---

title: Een veelkoppig monster:± De Nederlandse zeemacht, 1568-1780

author: Victor Enthoven, Marc van Alphen en Remmelt Daalder

part: 2

chapter: 4

summary: Maritieme geschiedenis gaat traditioneel over schepen, hun lading en de mensen op die schepen, over de routes over water en de voorzieningen voor de schepen of over de conflicten die op het water werden beslecht. Kortom, scheepvaarthistorici zijn voornamelijk geïnteresseerd in de concrete kanten van het maritieme bedrijf.

publication\_date: 14 mei 2024

doi: 10.5281/zenodo.11179423

doi\_url: https://zenodo.org/records/11179423

process: true

publish: true

---

## Inleiding

De Gouden Eeuw – wat men de lange zeventiende eeuw noemt, van globaal 1590 tot 1713 – vormde het hoogtepunt van de Nederlandse macht ter zee.[[1]](#endnote-1) Daarvoor en daarna was de Nederlandse oorlogsvloot nooit zo dominant. Dit is door Joost van den Vondel treffend verwoord bij een afbeelding van luitenant-admiraal Cornelis Tromp: ‘Dan voert hy op den mast den bezem’ waarmee hij de zeeën schoonveegde. Tromps bezem is een Engelse mythe, maar wel een die we koesteren: de Republiek der Verenigde Nederlanden als heerser over de wereldzeeën met een pantheon van zeehelden.[[2]](#endnote-2) Voor veel buitenlanders echter was de Republiek, in de woorden van de toenmalige Engelse ambassadeur William Temple: ‘the fear of some, the envy of others and the wonder of all their neighbours’.[[3]](#endnote-3) De Republiek week in veel opzichten af van wat destijds in Europa gangbaar was; voor vergelijkbare problemen kwamen andere oplossingen.[[4]](#endnote-4)

@i@[[[01-0.1\_CornelisTromp.jpg]]]@/i@​

Allereerst vormde de Republiek staatkundig geen eenheid. Na een moeizame periode van opstand en scheuring ontstond in 1579 met de Unie van Utrecht een bondgenootschap van acht soevereine gewesten (Gelderland, Holland, Zeeland, Groningen, Friesland, Overijssel, Utrecht en Drenthe) die in de gemeenschappelijke strijd tegen Filips II in de Staten-Generaal samenwerkten, aangeduid met Generaliteit of Unie. De defensie-uitgaven werden gezamenlijk gedragen, waarbij Drenthe te armlastig was om mee te betalen en dus geen stemrecht had. De gewestelijke besturen, Staten genaamd, vormden het hoogste bevoegd gezag. De stadhouder was als kapitein-generaal en admiraal-generaal de hoogste functionaris van de Generaliteit. De uitvoering van het veiligheidsbeleid ter zee was sinds 1597 gedelegeerd aan vijf admiraliteitscolleges.

De Republiek was politiek tot op het bot verdeeld. Het boterde niet tussen de stadhouder en de bestuurlijke elite. Wie had het voor het zeggen? Wat betreft de oorlogsvloot waren dat de stadhouder als admiraal-generaal of de circa vijftig bestuurders, Raden ter Admiraliteit genaamd. Daarnaast bestond er tussen de zeegewesten (Holland, Zeeland en Friesland) en de landgewesten (Gelderland, Overijssel, Groningen, Utrecht en Drenthe) verschil van inzicht in het veiligheidsbeleid: een krachtige vloot ter bescherming van de maritieme belangen of een sterk leger ter verdediging van de landsgrenzen. Als gevolg daarvan liepen de landgewesten voortdurend achter bij de betaling van de subsidies voor de oorlogsvloot.[[5]](#endnote-5) Verder bestond er tussen Holland en Zeeland een sterk particularisme ter bescherming van de eigen belangen.[[6]](#endnote-6) Ten slotte was er binnen Holland de controverse tussen West-Friesland, het Noorder- en het Zuiderkwartier over het behartigen van de regionale belangen waardoor er meerdere admiraliteitscolleges kwamen.[[7]](#endnote-7)

Daarnaast werd de vroegmoderne tijd in Europa – de tijdspanne tussen globaal de feodale middeleeuwen vóór 1500 en de moderne natiestaten van na 1800 – gekenmerkt door relatief zwakke staten zonder een strikte scheiding tussen publiek en privaat, waarbij de uitvoering van het maritieme veiligheidsbeleid aan vele (private) partijen was gedelegeerd.[[8]](#endnote-8) Allereerst waren er in de Republiek de admiraliteitscolleges die de oorlogsvloot uitrustten. Tot en met het begin van de Eerste Engelse Oorlog (1652-1654) bestond die deels uit gehuurde koopvaarders.[[9]](#endnote-9) Ook de voeding van de bemanning werd niet centraal geregeld, maar was de verantwoordelijkheid van de commandant. Zij waren een soort kruideniers en menig zeeofficier bezat aan wal een pakhuis vol grutterswaren.[[10]](#endnote-10) Zogenaamde stedelijke Directies rustten, buiten de admiraliteiten om, tussen 1631 en 1657 konvooiers uit om hun koopvaarders tegen de Duinkerkerker kapers te beschermen, omdat de oorlogsvloot dat onvoldoende deed.[[11]](#endnote-11) Om diezelfde reden behartigden private organisaties de veiligheidsbelangen van visserij en koopvaardij, zoals het College van de Grote Visserij, de Directie van de Oostersche Handel en Reederijen en de Directie van de Levantse Handel en de Navigatie in de Middellandse Zee.[[12]](#endnote-12) Als ‘nieuwe geuzen’ maakten kapers, particulier bewapende schepen, jacht op vijandelijke schepen.[[13]](#endnote-13) Buiten Europa was in Azië vanaf 1602 de strijd uitbesteed aan de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) en in de Atlantische wereld vanaf 1621 aan de West-Indische Compagnie (WIC), hoewel de Staten-Generaal vanaf 1640 hier incidenteel militair bijsprong.[[14]](#endnote-14) De Nederlandse zeemacht zou dus kunnen worden gezien als een veelkoppig zeemonster.

@i@[[[02-0.3\_AllegorischeAfbeelding.jpg]]]@/i@​

Tenslotte was de Republiek een continentale mogendheid, weliswaar met belangrijke maritieme belangen en misschien zelfs met een maritieme identiteit; maar ze was geen maritieme mogendheid zoals Engeland.[[15]](#endnote-15) Bij een continentale mogendheid is de militair-strategische blik vooral naar de buren gericht, waarbij de grootste dreiging niet vanuit zee, maar vanaf het land komt. Voor de Republiek kwam die dreiging uit het zuiden, eerst uit de zuidelijke gewesten die trouw bleven aan de landsheer, later van Frankrijk en uit het oosten van Duitse vorsten.[[16]](#endnote-16) Het ‘perfide Albion’ (Engeland) heeft het voortbestaan van de Republiek nooit serieus in gevaar gebracht, maar daarover zijn de meningen verdeeld.[[17]](#endnote-17) Het gevaar om het voortbestaan kwam van continentale mogendheden. De meeste financiële middelen gingen dan ook naar het omvangrijke Staatse leger en de vele vestingen. Rond 1640 bijvoorbeeld bedroegen de totale defensie-uitgaven ruim 23½ miljoen gulden, waarvan maar 26% voor de vloot bestemd was en voor leger en fortificaties respectievelijk 51,5% en 8,7%.[[18]](#endnote-18) Zelfs ten tijde van de zeeoorlogen tegen Engeland waren de uitgaven voor het leger hoger dan die voor de vloot.[[19]](#endnote-19) Dit staat in contrast met Engeland met zijn *wooden wall* van oorlogsschepen. De Royal Navy vormde Engelands belangrijkste defensielinie en de oorlogsvloot beschikte daar dan ook over meer middelen dan het relatief kleine leger.[[20]](#endnote-20)

De unieke inrichting en constellatie van de Republiek hadden verstrekkende gevolgen voor het maritieme veiligheidsbeleid en de uitvoering ervan. De Nederlandse zeemacht was vanaf 1568 tot 1780, zoals gezegd, een veelkoppig monster. De term marine, die de suggestie van een gecentraliseerde organisatie wekt, zal in dit deel niet worden gebruikt. De schepen uitgerust door de admiraliteitscolleges, inclusief gehuurde schepen, worden daarom als oorlogsvloot aangemerkt.

