

De Scheepvaart in onze streken in zeer ouden tijd.

Voordracht gegeven, den 14 Maart 1937, op de openbare zitting der Akademie van Marine, door Kapitein J. ODERWALD, F.R.S.A.

Uw Voorzitter schrijft in « Feu la Marine Belge », o.a. : « En arrêtant le titre de cette causerie, je m'étais proposé de raconter une histoire : histoire de petits navires et de grand marins », en hij wijst op de oude scheepvaart in de havens als Brugge en dáárvoor op de schepen der Kruistochten in verband met de bemanningen door de Vlaamsche zeelieden. Inderdaad verdienen de groote gebeurtenissen op scheepvaartgebied in die dagen onderzocht en vermeld te worden ; gelukkig is daarvan veel behouden gebleven, en voor verder onderzoek beschikbaar.

In de *Cartulaire de l'ancienne étaple de Bruges*, leest men reeds in het jaar 1191 over Strandrecht en Berooving van gestrande schepen.

In de *Chronycke van Vlaanderen* spreekt men van het huwelijk van den graaf van Vlaanderen met de dochter van den koning van Portugal. Deze werd met 17 schepen naar Vlaanderen gebracht. De weg over zee was toen blijkbaar veiliger en gerieflijker dan die over land, bovendien leest men dat aan boord van die schepen niet minder dan *driehonderd* uitgelezen paarden waren als een minnegifte voor den aanstaanden echtgenoot van de prinses. Er waren dus op zoo'n schip ongeveer 25 paarden, die uit den aard der zaak goed verzorgd moesten worden, waaruit men niet anders kan opmaken, dan dat deze schepen niet zoo heel klein en ondoelmatig kunnen zijn geweest. Merkwaardig is het wanneer men verder leest dat deze vloot nog door zeeroovers werd overvallen ! Zoo zijn er véle bewijzen op te noemen van een belangrijke scheepvaart in die dagen ; maar die zijn voor velen van U niet onbekend en het is mijne bedoeling om er hier op te wijzen, dat die scheepvaart in een veel vroegeren tijd óók belangrijk geweest moet zijn, met name in de dagen toen de Romeinen in deze streken verkeerden en het is dan ook een der punten van het programma van de Akademie der Marine voor het onderzoek. Het is alleen te betreuren dat dit onderzoek bemoeilijkt wordt, omdat er minder gegevens over zijn achtergebleven. Hetgeen er over geschreven is, werd door de Romeinen of

Grieken gedaan en moet wel zeer critisch beschouwd worden, omdat deze schrijvers wel eens door persoonlijke belangen in hunne mededeelingen werden beïnvloed. En wanneer men spreekt over schepen van belangrijke grootte in dien zeer ouden tijd, dan valt het toch al moeilijk om daarvoor overtuigende bewijzen te vinden. Daarom ben ik wel genoodzaakt om als korte inleiding iets te zeggen over groote schepen in de Middellandsche Zee, omstreeks het begin van onze jaartelling, teneinde daaruit de bewijzen te vinden dat dit in onze omgeving niet minder is geweest.

