van de laatsten bevrijd te worden, woog bij haar in geenen deele op, tegen de vrees van de eersten te zien afnemen. Van daar luide klachten over den maatregel, welks nuttige zijde, ten minste in Holland en Zeeland, schier geheel werd voorbijgezien.

Dubbel bevreesd waren de kooplieden, omdat de handel, langzamerhand herleefd, weder de oude voordeelen begon af te werpen, ja zelfs aanwies, naarmate het wapengeluk den Hertog van Parma beter diende. Vele kooplieden toch uit de door hem veroverde plaatsen vestigden zich in de noordelijke provinciën, waar de gelegenheid voor den handel gunstig en het bestuur verdraagzaam was. Welvarende steden van Brabant en Vlaanderen zagen dien ten gevolge haar ouden luister verdwijnen. Antwerpen in de eerste plaats verloor vele burgers, van welke de meesten zich naar Amsterdam begaven. Als beheerschers van de Schelde, zorgden de Zeeuwen er wel voor, dat zij, die te Antwerpen achterbleven, den ouden handel niet konden voortzetten of hervatten. Zoo wierpen de nadeelen op het oorlogstooneel, in andere opzichten, voor de onafhankelijke gewesten nog zijdelingsche voordeelen af.

Ondertusschen werd in de Spaansche Nederlanden veel uit de noordelijke provinciën aangevoerd. De schippers behoefden slechts de hiertoe vereischte vergunning te vragen, die evenwel voor wapenen en andere krijgsbehoefden niet werd verleend. Daarom was men zoo tegen een verbod, hetwelk den winstgevenden handel in mondbehoefden en andere waren met de zuidelijke Nederlanden zou doen ophouden. Niet alleen toch beweerde men,

dat op die wijze het vertier met het vijandelijke gebied zou verloren gaan, maar ook dat met de streken, waar de goederen gehaald werden. Andere natiën zouden de taak overnemen en zodoende het geheele doel van den maatregel verijdelen.

De laatste bewering was in geenen deele ongegrond. De Nederlandsche kooplieden dreven op dat tijdstip een aanzienlijken tusschenhandel. Hunne schepen bezochten de Oostzee, Engeland, Frankrijk, ja zelfs de havens van Spanje en Portugal, waar de autoriteiten hen, in weerwil der bestaande verbodsbepalingen, oogluikend toelieten. Alleen de vrachtvaart der Nederlansche schippers was zeer winstgevend. Waar moest het heen, indien de landsregeering het belang van handel en visscherij geheel voorbijziende, datgene belette, wat zelfs Philips nog eenigermate gedoogde.

En dit was niet de eenige reden tot bezorgdheid. Een groot gedeelte der Vlaamsche kust was den Hertog van Parma in handen gevallen. Daar vond hij schepen en havens, welke laatsten, ofschoon klein en ondiep in vergelijking met die van Holland en Zeeland, nochtans voldoende waren, om den handel en de visscherij der onzen aanhoudend te kwellen.

Parma zag het onmiddellijk in, en was daarom niet zonder reden uitermate verblijd over de aanwinst van Duinkerken en andere plaatsen in de nabijheid der zee. Reeds in 1583, kort na de overgave, had hij in laatstgenoemde stad zelfs eene soort van Admiraliteit opgericht, welker hoofddoel het was de zeevaart der onzen met kleine schepen zooveel mogelijk te verontrusten. Weldra bespeurde men er de eerste gevolgen van, en later bleek maar al te duidelijk, dat Parma op het bezit van Duinkerken geene ijdele verwachtingen had gebouwd. Voor de zeemacht van den staat, was al wat den handel bedreigde in tweeërlei opzicht nadeelig. Gelijk hierboven reeds is opgemerkt, moest het de gewone inkomsten der Admiraliteiten doen afnemen. Bovendien bestond de zeemacht nog grootendeels uit gehuurde schepen van bijzondere personen, en waar zou men in tijd van nood het vereischte getal vinden, als de zeevaart in het algemeen achteruitging?

Gelukkig werden de gevaren, die uit den maatregel ten tijde van Leicester's bestuur genomen dreigden voort te spruiten, afgewend. Het verbod werd herroepen, en de Landvoogd zelf keerde in December 1587 naar Engeland terug. Dientengevolge kwam het beleid der krijgskaken weder aan den Stadhouder en den Raad van State, die echter eerlang al het gewicht hunner taak zouden ondervinden. Nauwelijks toch was Leicester vertrokken, of er toonde zich een nieuw gevaar in het verschiep, voorzeker niet minder onrustbarend dan die, waarover men zich tot dusverre had bekommerd. Bij herhaling kwamen er berichten van eene ontzaglijke uitrusting in de Spaansche havens, die het onderwerpen van deze landen en het veroveren van Engeland ten doel had.

Werden die berichten door de werkelijkheid gestaafd, dan zou de Nederlandsche zeemacht, die zoo krachtig tot de grondlegging der vrijheid had bijgedragen, weldra tot handhaving daarvan worden geroepen. Voorzeker eene schoone taak! Was zij echter hiertoe genoegzaam voorbereid?

Onder het bestuur van Leicester, had de zeemacht der Republiek, welker diensten slechts op de binnenwateren gevorderd waren, zich weinig ontwikkeld. In verband met andere omstandigheden, hierboven reeds aangestipt, was haar toestand alles behalve gunstig te noemen. Holland kon in 1587 over 84 bodems beschikken, onder welke echter nog vele gehuurde. Ook waren het meest vliebooten, kromstevens, karveelen, heuden en andere vroeger gemelde soorten, die weinig berekend waren voor den oorlog ter zee. Het grootste

schip, van niet meer dan honderd last, voerde slechts 16 stukken en 95 man. Weinig beter was het gesteld in Zeeland, waar men gewoonlijk van 26 tot 30 bodems in dienst had; want ook daar was het grootste schip slechts met 20 stukken bewapend. Bovendien waren de meeste stukken zeer licht; de zwaarste schoten niet meer dan dertien pond, en van deze soort waren er slechts twee voorhanden. Na de opgave dier getallen zal het wel overbodig zijn, op de gestelde vraag een rechtstreeksch antwoord te geven. De toekomst zou het leeren, of eene zoo geringe macht als Nederland destijds bezat, nog iets zou kunnen bijdragen tot bescherming van den vaderlandschen grond.