## @H@<1 VRIJHEIDSSTRIJD, ORGANISATIE EN OPERATIONEEL OPTREDEN>@/h@

In de Republiek vormde de oorlogsvloot een politiek machtsmiddel en een instrument voor het veiligheidsbeleid. Dus we moeten allereerst weten wie het maritieme veiligheidsbeleid formuleerde en wie het bevoegd gezag over de oorlogsvloot had. Andere belangrijke vragen zijn: hoe werd de oorlogsvloot gefinancierd; wie voerde het beleid uit; wat waren de taken en hoe werd de vloot ingezet? En ten slotte: wat was het operationeel optreden van de vloot? Omdat deze zaken een lange aanloop kende – pas met het Provisioneel Reglement van 1597 kwam er min of meer een vaste structuur – zal met de eerste drie decennia van vrijheidsstrijd tegen de Spaanse overheerser worden begonnen, waarna de overige thema’s aan bod komen.[[21]](#endnote-21)

## Opstand en vrijheidsstrijd

Het gistte al langer in de zeventien gewesten van de Lage Landen, het gebied dat grofweg het huidige Luxemburg, België en Nederland omvatte. Het volk morde over de lage levensstandaard door economische malaise, de elite verzette zich tegen het centralistische optreden van het landsheerlijke (het Habsburgse of Spaanse) gezag in Brussel en er bestond een diepgaande religieuze onrust. De vrijheidsstrijd die in 1568 onder leiding van Willem van Oranje (1533-1584) tegen het Habsburgs gezag uitbrak, het begin van de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648), had het karakter van een burgeroorlog. Eerst nogal irregulier door de Watergeuzen in het noorden en in Holland, later, nadat de opstandelingen in 1572 vaste voet aan de grond kregen, meer regulier, waarbij het zwaartepunt van de strijd naar de Scheldedelta verschoof. Dit duurde tot en met de Pacificatie van Gent in 1576, die een tijdelijk eind maakte aan de burgeroorlog. Met de Unies van Atrecht en Utrecht in 1579 werd de definitieve scheuring tussen noord en zuid ingezet.

@i@[[[03-1.1\_SpaanseVarkens.jpg]]]@/i@​

#### Beleid

Als stadhouder was Willem van Oranje de representant van landsheer Filips II in Holland en Zeeland. In die hoedanigheid was hij tevens admiraal met het recht om gewapende schepen uit te rusten. De Watergeuzen waren een soort privévloot van Willem van Oranje, die optraden tegen het in de ogen van de opstandelingen onrechtmatig handelen van de hertog van Alva, de landvoogd die in opdracht van Filips II sinds 1566 in de Lage Landen orde op zaken moest stellen.[[22]](#endnote-22)

Bij de vergadering van Statenvergadering van Dordrecht (juli 1572) van de Oranjegezinde gebieden om de strijd te coördineren, ontboden de Staten de Watergeuzen en ze benoemden Willem van Oranje tot admiraal over de gebieden die zich bij de Opstand hadden aangesloten. In die hoedanigheid heeft hij tot zijn dood in 1584 het maritieme veiligheidsbeleid bepaald: hoeveel oorlogsschepen moesten voor welke taak en door wie worden uitgerust. Oranje werd voor militaire zaken terzijde gestaan door een adviesraad, bestaande uit leden van het gewestelijk bestuur dat na de verovering van Middelburg (23 februari 1574) en het ontzet van Leiden (3 oktober 1574) in Zeeland en het Zuiderkwartier van Holland tot stand kwam. Zij financierden immers de oorlog en wie betaalt, die bepaalt. Later werd Oranje door een centrale Raad ter Admiraliteit met vertegenwoordigers uit elk gewest bijgestaan.[[23]](#endnote-23)

Na de moord op Willem van Oranje in 1584 ging het oppergezag over de zeezaken (de oorlogsvloot) over op de Raad van State, een adviescollege voor de landsheer en later de Staten-Generaal. In december 1587 namen de Staten-Generaal het oppergezag over de oorlogsvloot over en op 23 mei 1588 delegeerden ze deze bevoegdheid aan Maurits van Nassau (1567-1625), een zoon van Willem van Oranje, door hem tot admiraal-generaal te benoemen.[[24]](#endnote-24) Onder zijn leiding kwam in januari 1589 de Ordre op de Beveiliging der Zee tot stand om tot een vaste oorlogsvloot te komen van veertien kustschepen voor de kust van Vlaanderen, vijftien kruisers op de Noordzee en acht konvooiers, gefinancierd uit de convooien en licenten (in- en uitvoer heffingen op de handel). Deze Ordre heeft jaren standgehouden.[[25]](#endnote-25)

Een jaar nadat Maurits tot admiraal-generaal was aangesteld en kort na de Ordre van 1589 riepen de Staten-Generaal in april 1589 een adviesraad voor de oorlogsvloot in het leven, om tot meer samenwerking te komen. Dit College van Superintendentie zou uit zes personen bestaan: drie uit Holland, twee uit Zeeland en één uit Friesland.[[26]](#endnote-26) Met name door de afwezigheid van de Zeeuwen, die het College als een inbreuk op de Zeeuwse soevereiniteit zagen, heeft het College nooit naar behoren gefunctioneerd. Op 1 januari 1594 werd het College dan ook opgeheven, maar hiermee waren de problemen over de zeezaken nog niet opgelost. Zo bestond tussen Zeeland en Holland een diepgeworteld geschil over de inning van de licenten, in die jaren een belangrijke inkomstenbron van de admiraliteitscolleges.[[27]](#endnote-27) De spanningen liepen zo hoog op dat alle onderhandelingen werden opgeschort, ook die over een nieuwe Ordre op de Beveiliging der Zee. Uiteindelijk lukte het Maurits om in de zomer van 1597 tussen Holland en Zeeland een compromis te sluiten: het Provisioneel Accoord. Dit maakte de weg vrij om tot, zoals later bleek, een definitieve Ordre voor de admiraliteitscolleges te komen.

#### Middelen

De Watergeuzen bedropen zich met plunderingen op zee en land. Sinds 1572 ontfermden burgemeesters in de Oranjegezinde steden zich over de oorlogsuitgaven. Aan inkomsten waren er allereerst de licenten, vrijgeleiden om tegen betaling met de vijand te mogen handelen. De verkoop van buitgoederen en oorlogsschattingen vormde een tweede inkomstenbron. Verder leenden de Oranjegezinden geld van burgers, vaak vrijwillig, soms onder dwang. Tenslotte waren er nog de geconfisqueerde bezittingen van de Katholieke Kerk.[[28]](#endnote-28)

Binnen een jaar kwamen er gewestelijke administraties voor de oorlogsuitgaven en werden de lokale boekhoudingen opgeheven. Ook ontstonden de eerste ‘gemene middelen’, belastingen om de oorlogsinspanningen te financieren, waaronder de convooien en licenten. De convooien vormden een belasting op de overzeese handel, terwijl de licenten de handel met de vijand in de Lage Landen belastten.[[29]](#endnote-29)

Met de Unie van Utrecht (1579) viel de oorlog onder de Generaliteit. Financieel was er echter weinig gemeenschappelijks; dat was vooral een gewestelijke aangelegenheid. Wel werden de convooien en licenten ten behoeve van de oorlogsvloot op grond van een uniforme tarieflijst geïnd. En verder werden de inkomsten en uitgaven betreffende de oorlogsvloot uit de gewestelijke administraties gelicht en vanaf januari 1586 in aparte ‘rekeningen te water’ door de ontvangers-generaal van de admiraliteitscolleges verantwoord, waardoor de admiraliteitscolleges en daarmee de oorlogsvloot financieel autonoom werden.[[30]](#endnote-30)