Over het algemeen heerscht nog de meening, dat de schepen in dien tijd zeer klein waren en de scheepvaart dan ook weinig belangrijk, maar dit is verre van juist. Nicolaas Witsen heeft in het bekende werk « Aeloude Scheepsbouw en Bestier » van de 17^e eeuw reeds getoond, dat hij er wel aan geloofde, maar vooral in die dagen was men het niet met den grooten onderzoeker eens; het klonk te fantastisch. Witsen haalt b.v. aan, hetgeen Strabo schrijft over Minos, den machtigen heerscher over het eiland Kreta, van welk eiland wij nu, dank zij de opgravingen, weten, hoe het, onder de leiding van koning Minos, een geregelde scheepvaart onderhield met Egypte, met Griekenland, Italië, Spanje en waarschijnlijk ook wel met de landen aan den Atlantischen Oceaan; dat was ongeveer 2000 jaren vóór onze jaartelling. Wanneer wij de afbeeldingen beschouwen, dan zien wij dat in den ouden tijd schijnbaar slechts schepen bestonden met één mast, of hoogstens nog een klein mastje voorop, in den geest van onzen tegenwoordigen boegspriet of klui-verboom. Maar als we denken aan de groote schepen, waarvan ik straks nog iets zal zeggen, dan lijkt het onmogelijk dat er slechts één mast en zeil bestonden, en Witsen vermeldt dan ook schepen met 20 zeilen. Ik heb de bevestiging daarvan nog niet kunnen vinden, maar er bestaat een opmerking van den Romeinschen admiraal Plinius die, misschien een weinig conservatief zooals ook in dezen tijd de zeelieden nog wel eens conservatief kunnen zijn, zegt dat men maar steeds meer zeilen op het schip plaats en daarmee steeds meer uitdagingen aan den dood geeft. En nu is het merkwaardig, dat in de omgeving van Trier een fragment van een steen is gevonden, waarop nog duidelijk te zien is een afbeelding van iets dat gelijkt op drie moderne razeilen boven elkaar. Witsen wijst er ook op dat bij de Ouden, het nadeel van versch gehakt hout voor den scheepsbouw bekend was; hij maakt ook de opmerking, die ieder zeeman als juist zal moeten erkennen, dat als er gevaren werd met

vloten van honderden schepen, zooals zelfs reeds voor Troje het geval was, er kundige kapiteins geweest moeten zijn.

Tenslotte is ook zeer belangrijk hetgeen men leest over het scheepsrecht. Het was b.v. verboden, goederen te verladen in een oud schip en de kooplieden moesten zich eerst overtuigen of het schip goed was uitgerust, of masten, raas, ankers, etc. goed waren, of het roer in orde was en of er waarloos touwwerk aan boord was en of het schip goed bemand was. Dat was dus een toezicht op de veiligheid ter zee, die even doeltreffend genoemd kan worden als die in onze dagen. Een sterk voorbeeld daarvan is hetgeen bij ons allen bekend staat onder den naam van Plymsollmerk. Wij denken dat wij daarmede iets heel moois hebben uitgevonden, maar dat is niet zoo, want de Grieken en Romeinen hadden dat ook al. Breusing, de directeur van de zeevaartschool te Bremen in de laatste helft van de vorige eeuw, bespreekt het in een van zijn historische werken en zegt daarbij : « Zulk een laadmerk wil men nu hier bij ons ook invoeren ». Dat was in 1886, en enkele jaren daarvóór was zulk een veiligheidsmerk eerst in Engeland ingevoerd op heftig aandringen van het parlamentslid Plymsoll, zooals U bekend is. In deze dagen kan men het internationaal beginnen te noemen, maar 2000 en misschien meer jaren geleden en ook later nog in de Middeleeuwen bij de Venetianen, was het in gebruik.

Ik zal U nog enkele berichten geven over zeer groote schepen in den ouden tijd. Reeds 3000 jaren voor onze jaartelling moeten er op den Nijl groote plezierjachten hebben bestaan, volgens afbeeldingen ; er werd b.v. een vrij goede afbeelding gevonden te Luxor, van zulk een jacht, van \pm 1500 v. C., dat vergeleken kan worden met een ander van ongeveer 12 eeuwen later en waarvan ons alleen een goede beschrijving is nagelaten. Dat plezierjacht, hetwelk de Grieken thalamègos noemden, welk woord het best te vertalen is met kajuitschip of salonschip, was ongeveer 100 M. lang. Het was eigenlijk meer een vlot, dat echter een uitstekend draagvermogen moet hebben gehad voor de aaneenschakeling van prachtige salons en hutten ter hoogte van twee verdiepingen. Uit de beschrijving blijkt dat een goede bekendheid met den scheepsbouw bestond ; maar het zou te ver voeren om daarover te spreken.