HOOFDSTUK IX.

Buitengewone uitrustingen in de Spaansche havens tegen Engeland en de Republiek. — Een geveinsde vredehandel. — Maatregelen van tegenweer. — De Onoverwinnelijke vloot in 1588. — Hare nederlaag.

Niet minder schoon, dan de val eens dwingelands, is ongetwijfeld het schouwspel eener natie, die in het bewustzijn van haar goed recht, een kamp op leven en dood heeft aangevangen, tot handhaving harer staatkundige en godsdienstige vrijheid tegen overmacht en geweld. Daaraan ontleent de opstand der Nederlanders tegen Spanje het eigenaardige belang, hetwelk deze gebeurtenis zoowel den landgenoot als den vreemdeling ten allen tijde heeft ingeboezemd. Eene weinig talrijke bevolking, die haar eigen vaderland ter nauwernood tegen de woede der golven kon beveiligen, in strijd met den machtigsten monarch der Christenheid! Is het vreemd, dat er wel eens oogenblikken van weifeling kwamen en verdient het niet veeleer de bewondering van den nakomeling, als hij dan de mannen der zestiende eeuw, in het rechtvaardige hunner zaak, telkens nieuwen moed ziet scheppen om ten einde toe te volharden.

Er is geen tijdstip, waarop de Nederlandsche gewesten, die het Spaansche juk hadden afgeworpen, meer reden hadden om aan de goede uitkomst van den strijd te wanhopen, dan na den dood van den grondlegger hunner onafhankelijkheid. Wel hadden de Staten het besluit genomen zich daardoor niet te laten afschrikken; doch zij hadden ook ras de bezwaren ondervonden, welke met de uitvoering daarvan gepaard gingen. Frankrijk en Engeland hadden de hun aangeboden souvereiniteit geweigerd. Gedurende de vruchteloze onderhandelingen met de beide hoven, was Antwerpen den vijand in handen gevallen. Elizabeth, het belang der Republiek voor haar eigen rijk inziende, had na lang aarzelen wel eenige hulp verleend; doch het verblijf van Leicester hier te lande was in zeker opzicht eer nadeelig dan voordeelig geweest. De geschillen tusschen den Engelschen graaf en de regenten hadden toch eene verwijdering tusschen Engeland en de Republiek na zich gesleept, juist op een oogenblik, toen beider innige samenwerking meer dan ooit noodzakelijk was.

Philips II had reeds lang aan eene onderneming van den zee kant gedacht. De uitvoering van het ten tijde van Requesens gevormde plan was meermalen verschoven, doch nooit geheel opgegeven. De Hertog van Alva had er, na de verovering van Portugal, ernstig op aangedrongen. Sedert den val van Antwerpen, had de Koning de zaak met verdubbelden ijver ter harte genomen. In alle havens van zijn gebied werden handen aan het werk

geslagen tot het uitrusten eener ontzaglijke vloot, die men bij voorraad met den naam van de Onoverwinnelijke bestempelde. Tegen verwachting werd er meer tijd vereischt, dan aanvankelijk was berekend, zoodat de onderneming eerst in 1588 tot stand kwam. Al wat daarop betrekking had maakte niet zelden het onderwerp der brieven uit, die tusschen den Koning en den Hertog van Parma werden gewisseld; want deze moest, zoowel aan de voorbereidselen voor de onderneming, als aan de uitvoering daarvan, een werkzaam deel nemen.

Onderwijl had het oorspronkelijke plan eene alleszins belangrijke wijziging ondergaan. Het gold niet meer alleen de onderwerping der in opstand zijnde gewesten, maar in de eerste plaats de verovering van Engeland, welke het herstel van 's Konings gezag in de Nederlanden moest voorafgaan. Aan voldoende redenen tot het plegen van vijandelijkheden tegen Koningin Elizabeth ontbrak het niet. Zij was den opstandelingen altijd eenigermate gunstig geweest, en had hun eindelijk rechtstreeks ondersteund. Bovendien was zij van hare rechten vervallen verklaard door den Paus, die tegenover de Koningin ééne lijn trok met den Katholieken Koning bij uitnemendheid. Deze, wel beseffende dat Frankrijk de uitvoering van zijn plan niet zou gedoogen, zoo lang het de middelen bezat haar te verhinderen, had daarom niets onbeproefd gelaten, wat strekken kon om de binnenlandsche verdeeldheden in dat rijk te voeden.

Philips en de Hertog van Parma ontveinsden zich geenszins de bezwaren, welke de gemeenschappelijke krachtsinspanning van Engeland en de Republiek zou kunnen opleveren, en vonden het daarom raadzaam de aandacht zoo veel mogelijk van hunne wezenlijke bedoeling af te leiden. Tot dit einde werd door Parma een vredehandel aangeknoopt met Elizabeth, die lang te voren kennis droeg van de buitengewone uitrustingen in Spanje. Meesterlijk speelde de Landvoogd de hem opgedragen rol. Zijne plechtige verklaringen moesten der Koningin, die werkelijk den vrede zocht, wel vertrouwen inboezemen. Zonderling echter dat Elizabeth nog aan de oprechtheid harer tegenpartij bleef gelooven, ook nadat zij de breuk tusschen haar en den Koning van Spanje door het doodvonnis over Maria Stuart onherstelbaar had gemaakt. Men houde wel in het oog, dat de onderhandelingen werden hervat in dezelfde maand, waarin dat vonnis voltrokken werd. Alleen de onbeschrijfelijke dubbelhartigheid van Parma en den Koning, die zelfs uitdrukkelijk had verklaard op geenerlei voorwaarden den vrede te wenschen, maakt de dwaling der Koningin verklaarbaar. Die dwaling kon echter noodlottige gevolgen hebben. Vroeger hadden de geruchten van hare neiging tot vrede het vertrouwen der Nederlanders op Engeland's Koningin geschokt. Hoe moesten hare bondgenooten te moede zijn, nu die geruchten zoo ter kwader ure ten volle werden bewaarheid!