#### Uitvoering

Formeel lag de uitvoering van de oorlog ter zee (eigenlijk te water) bij de admiraal, later, zeg na 1585, de stadhouder als admiraal-generaal. In de praktijk werd het beleid door enkele, door Willem van Oranje aangestelde admiralen, uitgevoerd. Tijdens de Statenvergadering van Dordrecht (juli 1572) werden hun commissies weer ingetrokken. Gouverneurs, benoemd door Oranje, namen de uitvoering van de zeezaken over: in het Noorderkwartier van Holland Diederik van Sonoy, in het Hollands Zuiderkwartier Willem van der Marck, heer van Lumey, in Vlissingen Charles de Boisot, in Veere Johan Junius en in Zierikzee Arent van Dorp.[[31]](#endnote-31) @i@[[[04a-1.4a\_Sonoy.jpg]]]@/i@  
@i@[[[04b-1.4b\_Lumey.jpg]]] [[[04c-1.4c\_Boisot.jpg]]]@/i@

Zoals gezegd, met de verovering van Middelburg en het ontzet van Leiden kwamen er gewestelijke besturen, vertegenwoordigd in de Staten van Holland en de Staten van Zeeland. Het dagelijks bestuur werd gevormd door Gecommitteerde Raden. Zij waren tevens Raden ter Admiraliteit, belast met de uitvoering van de besluiten van Oranje. Zij rustten de oorlogsschepen uit en monsterden het scheepsvolk. Ter financiering inden de Raden de convooien en licenten en spraken zij recht over smokkelhandel, buitgoederen en misdrijven begaan door het scheepsvolk.[[32]](#endnote-32) Er kwamen drie ressorten (regio’s)s, ieder met een eigen admiraliteitscollege. In het Noorderkwartier voerde gouverneur Sonoy het opperbevel over de oorlogsvloot, bijgestaan door het in 1573 opgerichte College van Gecommitteerde Raden.[[33]](#endnote-33) In het Zuiderkwartier ontstond uit Gecommitteerde Raden in 1575 een afdeling ‘op het stuk van de admiraliteit’, in 1581 bestaande uit admiraal Arent van Duvenvoorde, Willem van Goedereede en Job van Ruwen. De rechtspraak, aangeduid met Prijzenhof, een naam die verwijst naar buit- of prijsgemaakte schepen, viel onder het Hof van Holland. In Zeeland waren Gecommitteerde Raden belast met het zeewezen, inclusief de rechtspraak.[[34]](#endnote-34)

In februari 1586 kwam er een nieuwe instructie en kwamen er vier admiraliteitscolleges: in het Noorderkwartier in Amsterdam en Hoorn/Enkhuizen, in het Zuiderkwartier ‘op de Maze’ in Rotterdam, en in Zeeland te Middelburg. Op termijn zou elk college bestaan uit zeven Raden ter Admiraliteit, ondersteund door een secretaris, een advocaat-fiscaal (jurist) en een equipagemeester. Nieuw was de ontvanger-generaal voor de administratie te water. In 1597 kwam er de nieuwe instructie die tot het eind van de Republiek heeft gefunctioneerd.[[35]](#endnote-35)

#### Operaties

In het voorjaar van 1568 probeerde Lodewijk van Nassau (1538-1574), een jongere broer van Willem van Oranje, zich meester te maken van Groningen. Enkele schepen op de Eems, (later) aangeduid als die van de Watergeuzen, verleenden logistieke ondersteuning, terwijl ze ook jacht maakten op Hollandse schepen. Een Hollandse vloot onder leiding van viceadmiraal François Florisz van Boshuizen werd tijdens de Zeeslag op de Eems (10-11 juli 1568) door de Watergeuzen van Jan Abels verslagen. Kort daarop leed het leger van Lodewijk van Nassau bij Jemmingen (het tegenwoordige Jemgun, Oost-Friesland) een nederlaag tegen een Habsburgs leger. De Watergeuzen vielen uiteen en werden onsamenhangende groepen vrijbuiters. Een jaar later wist Adrien de Bergues, heer van Dolhain, de Watergeuzen weer te verenigen en een rijke vloot van Hollandse graanschepen in het Vlie, het water tussen Vlieland en Terschelling, te nemen. Als reactie rustten Hoorn, Enkhuizen en Amsterdam, steden die (nog) trouw waren aan het centrale Habsburg gezag, een krachtige vloot uit om begin 1570 jacht op de Watergeuzen te maken. Willem van Oranje plaatste vervolgens de Watergeuzen onder commando van Gislain de Fiennes, heer van Lumbres. Zijn vloot groeide uit tot ruim dertig schepen. Er volgde in de winter van 1570 en het voorjaar van 1571 een serie succesvolle strooptochten, landgangen genaamd, waarbij vooral het Noord-Hollandse platteland te lijden had. Een Hollandse vloot onder François van Boshuizen versloeg in mei 1571 voor Emden de Watergeuzen. Het restant week uit naar Dover, van waaruit ze jacht op Nederlandse koopvaarders maakten. Na onenigheid met Willem van der Marck, heer van Lumey, werd Lumbres opgevolgd door Lumey. In het voorjaar van 1572 dwong Elizabeth I, koningin van Engeland en Ierland van 1558 tot 1603, de Watergeuzen de veilige Engelse havens te verlaten, omdat ze een betere relatie met Spanje wilde. Min of meer bij toeval raakten de Watergeuzen van Lumey verzeild bij Den Briel, waar slechts een klein garnizoen was gelegerd. Op 1 april braken ze door de Noordpoort en rekenden ze snel af met de Habsburgse troepen. Dit was een keerpunt, omdat Den Briel de eerste Hollandse stad was die naar de Opstand overging.[[36]](#endnote-36)

@i@[[[05-1.5\_Geuzenpenning.jpg]]]@/i@

@i@[[[06-1.6\_uitgekn\_InnameDenBriel.jpg]]]@/i@

Nadat in de loop van april en mei Vlissingen, Veere en Enkhuizen de zijde van Willem van Oranje hadden gekozen, terwijl belangrijke steden als Antwerpen, Middelburg en Amsterdam loyaal bleven aan het Habsburgs gezag, kreeg de strijd een meer regulier karakter waarbij de opstandelingen Rijn, Schelde en Zuiderzee blokkeerden. Onwetend van de veranderingen in de Lage Landen ankerde op 16 juni 1572 een grote Spaanse vloot met troepenversterkingen onder bevel van Juan de la Cerda, hertog van Medinaceli, bij Blankenberge. Toen de Spanjaarden vervolgens het belegerde Middelburg wilden versterken, probeerde de Vlissingse admiraal Ewout Pietersz, alias Worst, dit tevergeefs te verhinderen bij fort Rammekens.[[37]](#endnote-37) De Slag op het Haarlemmermeer van 26 mei 1573 waarbij een Amsterdamse vloot de geuzenvloot van Marinus Brand versloeg, bezegelde het lot van het belegerde Haarlem, dat kort daarna door de Spanjaarden werd ingenomen. Niet veel later versloeg een Noord-Hollandse vloot onder leiding van Cornelis Dirksz bij de Slag op de Zuiderzee (11 oktober 1573) de loyalistische (Spaansgezinde) vloot van Maximiliaan van Hénin-Liétard, graaf van Boussu of Bossu, waardoor de opstandelingen hun greep op Amsterdam versterkten. Begin 1574 ondernamen de loyalisten een ultieme poging om het belegerde Middelburg te ontzetten. De Slag bij Reimerswaal (29 januari 1574) leidde tot de overgave van Middelburg aan Oranje. Tenslotte wist een Zeeuwse vloot onder leiding van Lodewijk (Louis) van Boisot (c. 1530-1576) begin oktober 1574 het belegerde Leiden te ontzetten.