Een ander schip was de *Syracusia* en dat was nog zooveel belangrijker omdat het een zeeschip was. Dit schip had een draagvermogen van tusschen de 4 en 5000 ton, een grootte van een schip, die men bij zeilschepen niet terug zou zien vóór het einde

der vorige eeuw. En nu moet men niet denken dat zulke berichten alleen staan.

Eeuwen vóór deze *Syracusia* leest met van vrachtschepen die lading in Egypte hebben gebracht, meest schepen der Pheniciërs, volgens Breasted in zijn « Geschiedenis van Egypte » ; men loste er de fijnste stoffen uit Phenicië, gouden en zilveren vaatwerk van de prachtigste afwerking, de schoonste meubelen van heerlijk bewerkt ebbenhout, kunstig met ivoor ingelegd, wagens met goud en electrum beslagen, bronzen oorlogswerktuigen, prachtige paarden, en, onder sterke bewaking, de jaarlijksche schatten in goud en zilver. Ik vind dat wij met zulk een bericht tevreden kunnen zijn. Deze opsomming van lading, dit « ladingmanifest » begint aardig te lijken op dat van schepen van den tegenwoordigen tijd.

In ieder geval is er voldoende aanleiding om tot de overtuiging te komen dat de toenmalige personen, die de verantwoording aan boord droegen, verstand moesten hebben van stuwen en beladen van een schip. Wanneer men, zooals in den tegenwoordigen tijd, gewoon is te rekenen in afmetingen van Queen Mary's of Normandie's, dan dringt dit nog niet eens zoo door, maar de ouderen, die, als ik, gevaren hebben op scheepjes van 40 Meter lengte naar Oost en West, denken daarbij aan de stabiliteit, aan de bestuurbaarheid, aan het lossen en laden, en zoovele andere zaken bij een schip van die enorme afmetingen. Zij kunnen zich veel moeilijker voorstellen hoe het mogelijk is, dat een groot en perfect te noemen schip als de *Syracusia* in die dagen kon bestaan, waar zij zèlf, 2000 jaar later, in veel bekrompener omstandigheden hebben verkeerd. Het schijnt alles ongelooflijk, maar is het niet even ongelooflijk, dat er in die dagen schrijvers hebben bestaan, die dat alles uit den duim zogen ? Dat wordt ons bewezen door de stukken die in Rome, ook thans nog staan, n.l. de obeliskten. Die groote steenkolossen van 80 meter en meer voet lengte en van 4 tot 500 ton gewicht zijn toch van Alexandrië naar Rome vervoerd en men heeft als zeeman respect voor de mannen die in die dagen zulke zware stukken in Alexandrië aan boord hebben genomen en zeevast gestuwd en te Ostia weder op de kade of in een lichter hebben gelost. Bovendien hebben we dáárin toch een van de vele bewijzen, dat de schepen toen zeer groot moeten zijn geweest ; we kunnen dan ook beter gelooven hetgeen de oude schrijvers ons mededeelen.

Zij, die nóg twijfelen, moeten in de laatste jaren wel overtuigd zijn door de feiten die de archaëologie ons geleverd heeft en dat wel

in het bijzonder door de berging van de twee schepen, die in het Nemi-meer verzonken lagen gedurende ongeveer 18 eeuwen, en die wel het bewijs geleverd hebben hoe goed men toen bouwen kon. Ik zal hier ook niet veel over zeggen. Het zal bij de meesten van U nog wel in herinnering zijn hetgeen daarover eenige jaren geleden, toen het meer werd leeggepompt, in de nieuwsbladen geschreven werd.