Onder herhaalde verzekeringen van zijne vredelievendheid en oprechtheid, had Parma het gestelde doel steeds voor oogen gehouden. De verovering van Sluis, in Augustus 1587, kwam hem uitmuntend te stade. Daardoor toch zag hij zich in het bezit der geheele Vlaamsche kust, met uitzondering van Ostende. Op verschillende punten daarvan werden een honderdtal heuden en 270 pleiten in gereedheid gebracht, die onder het geleide van 32 oorlogsschepen, welke te Duinkerken lagen, tot het overvoeren van volk en voorraad moesten dienen. Het aanzienlijke getal krijgslieden, aldaar bijeengetrokken, was echter door ziekte tot minder dan de helft gesmolten, voor dat het oogenblik van handelen was aangebroken.

Te vergeefs zou men zich geveleid hebben eene zoo reusachtige onderneming, als de bedoelde, geheim te houden. Er was dan ook al zoo veel van uitgelekt, dat de Nederlandsche afgevaardigden in Engeland in Februari 1587 met den Admiraal Howard en andere raadslieden der kroon over de noodzakelijkheid hadden gesproken, die zich eerlang voor Engeland zou kunnen opdoen, tot eene wapening tegen den Koning van Spanje. De Nederlandsche staatslieden waren toen reeds beducht voor het naderende gevaar en de Engelsche natie deelde hunne vrees voor een onverhoedschen aanval. Van daar de tocht, dien de Engelschman Drake in April 1587 naar de Spaansche Zee ondernam, waar hij in de havens van het schiereiland eene niet onbelangrijke schade aanrichtte. De Koning achtte zich daardoor beleedigd, en Elizabeth, verblind door den aangeknoopten vredehandel en de schoone woorden van Parma, verklaarde, dat het buiten haren last was geschied. Was de toekomst der Republiek, die na het vertrek van Leicester aan verdeeldheid ter prooi was en geene macht bezat, welke zich in volle zee met die der Spanjaarden kon meten, niet donker te noemen, toen haar natuurlijke bondgenoot zich ter zelfder tijd door een geveinsden vredehandel liet blinddoeken? Want de Hertog van Parma, wel wetende dat geheimhouding tot de onmogelijkheden behoorde, had de geheele onderhandeling slechts aangeknoopt, om 's Konings ware bedoelingen te verbergen, of ten minste dienaangaande eene groote mate van onzekerheid op te wekken en levendig te houden. Hij slaagde er zoo zeer in, dat Elizabeth en vele dienaren der kroon zich nog volkomen veilig waanden, toen de strijdkrachten, die Engeland ten verdere moesten brengen, reeds nabij waren. In weerwil van alle waarschuwingen, zelfs van hare meest vertrouwde raadslieden, had de Koningin gemachtigden tot den vredehandel gezonden aan den Hertog van Parma, welke die personen op allerlei wijzen wist bezig te houden, om zodoende slechts tijd te winnen. Eerst de bekendmaking van den pauselijken banvloek en het drukken van een schotschrift te Antwerpen openden de oogen der Koningin, welke den 9^{den} Juli dienaangaande opheldering liet vragen. Deze was weinig bevredigend en gewerd haar eerst, toen de Onoverwinnelijke vloot zich in de nabijheid der Engelsche kust bevond. In de Republiek, waar men de bedoelingen van den Koning en den Hertog sedert lang had gewantrouwd, waren alle beschikbare middelen, ofschoon onbeduidend in vergelijking met die der tegenpartij, zoo goed mogelijk aangewend. Men was er echter minder beducht voor de eigenlijke Spaansche vloot, welker diepgaande bodems in de nabijheid der kust en bij de pogingen om de Nederlandsche zeegaten binnen te loopen, wel eigenaardige moeilijkheden zouden ondervinden, dan voor de platboomde vaartuigen, welke Parma in Vlaanderen had verzameld. Het is dus niet te verwonderen, dat de Nederlandsche zeemacht, zoodra de Staten het gevaar begonnen in te zien, vooral tot insluiting van Parma werd gebezigd. Tegen het einde van 1587 beklagde de Hertog zich dan ook al bij den Koning, dat hij zonder de groote vloot niets zou kunnen uitrichten, daar de Hollanders en Zeeuwen hem met wel 140 kruisers opgesloten hielden. En nadat Leicester in Maart 1588 uitdrukkelijk afstand had gedaan van zijne betrekking tot de Republiek, waardoor de verdeeldheid, die de Engelsche graaf had achtergelaten, eenigszins afnam, zoodat Maurits en de Staten de handen ruimer kregen, werden meer afdoende maatregelen genomen. Buitengewone subsidiën werden voor de zeemacht toegestaan, alle landsschepen werden in gereedheid gebracht, vele koopvaarders werden gehuurd en bewapend.