@i@[[[07-1.7\_ZeeuwsTapijtRammekens.jpg]]]@/i@

Naast de strijd om territorium woedde er op en rond de Schelde ook een economische oorlog. Vanuit Vlissingen probeerden de opstandelingen het scheepvaartverkeer van en naar Antwerpen te controleren, de belangrijkste handelsmetropool van de Lage Landen, om de vijand strategisch en tactisch te treffen. Door een blokkade hoopte men de Scheldestad tot overgave te dwingen, maar zonder een daadwerkelijke belegering zou dit niet lukken. Door toch een select aantal goederen tegen betaling door te laten, vloeiden de inkomsten uit deze licenten in de oorlogskas van de opstandelingen. Het gevolg was dat veel neutrale, vooral Engelse, schepen op verdenking van het niet betalen van de licenten werden geconfisqueerd. Met de Pacificatie van Gent (8 november 1576) kwam er tijdelijk een einde aan de burgeroorlog. De oorlogsschepen werden afgedankt en de rust keerde terug in de Lage Landen. De problemen tussen opstandelingen en loyalisten waren echter allerminst voorbij.

Met de Unies van Atrecht en Utrecht barstte in 1579 de burgeroorlog weer in alle hevigheid los, waardoor de Lage Landen definitief scheurden. De strijd te water bleef echter kleinschalig en de opstandelingen hanteerde kaapvaart met een veel grotere voorzichtigheid dan in de jaren 1572-1576 om minder schade aan de handel toe te brengen. Belangrijke handelscentra als Antwerpen, Middelburg en Amsterdam stonden nu aan de zijde van Oranje en de omvangrijke handel met de vijand ging gewoon door. Pas met het beleg van Antwerpen vanaf 1583 door het leger van Alexander Farnese, de hertog van Parma, sloeg de sfeer om. Tijdens het beleg was de handel met de Habsburgse gebieden verboden. De Schelde was afgesloten en een Oranjegezinde vloot sloot de vijandelijke Vlaamse havens af. Maar het lukte niet Antwerpen te ontzetten en op 17 augustus 1585 gaf de Scheldestad zich over. De scheiding tussen noord en zuid was bezegeld.

## Bevoegd gezag en beleid

De Republiek, voortgekomen uit de Unie van Utrecht, bestond uit acht soevereine gewesten die wat defensie betreft samenwerkten in de Staten-Generaal. Voor belangrijke zaken lieten de Staten-Generaal zich adviseren. Voor de zeezaken kwamen er twee adviesorganen: de Raad van State die voor het meer algemeen belang via een Staat van Oorlog fondsen in de vorm van subsidies ter beschikking kon stellen en het Haags Besogne dat via de Ordre op de Beveiliging der Zee de besteding van de convooien en licenten regelde.[[38]](#endnote-38)

#### Raad van State

In de Raad van State waren alle gewesten vertegenwoordigd. Eén van de taken van de Raad was om via een Generale Petitie aan de Staten-Generaal kenbaar te maken wat de voornaamste financiële verplichtingen van de Unie het komende jaar waren. Het was een algemeen beleidsvoornemen: een lijst met wensen die jaar in jaar uit een zekere constante vertoonde en die doorgaans met de landsverdediging te maken had. Op basis hiervan stelde de Raad de Staat van Oorlog op met de lopende verplichtingen van de (land)oorlog. Hierin stond bovendien welke uitgaven tot last van welk gewest kwamen. En wat ooit was goedgekeurd, moest maar niet meer worden veranderd.[[39]](#endnote-39)

Nadat de Staten-Generaal de Generale Petitie en de Staat van Oorlog hadden geaccepteerd, werden ze ter goedkeuring naar de afzonderlijke gewesten gezonden. Als soevereine gewesten hadden zij het laatste woord. Vervolgens werden de goedgekeurde lasten volgens een vaste verdeelsleutel, de Quote genaamd, over de gewesten verdeeld. Ten slotte gingen de gewestelijke ontvangers-generaal, buiten de kas van Generaliteit om, tot betaling van de subsidies over, althans dat was de bedoeling.[[40]](#endnote-40)

#### Haags Besogne

Tegen de zomer van 1597 kwam tussen Holland en Zeeland het Provisioneel Accoord tot stand. Dit maakte de weg vrij om tot een nieuwe instructie voor de admiraliteitscolleges te komen. Twee keer per jaar kwamen de admiraliteitscolleges, de stadhouder als admiraal-generaal en een afvaardiging van de Staten-Generaal bijeen, die ‘het beleydt van den oorloge te Waater, sal hebben te procedeeren’. Zij bepaalden hoeveel oorlogsschepen, zowel eigen als gehuurde schepen, voor welke taak moest worden uitrusten. In de Ordre op de Beveilinge der Zee werden de bestedingen van de convooien en licenten vastgesteld. Het ging hierbij om de verdeling over de admiraliteitscolleges van: 1) de wachtschepen ter verdediging van de zeegaten; 2) de schepen voor de logistieke ondersteuning van het leger; 3) de kustschepen voor de vloot om de vijandelijke Vlaamse kust af te sluiten (tot 1648); 4) de eventuele kruiseskaders om jacht op doorgebroken vijandelijke schepen te maken; 5) de konvooischepen ter bescherming van visserij en koopvaardij.[[41]](#endnote-41)

In het Haags Besogne met de afgevaardigden van de vijf admiraliteitscolleges waren drie machtsblokken te onderscheiden. Allereerst kan worden genoemd de stadhouder als admiraal-generaal. In de winter van 1687-1688 wist Willem III bijvoorbeeld zijn plannen voor een expeditie naar Engeland voor zijn dynastieke ambities via het Haags Besogne te realiseren. Op 13 juli 1688 gingen de Staten-Generaal akkoord en in het najaar liep de expeditievloot uit.[[42]](#endnote-42)

Een tweede machtsfactor was de Commissie tot de Zeezaken van de Staten van Holland. Via deze gewestelijke commissie drukte bijvoorbeeld Johan de Witt, raadpensionaris van 1653 tot 1672, bij afwezigheid van de admiraal-generaal (na het overlijden van Willem II op 6 november 1650 was geen nieuwe stadhouder benoemd) zijn stempel op het beleid. In augustus 1652 werd De Witt voorzitter van de Commissie tot de Zeezaken en in oktober besloten de Staten-Generaal tot de bouw van dertig grote oorlogsschepen ter beveiliging van de economische belangen. Ook zorgde hij voor een strakker toezicht op de oorlogsvloot en wilde hij de autonomie van de admiraliteitscolleges inperken. Alle goede voornemens ten spijt kon de matig uitgeruste Nederlandse vloot na de zeeslag bij Nieuwpoort (12-13 juni 1653) niet beletten dat de Engelse vloot over de Noordzee heerste.[[43]](#endnote-43)

De Zeeuwen vormden een derde machtsblok. De lijnen in Zeeland waren kort omdat Gecommitteerde Raden tevens Raden ter Admiraliteit waren, waardoor een aparte commissie voor de zeezaken niet nodig was. Zo wisten de Zeeuwse afgevaardigden de Staten-Generaal over te halen tot een grote vlootexpeditie naar Brazilië, sinds 1630 deels in Nederlands bezit en met belangrijke Zeeuwse belangen. In 1647 vertrok onder commando van Witte Cornelisz de With een expeditievloot van twaalf oorlogsschepen en 28 transportschepen met circa 6.000 militairen naar Brazilië. Tegen 1650 waren er twintig oorlogsschepen in Braziliaanse wateren actief.[[44]](#endnote-44)

De Republiek is nooit een eenheidsstaat geweest, maar een bondgenootschap van soevereine gewesten, waarbij gemeenschappelijke belangen vaak samengingen met gewestelijke belangen, maar soms ook niet. Illustratief is de Zeeuwse expeditie naar Suriname en Virginia in 1667 om de Zeeuwse handelsbelangen in de Atlantische wereld te versterken. Op 30 december 1666 voer ‘capiteijn commandeur’ Abraham Crijnssen met drie fregatten, een jacht, een fluitschip, een hoeker en een snauw richting Suriname uit. Dit was een ‘particuliere’ Zeeuwse oorlogsvloot die uitvoer zonder bemoeienis van het Haags Besogne, de Raad van State of de Staten-Generaal.[[45]](#endnote-45)

## Middelen

De financiering van de oorlogsvloot bestond uit twee delen. Voor de meer gemeenschappelijke operaties waren er de subsidies, toegekend door de Staten-Generaal en te betalen door de gewesten. Voor de regionale belangen beschikten de admiraliteitscolleges over eigen middelen. De eigen inkomsten lagen net iets hoger dan de subsidies. Leningen speelden een kleine rol bij de financiering van de oorlogsvloot. Beide financieringsvormen kenden vele verschillende potjes (zie tabel 1 en 2).