Ik vermeld alleen die merkwaardige kraan van ongeveer een voet hoogte, die blijkbaar een afsluiting heeft gevormd voor twee aftakkingen. De kraan levert een bewijs van de aanwezigheid aan boord van een degelijke waterleiding in verband met badgelegenheid, zij herinnert ons aan de watertank van 80 ton inhoud die genoemd wordt bij de beschrijving van de *Syracusia*. Maar bovendien is de kraan een uitstekend bewijs van de goede vakmansarbeid in die dagen. Niet minder levert daarvan het bewijs het anker dat bij de schepen gevonden werd. Het zal U bekend zijn, dat tot in de vorige eeuw ankers werden gebruikt met de dikke houten stokken en in de eerste helft der vorige eeuw de ankers met de ijzeren beweegbare stokken, zooals b.v. Rodger's Patent anchor in gebruik kwamen. Welnu, zulk een anker is gevonden bij de schepen in het Nemi-meer, zoodat die ankers toen reeds bij de zeevaarders van de Middellandsche Zee in gebruik waren. Het anker is gemerkt met het getal 1275, hetgeen het gewicht in Romeinsche ponden beteekent; het weegt dus ongeveer een halve ton.

* * *

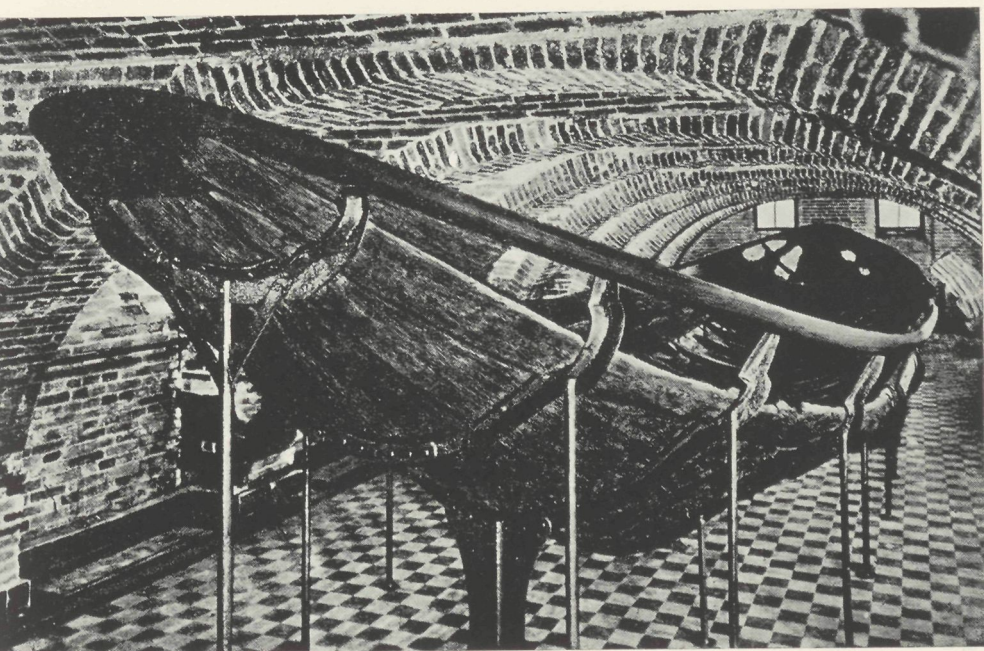
En hiermede heb ik een overgangspunt naar onze scheepvaart, want U zult misschien al gedacht hebben: « Wat heeft dat alles eigenlijk met de scheepvaart in onze streken te maken? Ik hoop U dat nu aan te toonen.