Den 8^{sten} Juli 1588 had op last van Maurits eene vergadering plaats van leden uit de Admiraliteiten van de Maas, Amsterdam en Noord-Holland, op wier voorstel het uitzeilen aan alle schepen van meer dan 60 ton werd verboden. Dezelfde vergadering verzocht aan Maurits het wegnemen van alle bakens en tonnen te bevelen; zij schreef dag- en nachtseinen langs de stranden voor en nam andere maatregelen van voorzorg tot beveiliging der kust. Van omstreeks 2000 koopvaarders, die voorhanden waren, werden 40 of 50 der meest geschikte in dienst gesteld. De Vice-Admiraal Joost de Moor had weldra 90 schepen onder zijne vlag, tot bewaking der Vlaamsche kust, welke taak vervolgens meer bepaald aan den Luitenant-Admiraal Justinus van Nassau werd opgedragen. De grootste schepen met razeilen moesten zich buiten de banken, de kleinere en middelbare razeilen moesten zich binnen de banken, de smakschepen en andere vaartuigen van kleinere soort moesten zich in de nabijheid van Vlissingen en Rammekens ophouden, om naar bevind van zaken gebruikt te worden. Tevens zond men Jan Gerbrandsz. naar het noorden, om eenige schepen, die de Spanjaarden op de Eems hadden bijeengebracht, in het oog te houden. Vroeger was Cornelis Lonk van Roozendaal vertrokken met een eskader van 27 schepen, hetwelk tot versterking van dat gedeelte der Engelsche vloot bestemd was, waarover Seymour het bevel voerde. Wegens bijkomende omstandigheden van weer en wind, schijnt Roozendaal zich, ten minste een tijd lang, bij de Nederlandsche schepen buiten de Vlaamsche banken te hebben opgehouden.

Het was er echter verre van af, dat alle Engelschen de gerustheid van de Koningin en van vele harer raadslieden deelden. De Admiraal Howard, die sedert Maart 1588 met een klein eskader in het Kanaal kruiste, had bij herhaling, doch te vergeefs, op de versterking daarvan aangedrongen. Van de geheele koninklijke zeemacht, die toen 42 bodems telde, metende gezamenlijk 17.030 ton, werden er slechts zeer langzaam 34 uitgerust. Zij waren van 30 tot 1100 ton groot, en voerden 837 stukken, benevens 6279 man. Gelukkig, dat de Engelsche natie zich in de ure des gevaars ten volle bereid verklaarde, om die weinig beduidende macht der Koningin uit eigen middelen te versterken. Londen, dat uitgenoodigd was tot het leveren van 15 schepen en 5000 man, bood het dubbele aan. Andere steden en bijzondere personen bleven niet achter, en de sterkte der vloot klom zelfs tot 197 bodems, die gezamenlijk eene scheepsruimte van 30.000 ton hadden. Nauwelijks 10 bodems waren echter van meer dan 500 ton; één schip, hetwelk 1100 ton groot was, voerde 42 stukken en 500 man. Howard zelf bevond zich aan boord van de *Ark-Royal*, een schip van 800 ton, met 55 stukken. Uit Nederland had de Koningin volk en buskruit ontvangen.

Bestond er nu, toen al die voorbereidselen gemaakt werden, een wezenlijk gevaar, of was de vrees daarvoor ijdel? Er werd nog altijd met Parma onderhandeld, en het was nog mogelijk, dat ten minste de Engelsche natie zich door een ongegrond voorgevoel liet misleiden. Een blik op hetgeen te gelijkertijd elders voorviel, zal voldoende zijn, om ons te overtuigen, dat de natie den toestand goed begreep, al ontbraken haar dan ook de gegevens, die alleen de latere gebeurtenissen aan het licht konden brengen.

Tusschen den 28sten en den 30^{sten} Mei was de Spaansche vloot te Lissabon, welke haven tot algemeene verzamelpplaats daarvan was aangewezen, in zee gestoken. Hare sterkte wordt zeer uiteenlopend, en in oudere berichten meestal zeer overdreven opgegeven. Volgens gematigde opgaven, bestond zij uit 90 groote en 40 kleine oorlogsschepen. Daaronder waren 65 galjoenen, 4 galjassen, 4 galeien en een twintigtal hulken, karveelen

en andere bodems, die als transportschepen moesten dienen. Onder dat getal waren enkele Nederlandsche bodems, die in de Spaansche havens waren in beslag genomen. Alles te zamen, voerde de vloot, die eene scheepsruimte van omstreeks 60.000 ton moet gehad hebben, 2600 stukken, waaronder 1600 metalen, en met inbegrip der galeislaven en van 20.000 soldaten, meer dan 30.000 man. Volgens de verklaring van Piemontel, een gevangen scheepsbevelhebber, was zij nog iets sterker. Het gansche gebied van den Koning had tot die uitrusting moeten bijdragen, en zelfs de Hanzesteden waren den Koning bij de volvoering zijner plannen behulpzaam geweest. Ofschoon de Onoverwinnelijke vloot door eene zoo geduchte krachtsinspanning tot eene der grootste was gemaakt, welke de wereld ooit op den Oceaan had aanschouwd, zoo beantwoordde zij toch, vergeleken met de vloten van later tijd, in menig opzicht niet aan het beeld, dat men zich allicht van eene zoo grootsche uitrusting zou vormen. Slechts 12 der zwaarste schepen waren met 50 stukken bewapend, terwijl de overige 40, 30, 20 en een nog kleiner aantal voerden. De schepen zelve, hoe dreigend van voorkomen, met hunne zware torens en kasteelen, waren onhandelbaar en meer schrikbarend dan geschikt voor den strijd, ten minste voor dien met de handzamer schepen van Nederland en Engeland, die eene bevaren en rappe bemanning hadden, welke goede hoedanigheden vele Spanjaarden geheel en al misten. Aanvankelijk was het bevel over de Spaansche vloot opgedragen aan den Markies van Santa Croce, die, evenals de Hertog van Paliano, welke onmiddellijk onder hem stond, den naam had van een bekwaam en goed zeeman. Beide personen waren echter kort voor het vertrek der vloot overleden, waarna de Koning het bevel had opgedragen aan den Hertog van Medina Sidonia. Velen vermoedden, dat hij voor die taak niet berekend zou zijn, en zagen dat vermoeden door de latere gebeurtenissen ten volle bevestigd. Talrijke vrijwilligers, onder welke vele van den hoogen adel, hadden zich aangeboden tot deelneming aan den tocht, hetgeen den Koning wellicht noopte meer op den rang, dan op de geschiktheid van den opperbevelhebber te letten. Bovendien had alles een kerkelijk karakter, daar de meeste schepen de namen van heiligen droegen, en vele geestelijken zich met het noodige materieel hadden ingescheept, om in de overwonnen streken zonder verwijl tot het geloofsonderzoek en het bekeeringswerk te kunnen overgaan. Weinig beantwoordde het begin der onderneming aan de gespannen verwachting. De vloot werd kort na het uitzeilen door een storm belopen, en moest na het verlies van eenige bodems, te Corunna met schade binnenvallen. De bemanning eener galei had van de gelegenheid gebruik gemaakt, om dien bodem en nog eene andere galei te vermeesteren, waarna beiden zegepralend in Fransche havens waren opgebracht. De berichten van al die tegenspoeden versterkten velen in de noodlottige dwaling, dat er vooreerst niets meer te vreezen was, en waren zelfs oorzaak, dat anderen, die er niet in verkeerd hadden, haar eenigermate begonnen te deelen. Veel spoediger dan men hier vermoedde, was de geleden schade hersteld. De vloot stak den 22^{sten} Juli andermaal in zee, verscheen den 29^{sten} op de hoogte van kaap Lezard, en den 30^{sten} voor Plymouth. Zij zette haren tocht voort, zonder pogingen in het werk te stellen, om den Engelschen afbreuk te doen. Howard, wiens schepen zich nog ten deele binnen de haven van Plymouth bevonden, had te recht gevreesd, dat de Spaanschen eene zoo goede gelegenheid, om hem met voordeel aan te tasten, niet ongebruikt zouden laten; maar de Spaansche vloot, toen 136 schepen sterk, zeilde statig door het Kanaal en scheen zich