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Inkomsten | | Subsidies | Leningen | Totaal | |
|  | Convooien en   licenten | Overig |  | | |  |
| 1681-1690 | 25.984.333 | 3.832.680 | 11.095.404 | 1.600 | 40.914.018 |  |
| 1691-1700 | 35.469.963 | 7.215.513 | 42.013.406 | 1.526.000 | 86.224.880 |  |
| 1701-1710 | 28.031.419 | 6.812.420 | 30.388.084 | 1.632.000 | 66.863.923 |  |
| 1711-1720 | 25.749.613 | 6.751.871 | 5.961.254 | 2.575.900 | 41.038.637 |  |
| 1721-1730 | 24.540.210 | 6.970.847 | 5.667.806 | 2.388.200 | 39.567.064 |  |
| 1731-1740 | 21.008.180 | 6.782.144 | 1.740.287 | 834.648 | 30.365.259 |  |
| 1741-1750 | 20.125.342 | 5.916.495 | 11.457.530 | 3.067.400 | 40.566.765 |  |
| 1751-1760 | 19.616.071 | 5.962.259 | 11.624.247 | 1.894.982 | 39.097.559 |  |
| 1761-1770 | 20.894.705 | 6.342.766 | 13.921.265 | 165.600 | 41.324.337 |  |
| 1771-1780 | 17.415.438 | 5.662.414 | 13.726.040 | 815.278 | 37.619.168 |  |
| 1781-1790 | 16.341.551 | 7.604.529 | 73.457.207 | 6.898.177 | 104.301.466 |  |
| 1791-1794 | 6.250.761 | 2.398.569 | 14.462.541 | 396.500 | 23.508.372 |  |
| Totaal | 261.427.586 | 72.252.507 | 235.515.071 | 22.196.285 | 591.391.448 |  |
| Gem. per jaar | 2.293.224 | 633.794 | 2.065.922 | 194.704 | 5.187.644 |  |

*Tabel 1: Besteedbare gelden van de gezamenlijke admiraliteitscolleges, 1681-1794 (gulden).*[[46]](#endnote-46)

|  |  |
| --- | --- |
| Inkomsten | Gulden |
| Convooien en licenten | 4.382.000 |
| Derde Verhoging | 1.103.500 |
| VOC | 594.500 |
| Last- en Veilgeld | 4.867.300 |
| Subsidies | 7.000.000 |
| Niet nader gespecificeerd | 3.000.000 |
| Totaal | 20.947.300 |

*Tabel 2: Financiering van de oorlogsvloot tijdens de Eerste Engelse Oorlog, 1652-1654 (gulden).*[[47]](#endnote-47)

#### De convooien en licenten

De eigen inkomsten van de admiraliteitscolleges worden vaak aangeduid met convooien en licenten, maar het was eigenlijk een conglomeraat van retributies (heffingen) waarvoor een tegenprestatie moest worden geleverd, zoals het beschermen van de koopvaardij of de vissersvloot. Ter financiering van de oorlogsschepen werd vanaf het begin van de Opstand een licent- of verlofgeld geheven, waarmee tegen betaling mocht worden gehandeld met de vijand in bepaalde gepermitteerde goederen. Na het eind van de strijd tegen de koning van Spanje in 1648 belastten de licenten de handel met de Zuidelijke Nederlanden over de Schelde. In Holland hief het gewest ter bescherming van visserij en handelsvaart convooigeld. Dit groeide uit tot een algemene heffing op de handel met het buitenland, exclusief de Zuidelijke Nederlanden. De admiraliteitscolleges inden de convooien en licenten in hun resort over de waarde van de lading, gebaseerd op de tarieflijsten van de Staten-Generaal.[[48]](#endnote-48)

@i@[[[08-1.12\_Douanepaal.jpg]]]@/i@

Dat de Republiek uit soevereine gewesten bestond, met ieder hun eigen belangen illustreert de controverse eind jaren tachtig van de zestiende eeuw over de inning van de licenten, een geschil dat bijna tot het uiteenvallen van de Unie leidde. De drie admiraliteitscolleges in Holland inden het licentgeld in het eigen resort, terwijl de Zeeuwen dit nogmaals aan de grens met de Zuidelijke Nederlanden deden. Hollandse schippers betaalden dus dubbel. Pas in 1596 werd het compromis van het half licent overeengekomen. De Hollanders inden de helft aan de grens met de vijand en de Zeeuwen inden de andere helft in Holland. Dit compromis leidde een jaar later tot het Provisioneel Accoord.[[49]](#endnote-49)

@i@[[[08a-1.12A\_Veiling.jpg]]]@/i@

Vanwege toegenomen spanningen met Engeland werden vanaf 1651 de tarieven van de convooien en licenten met een derde (331/3%) verhoogd: de derde verhoging. Daarnaast kwamen er nog andere heffingen, zoals het last- en veilgeld bestemd voor de beveiliging (vandaar de term veilgeld) van visserij en koopvaardij. Het extra-ordinaris last- en veilgeld van 1696-1697 was bedoeld ter stimulering van de kaapvaart om de Franse handel te treffen. Gedurende de achttiende eeuw gebruikten de admiraliteitscolleges het fonds van het verhoogde last- en veilgeld ter financiering van zogenaamde buitengewone equipages (uitrustingen), zoals eskaders naar de Oostzee en de Middellandse Zee, waarbij op grote schaal geld werd geleend. De Orizontse Tol, vanaf 1649 opgebracht door Nederlandse schippers werd gebruikt om de Deense Sonttol af te kopen. Vanaf 1683 kocht de VOC de in- en uitgaande rechten van de convooien en licenten met een vast bedrag af. Het bedrag werd als volgt over de admiraliteitscolleges verdeeld: Amsterdam ½, Zeeland ¼, het Noorderkwartier en de Admiraliteit op de Maze elk 1/8. Met uitzondering van de beginjaren van de Opstand speelden inkomsten uit buitgoederen en de kaapvaart slechts een bescheiden rol.[[50]](#endnote-50)