Ik heb U al gesproken over die merkwaardige vondst van een relief te Junkerrath in de omgeving van Trier, waarop drie razeilen boven elkaar zóó modern zijn uit te maken, dat men aan een mystificatie heeft gedacht, maar het relief bleek echt te zijn. In het begin van onze jaartelling, want het relief is van de Romeinen, die zooals U weet, in die dagen daar verkeerden, zouden dus in onze streken schepen met zulke razeilen gevaren hebben. En wanneer een anker dat in de vorige eeuw in onze streken is « uitgevonden » reeds 2000 jaar vroeger in gebruik was in de Middellandsche Zee, dan kunnen wij er trotsch op zijn, in dien tijd al een uitvinding gedaan te hebben, die aan de Romeinen onbekend was. Want in het meer van Nemi heeft men slechts overblijfselen van touwen ankerkabels

gevonden. Hier te lande werden in dien tijd echter reeds ankerkettingen gebruikt. Dat vertelt ons Julius Caesar in zijn *Belli Gallici*. Hij trof ze aan op de schepen die hij in onze streken zag en uit het feit, dat hij dit als een bijzonderheid vermeldt, mag men aannemen dat de Romeinen de ankerkettingen niet kenden. Wanneer nu deze inheemsche schepen er ankerkettingen op na hielden, dan mag men aannemen dat de schepen óók van belang moeten zijn geweest en er ook kundige bouwmeesters zijn geweest. Ook dit wordt ons trouwens door Caesar bevestigd. Hoe zou hij anders kans hebben gezien een vloot te bouwen, waarmede hij van de Fransche kust bij Boulogne ongeveer met zijn leger kon oversteken en landen bij Dover, waar hij bovendien zeker wist dat er geen vrienden op hem stonden te wachten? Hoe kwam Caesar aan de voor deze onderneming geschikte vloot? Een vloot die, zooals hij zelf zegt, goed in orde was en voorzien was van goede transportschepen. Hij had natuurlijk zelf ingenieurs mede, maar toch zeker niet in de eerste plaats scheepsbouwkundigen. Bovendien weidt Caesar uitvoerig uit over het nut en de noodzakelijkheid in onze streken van bepaalde scheepstypen. De conclusie lijkt mij gewettigd, dat hij bij den bouw op zijn minst de hulp moet hebben gehad van plaatselijke bouwmeesters. Er is meer dat het waarschijnlijk maakt, dat er in Cæsars tijd in onze streken reeds een scheepvaart van belang bestond. Het is vooral het eiland Walcheren, en in het bijzonder de omgeving van Domburg, dat ons iets over die scheepvaart heeft verteld, door hetgeen er is opgegraven. De vele geloftesteenen, die nabij Domburg zijn gevonden en die bewijzen zijn van de offers der schepelingen en kooplieden, voornamelijk aan de godin Nehalennia, toonen aan dat er via Rijn en Schelde, maar vooral via de Schelde, in het begin onzer jaartelling en waarschijnlijk reeds veel vroeger, als men bedenkt dat de Kelten reeds eeuwen voordat Caesar hier kwam als landverhuizers naar Engeland overstaken, een levendig verkeer op Engeland moet hebben plaats gevonden. Ook de scheepvaartwetten leeren ons iets, al zijn de wetten van Oléron, Gothland en Damme waarschijnlijk niet zoo oud. Dat leert ons een voorbeeld in ongeveer gelijken geest als dat van het Plymsollmerk, dat ik hiervoren aanhaalde. Van een loods n.l., die zijn schip verloor werden alle goederen verbeurd verklaard. Hij werd bovendien veroordeeld om op de Groote Markt te zitten, slechts gekleed in een korte borstrok, en een riem of roer in zijn arm. Zulke strenge bepalingen waren noodig omdat er loodsen geweest



Binnenzijde van het Utrechtsch Schip,
tijdens de restauratie, gezien van achter naar voor.



Schip in het Utrechtsch Museum, na de restauratie.

waren die gemeene zaak maakten met de bewoners van landgoederen om schepen op hun strand te zetten, waarvoor zij dan een derde deel van de opbrengst kregen.

Ten slotte wil ik nog iets zeggen over hetgeen de archaëologie ons leert in onze streken. Het is U bekend dat er mooie voorbeelden zijn opgegraven van Vikingsschepen en ook van oudere, zij het dan kleinere schepen in België, Engeland en Nederland. De laatste vondst in Nederland betreft het oude schip dat bekend staat onder den naam van de « Utrechtsche schuit ».