over de nabijheid der Engelschen weinig te bekommeren. Nauwelijks had echter Howard het verzuim zijner tegenpartij bemerkt, of hij achtervolgde deze met 67 bodems, en verontrustte voortdurend hare achterhoede, welke slechts geringen tegenstand bood. De Spaansche Admiraal, die bij de schermutselingen zijner achterhoede eenige bodems had verloren, en den 2den Augustus, toen hij Portland bereikte, het voordeel van den wind bezat, begon het uit dien hoofde raadzaam te vinden, de Engelschen wat krachtiger af te weren dan vroeger. Dit had evenwel niet den gewenschten uitslag.

Het alleszins zonderlinge gedrag van een opperbevelhebber, die zijne strijdkrachten superieur moest wanen, en nochtans in strijd met het gevoelen van vele deskundigen op de vloot, niet tot doortastende maatregelen te bewegen was, laat zich vooral uit den hem verstreken last verklaren. Hij moest namelijk, zonder iets van belang te ondernemen, naar Calais stevenen, en in de nabijheid dier plaats Parma afwachten. Deze moest zich aldaar met 17.000 man bij de vloot voegen, en tevens het bevel over de geheele expeditie op zich nemen. Ten gevolge van dien lastbrief, ging een kostbare tijd ongebruikt verloren, terwijl de Spaansche vloot den tocht onder de hand in vrij goede orde voortzette, ofschoon altijd verontrust door de Engelschen, tot dat zij eindelijk den 6^{den} Augustus bij Calais ten anker kwam. Op de aangeduide ligplaats waren echter de groote schepen, vooral bij westenwind, alles behalve veilig. Daarenboven waren de Spanjaarden beter voorzien van kaarten en loodsen voor de Engelsche, dan voor de Vlaamsche kust. Had de Admiraal zich meester gemaakt van Plymouth, toen de gelegenheid daartoe gunstig was, dan zou hij thans in het bezit eener haven zijn geweest, en had van daar uit kunnen handelen. Nu lag hij tamelijk hulpeloos, op eene onveilige ankerplaats, en verbeidde met ongeduld de komst van Parma, die raad zou moeten schaffen.

Op de komst van Parma was alles berekend, zonder dat er maatregelen waren genomen, om haar mogelijk, ja zeker te maken. Parma had, zooals vroeger gezegd is, te Duinkerken en in de nabijheid dier stad een genoegzaam aantal platboomde vaartuigen bijeengebracht, en kon er, na vele ziekten en wederwaardigheden, waaronder zijne troepen geleden hadden, nog altijd over 17.000 goede krijgslieden beschikken; doch hij werd door 35 Hollandsche en Zeeuwsche schepen, onder Justinus van Nassau, en door verschillende kleine eskaders, die buiten en tusschen de banken in de nabijheid der Vlaamsche kust lagen, dermate ingesloten, dat hij verplicht was vooreerst werkeloos te blijven, in de hoop dat de groote vloot hem weldra uit dien benarden toestand zou verlossen.

Medina Sidonia zag niet minder verlangend naar Parma uit. Reeds den 2^{den} Augustus had hij een klein vaartuig met het overbrengen van een brief belast, en sedert had hij bij herhaling op het zenden van kogels, loodsen en kleine vaartuigen aangedrongen. De netelige positie van Parma was hem niet bekend, en hij vaardigde daarom, onmiddellijk na zijne komst te Calais, eenige voorname personen aan den Landvoogd af, om dezen tot handelen aan te sporen. Voorzeker waren de berichten, die zij in de legerplaats brachten, aangaande de nadeelen, welke de vloot onder weg had geleden, weinig opbeurend; maar nog bedroevender was de verklaring van Parma, dat hij zich buiten staat bevond zee te kiezen, tenzij de groote vloot hem den weg baande. Zoo vestigden de beide mannen, gereed om zoowel Engeland als Nederland ten verdere te brengen, alle hoop op elkander. Er was slechts één hinderpaal, namelijk de Hollandsche en Zeeuwsche vloot, die in de nabijheid der Vlaamsche kust lag. Zoo lang deze niet verwijderd was, moest Parma