#### Subsidies

Vanaf 1599 bleken de convooien en licenten onvoldoende om alle taken van de oorlogsvloot te financieren. In zogenaamde Extra-Ordinaris Petities vroeg de Raad van State de Staten-Generaal de admiraliteitscolleges met subsidies voor duidelijk omschreven taken financieel te ondersteunen. Om dit advies te kunnen geven, had de Raad van State een aparte Commissie tot de Zeezaken die de Staat van Oorlog ter Zee opstelde. Daarin waren minutieus de behoeften uitgewerkt, de kosten en hoeveel elk gewest, volgens de gebruikelijke verdeelsleutel, moest betalen (zie tabel 3). Nadat de gewesten de Staat van Oorlog ter Zee hadden goedgekeurd, werden deze voornemens doorgaans vele jaren achtereen herhaald. Hierdoor zijn er maar enkele Staten van Oorlog ter Zee opgesteld.[[51]](#endnote-51) Tabel 3 geeft de Staat van Oorlog ter Zee van 1629, waarbij de gewesten de gage en de kostpenningen (vergoeding voor de voeding) voor de blokkadevloot subsidiëren met een maandelijks bedrag van ruim ƒ82.000.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Bedrag | | Schepen | | | | | | |  |
|  | Gulden | % | | Maze | Amsterdam | Zeeland | Noorder-kwartier | Friesland | Totaal | |
| Gelderland | 3.572 | 4 | | 2 |  |  |  |  | 2,0 | |
| Holland | 48.028 | 58 | | 7 | 20 |  |  |  | 27,0 | |
| Zeeland | 7.564 | 9 | |  |  | 3,5 |  |  | 3,5 | |
| Utrecht | 4.802 | 6 | |  |  | 2,5 |  |  | 2,5 | |
| Friesland | 9.606 | 12 | |  | 5 |  |  |  | 5,0 | |
| Overijssel | 1.891 | 2 | |  | 1 |  |  |  | 1,0 | |
| Groningen | 4.803 | 6 | |  |  | 3,0 |  |  | 3,0 | |
| Generaliteit | 2.101 | 3 | |  |  |  |  |  |  | |
| Totaal | 82.367 | 100 | | 9 | 26 | 9,0 |  |  | 44,0 | |

*Tabel 3: Verdeling van ƒ82.367 per maand in de Staat van Oorlog ter Zee van 1629 (gulden)*.[[52]](#endnote-52)

Het voordeel van de subsidies was dat de Staten-Generaal het gemeenschappelijk belang buiten de admiraliteitscolleges om financierden, die meer lokale belangen behartigden. Het nadeel was dat de oorlogsvloot afhankelijk was van de subsidiebetalingen door de gewesten, waarbij met name de landgewesten vaak verstek lieten gaan. Tegen 1635 waren de achterstanden opgelopen tot circa vijf miljoen gulden. Rond 1700 bedroegen ze tien miljoen gulden, om tegen het eind van de achttiende eeuw te zijn verdubbeld tot twintig miljoen gulden. Met name het Admiraliteitscollege op de Maze zou hiervan de dupe worden, vanwege het relatief grote aandeel dat de landgewesten aan dit college dienden te betalen. Maar omdat de Republiek uit een unie van soevereine gewesten bestond, konden de betalingen niet worden afgedwongen.[[53]](#endnote-53)

#### Leningen

Het aangaan van leningen vormde een laatste mogelijkheid voor de admiraliteitscolleges om aan geld te komen. Er dient een onderscheid gemaakt te worden tussen rentedragende leningen, waarvoor toestemming van de Staten-Generaal nodig was, en niet-rentedragende verplichtingen waarvoor dat niet nodig was. Onder niet-rentedragende verplichtingen vielen de nog niet uitbetaalde rekeningen van leveranciers en kapiteins en gages van zeevarenden, zoals de zogenaamde kostpenningen aan de kapiteins die hierna worden uitgelegd. Na het eind van de Spaanse Successieoorlog (1702-1713) hadden de Hollandse admiraliteitscolleges in 1715 voor bijna elf miljoen gulden aan onbetaalde rekeningen liggen, ongeveer vijf keer de jaarlijkse inkomsten. Rentedragende leningen gingen pas in de achttiende eeuw een rol spelen vanwege het uitblijven van subsidiebetalingen. De gezamenlijke schuldenlast fluctueerde sterk, vooral als gevolg van uitgaven bij militaire operaties, zoals na de Franse inval in 1747 en de Vierde Engelse Oorlog (1780-1784).[[54]](#endnote-54)

#### Besluit

In vergelijking met het Staatse leger werd de oorlogsvloot maar voor een klein deel door de gewesten gesubsidieerd. De oorlogsvloot had met de convooien en licenten een inkomstenbron die los stond van gewestelijke bemoeienissen. Het grote voordeel dat de vloot boven het leger had, was dat de convooien en licenten grotendeels buiten het besluitvormingsproces van de Generaliteit omgingen. Was door de Staten-Generaal één keer een tarieflijst vastgesteld, dan bleef deze jaren achtereen van kracht. Over deze middelen hoefde in Den Haag niet jaarlijks te worden gebakkeleid. De zwakte van de convooien en licenten was de afhankelijkheid daarvan van de handel. Terwijl in tijden van oorlog de oorlogsvloot de grootste behoefte aan geld had, stagneerde dan juist de handel en daalden dus de inkomsten aan convooien en licenten. Wel hebben de Staten-Generaal verschillende keren geprobeerd de inkomsten uit de convooien en licenten te verhogen, zoals in de jaren 1625-1639 en 1687-1690. Ten slotte was er in de jaren zeventig van de achttiende eeuw de discussie over vlootherstel of legeraugmentatie: moest het leger of de vloot worden versterkt? Dit leidde niet tot aanpassingen van de convooien en licenten, maar wel tot enkele belangrijke subsidies om de oorlogsvloot financieel te steunen, maar het was *too little, too late*. Tijdens de Vierde Engelse Oorlog was de Nederlandse oorlogsvloot geen partij voor de Royal Navy.[[55]](#endnote-55)

## De Raden ter Admiraliteit

Vijf admiraliteitscolleges – drie in Holland, één in Zeeland en één in Friesland – rustten de oorlogsvloot uit; het zogenaamd equiperen. Het Admiraliteitscollege op de Maze in Rotterdam was het oudste, opgericht in 1575, en gold als eerste onder zijn gelijken, dat ook het vlaggenschip uitrustte. Wanneer bijvoorbeeld de gezamenlijke admiraliteitscolleges met elkaar overlegden, was De Maze de spreekbuis. Rotterdam bekleedde ook het voorzitterschap van het Haags Besogne.[[56]](#endnote-56) Het Admiraliteitscollege te Middelburg was in 1586 opgericht en stond bekend als de Admiraliteit van Zeeland. In Zeeland waren Gecommitteerde Raden eveneens Raden ter Admiraliteit waardoor de zeezaken in Zeeland een sterk gewestelijk karakter hadden.[[57]](#endnote-57) Het Admiraliteitscollege van Friesland was pas in 1597 opgericht. Dit college heeft de minste activiteiten ontplooid en liet zijn deel in de equipage vaak aan Amsterdam over.[[58]](#endnote-58) De Admiraliteit van het Noorderkwartier was in 1586 opgericht en stond bekend als de Admiraliteit van West-Friesland of de Admiraliteit van het Hollands Noorderkwartier.Het college vergaderde driemaandelijks bij toerbeurt in Hoorn en Enkhuizen.[[59]](#endnote-59) Het Admiraliteitscollege van Amsterdam, opgericht in 1588, was veruit het belangrijkste.[[60]](#endnote-60)  
@i@[[[09a-1.14a\_AdmiraliteitHarlingen.jpg]]] [[[09b-1.14b\_KussenZeeland.jpg]]]@/i@

@i@[[[09c-1.14c\_WapenkussenAA.JPG]]] [[[09d-1.14d\_GecommitteerdeRaden.jpg]]]@/i@

Om tot een gezamenlijk optreden van de oorlogsvloot te komen, waren er drie instanties betrokken. Allereerst het Haags Besogne waarbij de admiraliteitscolleges twee keer per jaar met de admiraal-generaal en/of met de Gecommitteerden ‘tot de zaken der zee’ van de Staten-Generaal overlegden. Ten tweede stelden de admiraal-generaal of de Staten-Generaal bij elk college een luitenant-admiraal aan. Ten derde benoemde het bevoegd gezag een vlootvoogd over het eskader en gaf hem een instructie mee.[[61]](#endnote-61) Vaak was dat bevoegd gezag de Staten-Generaal, maar bij de expeditie van Crijnssen naar Suriname waren dat de Staten van Zeeland en in 1689 verstrekte koning-stadhouder Willem III, waarschijnlijk in zijn functie als admiraal-generaal, de instructie aan Arthur Herbert, Earl of Torrington, vlootvoogd over de gecombineerde Engels-Nederlandse vloot.[[62]](#endnote-62) @i@[[[10-1.15\_nwMauritshuis.jpg]]]@/i@