Ongeveer zeven jaar geleden kwam bij graafwerk in de nabijheid van de stad Utrecht, een schip voor den dag, dat thans een goede plaats heeft gevonden in het Centraal Museum aldaar. Dank zij de oplettendheid van de uitvoerders van het werk, die onmiddellijk den heer Schuylenburg directeur van het Centraal Museum, waarschuwden, is deze vondst in goeden staat gebleven, zoodat niet alleen de vakman er iets aan heeft; hier staat een werkelijk schip voor ons, waaraan ook de leek iets te zien heeft, een groot verschil bijvoorbeeld met het vaartuig, dat indertijd in de Thames bij Londen gevonden werd en thans in het London-museum te bezichtigen is. Ik raad ieder, die in de gelegenheid is, het te gaan zien. Het is geen reuzenschip, maar het is toch bijna 20 Meter. Men staat werkelijk verbaasd als men gaat staan in den linkerachterhoek van het gewelf waar het thans is ondergebracht, en van uit dien stand zijn blik gaan langs de mooie en onberispelijke vormen en het beloop van het schip. Het is zonder twijfel een zeebouwend vaartuig geweest. Het spreekt vanzelf dat de meeningen over den ouderdom van het schip verdeeld zijn; men kan zeggen, dat het gedateerd wordt tusschen de negende en derde eeuw na Chr. Ik ben van meening dat het ouder is en wel uit de dagen der Romeinen toen, volgens de berichten, zulk soort vaartuigen gebruikt zijn, zooals ik straks nog hoop op te merken. Ik voel mij in deze meening gesteund door de verklaring van Prof. Oestrich, die uit de grondlaag waarin het vaartuig is gevonden, meende te moeten besluiten dat het uit de eerste eeuw na Chr. was.

Waarom zou het ook niet zijn? Ik meen met het voorgaande te hebben aangetoond dat er vele berichten zijn die wijzen op een belangrijke scheepvaart in onze streken in dien tijd en dat het niet te verwonderen is, dat er goede bouwmeesters waren. Hier volgen nog eenige details van het vaartuig. Het is opgebouwd uit 9 afzonderlijke deelen. De bodem bestaat uit één stuk van 9 Meter lengte

en is, als het ware als één eiken plaat, in den vereischten vorm gebogen, of wel uitgehold uit een eikenstam. Tegen het laatste zijn bezwaren aangevoerd, omdat men dan daarvoor een boom gehad zou moeten hebben van minstens 4 Meter middellijn; wat dat betreft, zou ik willen verwijzen naar de « boot van Brigg » in Engeland. Is het echter een gebogen plaat, dan is het een meesterstuk van vakmansarbeid in die dagen, (althans omdat gewoonlijk wordt aangenomen dat men toen tot niet veel bijzonders in staat was,) gezien de prachtige lijn die er in zit. Er zijn teekeningen van dat zich onder dezen bodem, dien we dan eigenlijk de kiel van het schip mogen noemen, zich een looze kiel heeft bevonden. Aan het voor- en achtereinde van de kiel zijn de voor- en achterstevens verbonden in opgaande, eveneens sierlijke lijn, die tevens getuigt van een goed begrip van de gedragingen van een schip op zee. Op de kiel zijn verder opgebouwd de scheepsboorden in drie gangen, afwisselend binnen- en buitengang; het merkwaardige is, dat de middelste gang die men berghoutsgang zou kunnen noemen, uit een halve boomstam bestaat, althans aan den buitenkant een halfonden vorm heeft, blijkbaar met de bedoeling van versterking en ook tegen schavieling voor in het water drijvende voorwerpen, misschien zelfs wel met het oog op ijs. De boot is over de geheele lengte ongeveer 18 M. lang en bevat 36 spanten, die dus op zeer korten onderlingen afstand liggen en de boot zeer versterkt hebben, temeer daar vele der spanten zwaar zijn. Over het algemeen zijn bij de verbindingen houten pennen gebruikt, hoewel hier en daar ook spijkers gebruikt blijken te zijn. In het dolboord schijnen gaten te zijn voor dolpennen, maar van riemen is geen spoor gevonden. Daarentegen bevindt zich in het 2de spant van voren een gat dat zonder twijfel het spoor van den mast moet zijn geweest.