werkeloos blijven. Uit dien hoofde zond hij de afgevaardigden naar de vloot terug, met de belofte, dat hij alles zou in het werk stellen om tegen den 12^{den} Augustus gereed te zijn, indien de vloot hem inmiddels slechts de gelegenheid tot uitloopen verschaftte. Het was de eenige kans tot slagen, die onder de gegeven omstandigheden overbleef. Zij was echter reeds vervlogen, door hetgeen in die weinige dagen met de vloot zelve was voorvallen. Nadat Medina Sidonia bij Calais was ten anker gekomen, had ook Howard zich derwaarts begeven. Het gros der Engelsche vloot werd versterkt door het eskader van den Admiraal Seymour, dat zich voor de Theems had opgehouden. Den 7^{den} Augustus bevonden de vijandelijke vloten zich in elkanders onmiddellijke nabijheid. Howard kon over 150 bodems beschikken, tegenover de 120 à 130, waaruit de vloot van Medina Sidonia nog bestond. In weerwil van het oogenschijnlijk kleine verschil, waren de beide vloten alles behalve gelijk te achten, daar de Spaansche dubbel zooveel scheepsruimte, viermaal zooveel stukken en bijna driemaal zooveel volk had, als de Engelsche. Daarentegen hadden de behaalde voordeelen op de stemming der Engelsche zeelieden een hoogst gunstigen invloed uitgeoefend, terwijl de Spanjaarden bereids de ervaring hadden opgedaan, dat hun geducht voorkomen slechts weinig ontzag scheen in te boezemen. Met het oog op de geestdrift der zijnen en de moedeloosheid der tegenpartij, besloot Howard zich niet te laten weerhouden door de ongelijkheid der strijdkrachten. In den nacht tusschen Zondag den 7^{den} en Maandag den 8^{sten} Augustus, zond hij zes Engelsche schepen, die in branders herschapen waren, tegen de Spaansche vloot af. Zij hadden de gewenschte uitwerking. De Spanjaarden, meenende niets anders te zien dan schepen, gelijk aan die van Gianibelli, waren slechts op hunne veiligheid bedacht; zij gaven zich den tijd niet om de ankers te winden, maar kaptten de kabels en zochten hun heil in de vlucht. Groot was de hierdoor ontstane verwarring. Onder begunstiging daarvan, tastten de Engelschen, bij welke zich misschien ook het Nederlandsche eskader onder Cornelis Lonk van Roozendaal bevond, 's morgens te 4 uren den vijand aan, en brachten hem belangrijke schade toe. De Spaansche Admiraal verloor in dien nacht en den daarop volgenden dag wel 16 zijner beste schepen en tusschen de 4000 en 5000 man.

Onder de verloren schepen behoorden ook de galjoenen *St. Philippus* en *St. Mattheus*, groot 700 en 800 ton, die des nachts lek en vol water geraakt waren. Het eerste, door de bemanning verlaten, werd door de Vlissingers genomen, die zich echter te onvoorzichtig aan de vreugde overgaven en met hun prijs te gronde gingen. Het andere, gevoerd door Don Diego de Piemontel, was lek geschoten en door een visscher, die het naar Nieuwpoort zou geleiden, in de nabijheid der Nederlandsche vloot gebracht, die het tot de overgave dwong. Tot eene herinnering aan die gebeurtenis, liet de Vice-Admiraal Pieter van der Does den wimpel van de *St. Mattheus* in de St. Pieterskerk te Leiden ophangen. Ook deze prijs zonk, nadat het voornaamste daaruit gelicht was; doch men behield den gevangen bevelhebber, die in een uitvoerig verhoor vele belangrijke berichten mededeelde, aangaande de sterkte en de bestemming der vloot.

Zonder hier tot nadere bijzonderheden van den strijd af te dalen, die zoowel voorbeelden van kloekmoedigheid als van vertwijfeling opleverde, is het voldoende hier op te merken, dat de meerderheid der kleine schepen, in den strijd van den 8sten Augustus en de vroegere schermutselingen, op overtuigende wijze was gebleken. Zij waren sneller van beweging, dan de logge, onhandelbare zeekasteelen der Spanjaarden. Ook had het

geschut der kleine schepen, ofschoon voorzeker minder goed dan dat des vijands, beter trefkans en dien ten gevolge meer uitwerking gehad, dan dat der tegenpartij, hetwelk veelal te hoog gericht was. Het enteren, in den regel de voorname kracht der onzen tegenover de zwaar bewapende schepen der Spanjaarden, was ten minste aanvankelijk door den Admiraal Howard niet raadzaam geoordeeld, en daarom verboden.

Het uitblijven van Parma, waarop men volstrekt niet had gerekend, waarvan men, volgens de verklaring van Piemontel, zelfs de mogelijkheid niet had vermoed, werd voor de zwaar beschadigde en verstrooide schepen noodlottig. De Hertog van Medina Sidonia toch, die onder de gegeven omstandigheden geene kans zag zich te herstellen, en onbewust van Parma's toestand, diens uitblijven zelfs aan min edele bedoelingen toeschreef, stelde geenerlei pogingen in het werk om de Hollanders en Zeeuwen van de kust te verdrijven, ten einde zodoende Parma een uitweg te banen. Nadat hij den 10^{den} meer noordwaarts gedreven was, zonder iets te ondernemen tegen de Nederlandsche schepen, die onder Justinus van Nassau voor Duinkerken lagen, wendde hij zich den 11^{den} tot Parma, met verzoek, dat deze hem eene haven mocht aanwijzen, waar de geleden schade eenigermate kon worden hersteld. Het antwoord laat zich raden. Parma was buiten staat iets te doen en verklaarde, dat hij in der tijd juist op de noodzakelijkheid had aangedrongen, om zich eerst van eene of meer geschikte havens meester te maken; doch dat zijn raad, waarvan de Koning zelf het doelmatige had erkend, was in den wind geslagen.