Het fundament van de admiraliteitscolleges was de Instructie van de Staten-Generaal van 13 augustus 1597, waarin de samenstelling, de taken en de bevoegdheden van de Raden ter Admiraliteit waren vastgelegd. Elke college had een resort (gebied) waar het de zeggenschap had over de rechtspraak, de inning der convooien en licenten, de zeezaken en het uitrusten van de oorlogsschepen. Het belang van de admiraliteitscolleges en daarmee het aandeel in de uitrusting van de oorlogsvloot was globaal: Amsterdam ½, Zeeland ¼, het Noorderkwartier, op de Maze en Friesland elk 1/8.[[63]](#endnote-63)

Een admiraliteitscollege bestond uit een collegiaal bestuur van tien tot twaalf leden, benoemd door de Staten-Generaal op voordracht van de gewesten die zij vertegenwoordigden.[[64]](#endnote-64) De Raden kwamen uit de bestuurlijke elite van de Republiek. De helft of iets meer van de leden kwam uit het eigen gewest, aangevuld met bestuurders uit andere gewesten. De afvaardiging van zowel de ‘eigen’ leden als de buitenleden weerspiegelt de complexe bestuurlijke inrichting van de Republiek (zie tabel 4). Deze nogal ingewikkelde structuur zorgde er wel voor dat de gewesten van elkaars zeezaken op de hoogte waren en dat de landgewesten bij de oorlogsvloot betrokken waren. Sommige leden zaten voor het leven, anderen slechts enkele jaren. De invloed van de buitenleden wisselde nogal. Sommigen woonden slechts sporadisch vergaderingen bij, anderen namen juist actief deel.[[65]](#endnote-65)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vanaf** | Gewest | Aantal | Zetelverdeling tussen kwartieren/standen | Zittingstermijn |
|  |  |  |  |  |
| **Op de Maze** | | | | |
| 1597 | Gelderland | 1 | Beurtelings de kwartieren Nijmegen, Zutphen en de Veluwe | Drie jaar |
| 1597 | Holland | 6/7 | Ridderschap, Dordrecht, Delft, Rotterdam, Gorinchem (vanaf 16251), Schiedam, Den Briel | Drie jaar (sinds 1622) |
| 1597 | Zeeland | 1 | Vlissingen | Voor het leven |
| 1597 | Utrecht | 1 | Beurtelings Ridderschap, Geëligeerden (kerkelijke afgevaardigden) en Utrecht voor de Steden | Zes jaar |
| 1627 | Overijssel | 1 | Beurtelings de Ridderschap namens de drie plattelandskwartieren en de drie steden in de volgorde Salland, Deventer, Twente, Kampen, Vollenhove en Zwolle | Drie jaar |
| 1644 | Friesland | 1 | Oostergo, bij toerbeurt tussen de grietenijen, voor het eerst in 1669 | Drie jaar |
|  |  |  |  |  |
| **Amsterdam** | | | | |
| 1597 | Gelderland | 1 | Beurtelings de kwartieren Nijmegen, Zutphen en Veluwe | Drie jaar, later zes jaar |
| 1597 | Holland | 4/6 | Ridderschap (vanaf 1601), Haarlem (vanaf 1606), Leiden, Amsterdam, Gouda, Schiedam (tot 1601), Edam | Drie jaar. Lid Ridderschap voor het leven |
| 1597 | Zeeland | 1 | Middelburg | Voor het leven |
| 1597 | Utrecht | 1 | Beurtelings Ridderschap, Geëligeerden en Utrecht voor de Steden | Zes jaar |
| 1597 | Overijssel | 1 | Beurtelings de Ridderschap namens de drie plattelandskwartieren en de drie steden in de volgorde Salland, Deventer, Twente, Kampen, Vollenhove en Zwolle | Drie jaar |
| 1597 | Groningen | 1 | Beurtelings Stad en Ommelanden. De zetel van de Ommelanden beurtelings voor de kwartieren Hunsingo, Fivelgo en Westerkwartier | Lid stad één jaar en lid Ommelanden twee jaar |
| 1606 | Friesland | 1 | Beurtelings Zevenwolden en Steden | Drie jaar |
|  |  |  |  |  |
| **Zeeland** | | | | |
| 1597 | Zeeland | 6/7 | De zeven (in stadhouderloze tijdvakken zes) leden van Gecommitteerde Raden (het verschil is de vertegenwoordiger van Eerste Edele/stadhouder) | Voor het leven |
| 1597 | Holland | 2 | Eén zetel permanent voor Amsterdam. De andere zetel beurtelings voor Dordrecht, Delft en Rotterdam | Het Amsterdamse lid voor het leven. De overige leden voor zeven jaar |
| 1597 | Utrecht | 1 | Beurtelings Ridderschap, Geëligeerden en Utrecht voor de Steden | Voor zeven jaar |
|  |  |  |  |  |
| **Noorderkwartier** | | | | |
| 1597 | Holland | 6 | Amsterdam (vanaf 1625), Gorinchem (tot 1625)1, Alkmaar, Hoorn, Enkhuizen, Monnickendam en Medemblik ieder één zetel. | Meeste Hollandse leden voor drie jaar; het Noorderkwartier twee jaar; Amsterdam voor het leven |
| 1597 | Zeeland | 1 | Zierikzee (formeel vanaf 1711, daarvoor doorgaans al toebedeeld aan iemand uit die stad). | Het Zeeuwse lid voor het leven |
| 1597 | Utrecht | 1 | Beurtelings Ridderschap, Geëligeerden en de Steden. De zetel van de Steden voor Utrecht tot 1623, daarna beurtelings voor Amersfoort, Rhenen, Wijk bij Duurstede en Montfoort. | Voor drie jaar |
| 1597 | Overijssel | 1 | Beurtelings de Ridderschap namens de drie plattelandskwartieren en de drie steden in de volgorde Salland, Deventer, Twente, Kampen, Vollenhove en Zwolle | Voor drie jaar |
| 1603 | Gelderland | 1 | Beurtelings ridderschap en steden van elk kwartier. De stedelijke zetel beurtelings voor Nijmegen, Tiel en Zaltbommel (kwartier Nijmegen), Zutphen, Doesburg, Doetinchem, Lochem en Groenlo (graafschap Zutphen; de stad Zutphen had vaker de beurt), Arnhem, Harderwijk, Wageningen, Hattem en Elburg (kwartier Veluwe; Arnhem had vaker de beurt). | Voor drie jaar |
| 1606 | Friesland | 1 | Westergo, bij toerbeurt tussen de grietenijen (dorpen), voor het eerst in 1671 | Voor drie jaar |
|  |  |  |  |  |
| **Friesland** | | | | |
| 1597 | Friesland | 4 | Één zetel per kwartier (Oostergo, Westergo, Zevenwolden en de Steden). Binnen de kwartieren bij toerbeurt tussen de grietenijen. De stedelijke zetel werd door de stadhouder begeven | Eerst twee jaar, later drie jaar |
| 1597 | Holland | 1 | Beurtelings tussen Schoonhoven en Purmerend | Drie jaar |
| 1597 | Utrecht | 1 | Beurtelings Ridderschap, Geëligeerden en de Steden. De zetel van de Steden voor Utrecht tot 1623, daarna beurtelings voor Amersfoort, Rhenen, Wijk bij Duurstede en Montfoort | Zes jaar |
| 1597 | Groningen | 2 | Stad en Ommelanden ieder één zetel. De zetel van de Ommelanden beurtelings voor de kwartieren Hunsingo, Fivelgo en Westerkwartier | Lid stad één, lid Ommelanden twee jaar |
| 1647 | Gelderland | 1 | Beurtelings ridderschap en steden van elk kwartier. De stedelijke zetel beurtelings voor Nijmegen, Tiel en Zaltbommel (kwartier Nijmegen), Zutphen, Doesburg, Doetinchem, Lochem en Groenlo (graafschap Zutphen; de stad Zutphen had vaker de beurt), Arnhem, Harderwijk, Wageningen, Hattem en Elburg (kwartier Veluwe; Arnhem had vaker de beurt) | Één of anderhalf jaar |
| 1647 | Overijssel | 1 | Beurtelings de Ridderschap namens de drie plattelandskwartieren en de drie steden in de volgorde Salland, Deventer, Twente, Kampen, Vollenhove en Zwolle | Drie jaar |