In verband met deze vondst, nog een enkel woord over hetgeen ons bekend is over de bemanningen in die dagen en wat deze met de schepen konden uitvoeren. Ik begin met een zekeren Gannascus, omdat die reeds het bevel voerde over een vloot in het jaar 14. Hij was een Kaninefaat, dat wil zeggen, waarschijnlijk een bewoner van Noord-Holland, maar omdat ik straks nog iets zeg over een zekeren Carausius, moet ik toch vooraf opmerken, dat wij alle provinciale of gewestelijke hoovaardigheid moeten laten varen. Eerstens zal het wel zeer moeilijk blijven om met strikte juistheid na te gaan, waar bepaalde personen in die dagen geboren zijn; maar tenslotte wat doet het er toe? Ik haal liever aan hetgeen Dr. Hol-

werda zegt bij de bespreking van dezen Gannascus, n.l. : « Immers van deze Kaninefaten wordt ons uitdrukkelijk door Tacitus verhaald, dat ze van dezelfde afkomst waren als de Bataven. Om b.v. Kennemerland aan de Kaninefaten als woonplaats aan te wijzen, daartoe ontbreekt ons de vrijmoedigheid. Wij moeten ons dus tevreden stellen met de gegevens, welke wij bezitten en voorloopig die verschillende stammen met elkaar beschouwen als een *grote volksgemeenschap*. Op de bovengeciteerde plaats van zijn *Historia Naturalis* noemt Plinius ons nog eenige namen van stammen, die hier in deze streken op de eilanden van de Schelde tot den Rijnmond gevestigd waren. Hij noemt daarbij de Friezen, de Bataven, de Kaninefaten en de Chauci. »

Het zijn deze laatste heeren, die ik hier noodig heb. Nagtglas zegt n.l. dat Gannascus lang onder de Romeinen had gediend, doch naar deze Chauci, ook wel Gauchen genoemd, overliep. Hij voerde ze aan tot gevreesde zeeroovers, met hunne *kleine vaartuigen van eikenhout met spitsen hoogen steven*. Ik onderstreep deze laatste woorden, want dat waren misschien de vaartuigen waarvan we er nu een in Utrecht kunnen bezichtigen. Wie waren nu deze Gauchen? Vermoedelijk voorloopers van de Vikingen, die toen in Jutland woonden, aan de monden van de Elbe en de Weser en op de eilanden om de West daarvan, dus Ameland, Terschelling, etc. Volgens Plinius leefden zij in kommervolle omstandigheden. Hun voedsel bestond uit vogeleieren en hun drinkwater bewaarden zij in een gat in den grond. Ik denk dat dit een van die berichten is van Romeinsche auteurs, die men met eenige voorzichtigheid moet lezen, temeer als men leest dat Plinius er aan toevoegt, dat hij niet begrijpen kan dat die menschen niet erg blij zijn als men ze slaaf wil maken. Het kan in verband gestaan hebben met het feit dat diezelfde Chauci of Gauchen het den Romeinen zoo lastig maakten met hunne vaartuigen, (evenals later de Watergeuzen) waarmede zij zelfs tot op de Fransche kusten strooptochten deden. Er wordt zelfs vermeld dat vaartuigen, tuig, bemanning, kortom alles blauw, in de kleur van het zeewater geverfd was, om zoo weinig mogelijk in het oog te loopen. Moeten wij hierbij aan camouflage denken? In die dagen reeds? Het is misschien nog al meegevallen met die voeding. Eieren behooren tot de goede voedingsmiddelen en wat dat armzalige drinkwater betreft, dat klopt niet erg met hetgeen men later leest van deze Gauchi, die heel andere zeden in het door hen veroverde Engeland brengen. « Alle Germanen », zegt Dr. Holwerda, « be-