Door de verlegenheid, waarin de beide hoofdleiders der onderneming zich bevonden, was alle gevaar voor de Republiek nog geenszins geweken. Onbekend met den waren stand van zaken, was men in Zeeland zelfs niet zonder vrees, toen het aldaar bekend werd, dat de Spaansche vloot noordwaarts gezeild was. De Nederlandsche schepen, die tot 's lands verdediging moesten dienen, in geval de vijand eene wanhopende poging mocht wagen, lagen nog altijd voor Duinkerken. Het was bijna niet te vermoeden, dat eene oogenschijnlijk zoo machtige vloot het strijdperk zou ruimen, alvorens het uiterste te hebben beproefd. Wat echter niemand kon vermoeden, gebeurde werkelijk. Steeds vervolgd door een vijand, wiens stoutmoedigheid door de behaalde voordeelen nog toenam, te midden van een weinig bekend vaarwater, blootgesteld aan allerlei zeegevaar, zonder het uitzicht van zich binnen eene nabijgelegen haven in veiligheid te kunnen stellen, was het lot der Onoverwinnelijke vloot ellendig. En toen de Engelsche Admiraal, die een eskader onder Seymour tot versterking der onzen op de Vlaamsche kust had afgezonden, den 12^{den} Augustus op 56° N. Br. de vervolging staakte, waren de Spanjaarden nog slechts van een der minst dreigende gevaren verlost. Want de meeste Engelsche schepen hadden al hun kruut verbruikt, en konden nog slechts vrees inboezemen door hunne nabijheid. Voor zoo ver dit aan verzuim te wijten was, bleef het te midden der allerwege heerschende vreugde ongestraft.

Ook na het staken der vervolging, bleef de toestand der Spaansche vloot uiterst hachelijk. Nauwelijks was zij van de Engelschen bevrijd, of er brak een storm los. Een terugkeer door het Kanaal, waar zij een zegepralenden vijand in den mond liep, was ongeraden; de havens van Schotland, welks Koning een verbond met Spanje had afgeslagen, stonden niet voor haar open. Daarenboven werd de taak der stuurlieden met ieder oogenblik zwaarder. Hoe zouden zij den rechten koers sturen, waar hun alle hulpmiddelen ontbraken en de ervaring op andere tochten opgedaan slechts weinig baatte. Om de noodige inlichtingen te

erlangen, presten zij in de Noordzee eene visschersschuit met 12 Zeeuwen. Later moesten ook eenige Schotsche visschers, tegen hun wil, der vloot als loodsen van dienst zijn. Want hoe donker de vooruitzichten ook waren, zoo hadden de Spanjaarden het besluit opgevat, om met hunne vloot, die den 27^{sten} Augustus op 62° N. Br. nog 77 bodems telde, benoorden Schotland om, naar Spanje terug te keeren.

Zoodra men het genomen besluit ten uitvoer begon te leggen, ving weder eene nieuwe reeks van rampen aan. De Admiraal, die zich met twintig der beste schepen van de andere had afgezonderd en daarmede de ruimte had gezocht, was er het best aan toe. Nabij de kust van Ierland, werd toch het andere gedeelte zijner vloot in September door een storm beloopt, die 17 groote schepen deed verloren gaan. Wel mocht Simon Stijl later in zijn slotzang van de ongelukkige bemanning zeggen:

*Thans baat beleid, noch moed, noch treflijkheid van adel,
Door krijgstrofeën befaamd, maar kloeker in den zadel,
Dan op een driftig vlot.*

Want velen kwamen bij die gelegenheid om, en wie er het leven afbracht, viel den verbitterden Ieren in handen, die de schipbreukelingen doodsloegen of gevangen namen, na hen in beide gevallen beroofd te hebben van al wat zij nog hadden gered. Overal langs de stranden van Ierland, Schotland en Noorwegen, ontdekte men omstreeks dien tijd sporen van verongelukte schepen. Kustbewoners en visschers verrijkten zich met de kostbaarheden, waarmede de trotsche zeekasteelen waren versierd geweest. Nog lang daarna, naar men wil tot zelfs in het laatst der achttiende eeuw, werden bij de Iersche kust overblijfselen van de Onoverwinnelijke vloot gevonden. Een schip daarvan was tusschen Rottum en Schiermonnikoog gestrand.

Tegen het einde van September of het begin van October, kwam de Hertog van Medina Sidonia met een klein gedeelte der vloot in de Spaansche havens terug, waar vervolgens ook andere gedeelten binnenvielen, die aan alle gevaren ontworsteld waren, ofschoon niet zonder daarvan meer of minder geleden te hebben. De schade was ontzettend, al neemt men ook de veelal overdreven berichten van dien tijd niet onvoorwaardelijk aan. Volgens eene zeer gematigde opgave, zijn er van de 134 bodems, die na den eersten storm uit Corunna vertrokken waren, slechts 53 teruggekeerd, van welke nog 2 der grootste in de haven verbrandden. Onder de 81 groote en kleine schepen, die op de eene of andere wijze verloren gegaan waren, behoorden 3 galjassen, 3 galeien en 58 galjoenen en groote hulken. Van het personeel zag nauwelijks een derde gedeelte het vaderland weder. De tegenspoeden, waarmede de Spaansche vloot na het afhouden der Britten had moeten kampen, waaren hier te lande geruimen tijd niet met zekerheid bekend. Sommigen verwachtten nog altijd hare terugkomst. Justinus van Nassau uitte in het laatst van Augustus, met 40 schepen te Dover zijnde, wel de meening, dat de Spaansche vloot zich waarschijnlijk niet meer zou vertoonen, doch berichtte tevens, dat de Staten nog 50 schepen noordwaarts hadden gezonden, om den vijand na te jagen. Eerst na den 20^{sten} September, scheen men in de Republiek van alle vrees ontheven te zijn.