minden den hartigen dronk en de Saxonen (dat waren eerst de Chauçi), hadden die neiging naar Brittanië overgebracht, met het gevolg, dat er reeds in de 8^e eeuw een drankwet moest komen om het aantal kroegen en de grootte der borrels te beperken, terwijl in de eerste Christenkerken een zweep werd opgehangen tot kastijding der dronkaards ». Was dat water van die Gauchen misschien reeds « vuurwater » ? Hoe dit ook zij, hun voedsel moge primitief geweest zijn, hun daden waren dat niet, want ik meen te mogen zeggen dat zeerooversstroomtochten vanaf de eilanden benoorden Holland, tot in de Golf van Biskaje toch wel eenige kennis vereischten van schip en tuig, benevens van de noodige ervaring om die schepen onder alle omstandigheden te besturen en, waar het hier vloten betreft, zelfs beschikt moest worden over mannen die een goede discipline konden handhaven en leiding geven ook op zee krijgsgebied. Blijkbaar was Gannascus zulk een man. Overigens is van hem niet veel meer te vertellen, dan dat hij door den Romein Corbulo overmeesterd werd en kunnen we, wat dezen zeeman betreft, alleen het feit boeken, dat er in onze streken, in het begin der eerste eeuw na Chr. reeds een man opstond, die in staat was een vloot te commandeeren, zij het dan minder vleiend genoemd een vloot van zeeroovers. Ik zou liever het woord Watergeuzen willen gebruiken, omdat zij het groote volk der Romeinen door hunne daden zooveel afbreuk deden en waarschijnlijk tot de eersten behoorden die er voor zorgden, dat onze gewesten niet onder het Romeinsche juk kwamen. Maar twee eeuwen later zou men nog wat anders zien ! Aan het einde van de derde eeuw, n.l. omstreeks het jaar 287 hoort men van een zekeren Carausius, die door de Romeinen wordt *aangezocht* om het Zeewezen te reorganiseeren en de nieuw gevormde vloot als Admiraal (Thalassiarclus) te commandeeren en er de « zeeroovers » (waarschijnlijk nog altijd die Heeren Chauçi) mede te gaan bestrijden. Hij heeft dit gedaan met onbetwistbaar succes niet alleen, maar, door ongenoegen met zijn opdrachtgevers, de Romeinen, het zelfs gebracht tot Keizer van Brittanië en meester van de Zee, tot zelfs in de Middellandsche zee toe. Zijn geschiedenis is zeer merkwaardig ; ik zal er hier niet meer van zeggen en verwijs U liever naar het korte en duidelijke artikel, dat Uw medebestuurslid, de Heer Bly, vóór eenigen tijd er over geschreven heeft in het Bulletin.

Carausius was een Menapiër, dat schijnt wel vast te staan. Dus was hij een Zeeuw... zeg ik. Maar de Heer Bly zegt : hij was een Vlaming en ik ga hem niet bestrijden, op grond van hetgeen ik

hiervoren heb gezegd in dat opzicht over Gannascus : het is zoo moeilijk uit te maken. En nogmaals : Wat doet het er toe ? Laat ons liever zeggen dat uit deze feiten met vrij groote zekerheid geconstateerd mag worden, dat in die dagen langs de kusten vanaf de Elbe tot aan de Fransche grens een ras van zeelieden heeft gewoond *van één groote volksgemeenschap*, om deze woorden van Dr. Holwerda te gebruiken, dat groote daden heeft verricht in het belang van hun geboortegrond, met schepen, die reeds van goede constructie moeten zijn geweest, waarvan een nader onderzoek, zooals dat ook in het programma van Uwe Vereeniging genoemd is, zeker niet overbodig is.