Te recht maakt van Meteren, een onzer oude schrijvers, met het oog op de geringe middelen, waarover men had kunnen beschikken, de opmerking: „*Aldus heeft Godt niet*

alleene Enghelandt, maer oock Zeelandt willen toonen harer vyanden gheweldige Schepen, opdat sij sien ende bekennen souden, hoe swack sij waren tegen sulcken ghewelt, soo Godt haer niet mannelicken moet ende voorsichticheit verleent hadde, ende selve met veel middelen voor hen gestreden". Dat Zeeland meer voor een aanval van den zeekant bloot lag en dus in meer onmiddellijk gevaar had verkeerd dan Holland, is natuurlijk; doch de bedoelde schrijver drukt de meerdere zekerheid van het laatste gewest wat te sterk uit, als hij er op laat volgen: *„Immers in Hollandt en wist men van de vlote niet te spreken, voor dat se 't gheheele landt al was voorbij ghepasseert, ende dat eenige visschers van Huysduynen die hadden sien voorbij seilen, ende oversulcx daer gheen vreesse en conden maken, of de vreesse des perijckels was al ghepasseert".*

Na het gebeurde met de Onoverwinnelijke vloot kortelijk te hebben nagegaan, doet zich als van zelf de vraag voor: wat waren nu de eigenlijke oorzaken, dat eene zoo belangrijke onderneming haar doel ten eenenmale miste ? Het antwoord ligt voor de hand. De krachtsinspanning der Engelsche vloot, de schrik der Spanjaarden voor de branders, de nauwe insluiting van Parma door de Nederlandsche schepen; doch meer dan dat alles, de misslagen van den Spaanschen Koning zelve. Reeds vroeger is er op gewezen, dat noch de Nederlandsche, noch de Engelsche zeemacht zich, tijdens de verschijning der Onoverwinnelijke vloot, in een staat bevond, om met veel hoop op een goeden uitslag dien geduchten aanval te kunnen weerstaan. Had de Koning van Spanje, wien het gewis niet aan bekwame zeelieden ontbrak, eene vloot uitgezonden, die minder vertooning maakte, doch uit doelmatiger schepen was samengesteld; ware het bevel daarover aan bekwamer handen toevertrouwd: hij had ten minste van den strijd eene betere uitkomst mogen verwachten. Een niet geringe misslag was het bovendien, dat hij den Admiraal, wien hij eenmaal het bevel had opgedragen, en wien in elk geval genoeg deskundigen ter zijde stonden, te zeer aan orders bond, door voor te schrijven, dat hij zich van alle ondernemingen moest onthouden, zoo lang hij zich niet met Parma vereenigd had, zonder tegelijkertijd maatregelen te nemen, welke die vereeniging konden verzekeren. Het gemis van de noodige loodsen voor de Vlaamsche kust, een rechtstreeksch gevolg van het uitblijven van Parma, laat zich gereedelijk verklaren uit den waan, dat het laatste tot de onmogelijkheden behoorde. De grootste misslag was echter ongetwijfeld, dat de geheele onderneming plaats greep, voor dat men in het bezit was van eene of meer havens, waar de schepen zich in tijd van nood konden bergen. Waren alle andere misslagen niet begaan, dan had alleen deze, ook voor eene uitmuntende vloot, bestaande uit doelmatige schepen, onder een bekwaam admiraal, die van de noodige volmachten en geschikte loodsen voorzien was, verderfelijk kunnen worden.

Met het oog op het rampzalige lot der Spaansche vloot, die in de Noordzee en den Oceaan door stormen geteisterd, nergens eene schuilplaats vond, mag niet onopgemerkt blijven, dat iets dergelijks, in onze dagen, waarschijnlijk voor het personeel minder noodlottige gevolgen zou na zich sleepen. Schotland en Denemarken achtten het toen eene schending der onzijdigheid, de Spaansche bodems in hunne havens te ontvangen; thans zou men hen vermoedelijk toelaten, onder zekere bepalingen, welke door de zorg voor eigen veiligheid en door de betrekkingen tot bevriende mogendheden worden voorgeschreven. Geen schip, hetzij oorlogsschip of koopvaarder, wordt in geval van zeegevaar, meer in nood gelaten. Het is volgens dien stelregel, dat zelfs Japan, hetwelk alle vreemdelingen weerde, zich bij

tractaten heeft moeten verbinden, om aan schepen, die in nood verkeerden, op alle kusten des rijks bijstand te verleenen, en hen naar de daartoe aangewezen havens over te brengen, waar der bemanning een ruimer verkeer wordt toegestaan.

Er zijn in later tijd zelfs gevallen voorgekomen, waarin oorlogvoerende mogendheden, gelijk Bijkershoek dat uitdrukt, edelmoedig, waar zij anders hadden kunnen handelen, zonder de strikte rechtvaardigheid uit het oog te verliezen, niet alleen koopvaarders, maar zelfs oorlogsbodems der tegenpartij, altijd onder de vereischte voorzorgen, den noodigen bijstand hebben verleend.

Intusschen zal de toestand eener macht, hetzij dan te land of te water, gezonden om eene geheele natie ten verderve te brengen, altijd hare bedenkelijke zijde hebben. Niets is natuurlijker, dan dat de nationale wrok zich in de eerste plaats wenscht te koelen aan hen, die, tot overheersching en verdrukking uitgezonden, zich door bijkomende omstandigheden in oogenblikkelijke verlegenheid bevinden. Overtuigd, dat in zoodanig geval de natuur wel meestal boven de leer zal gaan, kan men het alleen waarschijnlijk achten, dat zich tegenwoordig, te midden der grootste verbittering, meer sporen van algemeene menschlievendheid zouden vertoonen, dan in het laatst der zestiende eeuw. In den strijd zelven hadden de Spanjaarden, die zich na eene meer of min dappere verdediging moesten overgeven, over de hun aangedane behandeling niet altijd te klagen.

Strandbewoners, wien de hoop op buit toelachte, en die slechts met hun belang te rade gingen, maakten zich aan buitensporigheden schuldig, waarvan ook meer beschaafde tijden nog wel voorbeelden opleveren. In Schotland en Noorwegen, waar de natie geene reden tot verbittering had, wedervoer den ongelukkigen eene meer menschlievende behandeling.

Wordt vervolgd.....