*Tabel 4: Samenstelling Raden ter Admiraliteit per admiraliteitscollege, 1597-1795.*[[66]](#endnote-66)

In Amsterdam vergaderden de Raden doorgaans viermaal in de week, dinsdag tot en met vrijdag vanaf tien uur zolang noodzakelijk was, hierbij terzijde gestaan door de secretaris of advocaat-fiscaal en het kantoorpersoneel. Het voorzitterschap rouleerde. Ze zaten aan een lange tafel, de president van de week aan het hoofd. Na het gebed en goedkeuring van de besluiten van de vorige vergadering werden de ingekomen stukken behandeld, de lopende zaken besproken en beslist of ze voor nader onderzoek naar een commissie (bijvoorbeeld die van de convooien en licenten) moesten worden verwezen. Na de rondvraag werden tot slot hogere en lagere functionarissen voor de balie in de zaal toegelaten om orders te ontvangen, bepaalde kwesties toe te lichten of eigen problemen naar voren te brengen. De Raden namen het hoger personeel aan, zoals de advocaat-fiscaal en de ontvanger-generaal, de vlagofficieren en de commandanten. In oorlogsjaren werd er vaker vergaderd, ook gedurende de weekenden. Was een Raad lid van een van de commissies, dan waren er extra vergaderingen. De Raden van de commissie tot de equipage waren belast met de koop, aanbesteding of huur van oorlogsschepen. Vertrekkende schepen werden uitgeleide gedaan en binnengelopen schepen werden op de rede bezocht. Het lijkt een groot aantal taken en verantwoordelijkheden, maar al met al vergde een lidmaatschap van een admiraliteitscollege, zelfs voor een actief lid, geen grote inspanning.[[67]](#endnote-67)@i@[[[11-1.17\_Zittingneming.jpg]]]@/i@

De admiraliteitscolleges hadden vier taken. Allereerst was dat de adviesfunctie in het Haags Besogne. Comfortabel reisden enkele Raden, met fiscaal of secretaris, enkele malen per jaar met het jacht naar Den Haag, waar de heren in het admiraliteitslogement verbleven. Vanwege de aanzienlijke onkostenvergoedingen waren dergelijke reisjes, afgezien van het jaargetijde, aantrekkelijk.[[68]](#endnote-68) Daarnaast waren er drie uitvoerende taken, waarbij de Raden door een aparte functionaris werden ondersteund: de advocaat-fiscaal was verantwoordelijk voor de rechtspraak, de ontvanger-generaal inde de convooien en licenten en de equipagemeester verzorgde de zeezaken, dat wil zeggen dat hij verantwoordelijk was voor de bouw en uitrusting van de oorlogsschepen.@i@[[[12-1.18\_Admiraliteitsjagt.jpg]]]@/i@

Van oudsher behoorde de rechtspraak ter zee tot de belangrijkste taken van de admiraal, maar zijn tevens het minst onderzochte onderdeel van de werkzaamheden van de admiraliteitscolleges.[[69]](#endnote-69) Het admiraliteitscollege had de jurisdictie over: 1) de rechtspraak over de prijzen en buitgoederen; 2) zaken van zeeroof; 3) strafzaken tegen opvarenden; 4) fraudes bij de convooien en licenten.[[70]](#endnote-70)

De rechtbank van het admiraliteitscollege stond bekend als het Prijzenhof. De leden van het hof spraken recht uit naam van de Staten-Generaal. Om eventuele misstanden te voorkomen bestond het hof uit Raden uit het eigen gewest en Raden uit de andere gewesten en ze wisselden maandelijks.[[71]](#endnote-71) Belangrijk waren de buitgoederen: prijzen opgebracht door particuliere commissievaarders (kapers), nemingen van oorlogsschepen en overtredingen van de convooien en licenten, waarbij de lading als buitgoed werd geconfisqueerd. Met de VOC en de WIC bestonden er aparte regelingen voor de buit behaald buiten Europa. De advocaat-fiscaal had de leiding bij de afwikkeling van de buitgoederen. Voor het Prijzenhof trad hij als eiser of aanklager op namens de kaperkapiteins. De tot goede prijs verklaarde schepen, buitgoederen en de geconfisqueerde handelswaar werden publiekelijk geveild door de vendumeester. Deze stelde ook de zogenaamde repartitie op: de verdeling van de buitgelden over de verschillende belanghebbende partijen. Na aftrek van de veilingopbrengst van allerhande kosten, bijvoorbeeld voor pakhuishuur of bewaking van het prijsschip kreeg de admiraal-generaal van de netto-opbrengst dan een tiende en het admiraliteitscollege een vijfde deel. De rest van het bedrag werd verdeeld tussen de reders, kapitein en bemanning van het kaperschip.[[72]](#endnote-72)

Verder controleerde de fiscaal de inning van de convooien en licenten. Bleken er nalatigheden te zijn gepleegd, zoals het niet correct opgeven van de lading, dan diende hij die te vervolgen. Daarnaast was hij betrokken bij de totstandkoming van de tarieflijsten van de convooien en licenten. Ten slotte stelde hij het ontwerp van de instructies voor admiraliteitsfunctionarissen en de eskadercommandanten op.[[73]](#endnote-73)

De ontvangers-generaal waren verantwoordelijk voor de inning van de convooien en licenten in het ressort: 1) voor De Maze: het Zuiderkwartier van Holland, de stroomgebieden van Rijn, Maas en Waal en de zuidelijker gelegen gebieden in Staats-Brabant en Staats-Limburg; 2) voor Zeeland: Zeeland, Staats-Vlaanderen en westelijk Staats-Brabant; 3) voor Friesland: Friesland, Groningen en Drenthe; 4) voor het Noorderkwartier: het Noorderkwartier, de Waddeneilanden (vanaf 1715) en Overijssel; 5) voor Amsterdam: Amsterdam, de Waddeneilanden (tot 1715) het stroomgebied van de IJssel en de Utrechtse en Noord-Gelderse wateren.

@i@[[[13-1.18a\_Kaartconvooien07.jpg]]]@/i@

@i@[[[13a-1.19\_TolhuisWapenbord.jpg]]]@/i@

Verspreid over de Republiek waren er ongeveer 130 kantoren waar de in- en uitgaande rechten werden ingevorderd. In elk kantoor waren minimaal drie functionarissen werkzaam, aangevuld met ondersteunend personeel zoals knechten en roeiers. De collecteur nam de aangifte van de vervoerder in ontvangst. Werd die in orde bevonden, dan werd de verschuldigde belasting geïnd door de ‘chercher’ die de aangifte nog eens controleerde. Bij kantoren gelegen langs een rivier werd hij naar de schepen geroeid. Per kantoor was ook een controleur aanwezig. De fiscaal vergeleek de administratie van de chercher met die van de controleur. Mogelijk waren meer dan duizend functionarissen bij de inning van de convooien en licenten betrokken, die dan ook zwaar op de middelen drukten. Berucht was het kantoor in Sloten (Friesland). In 1779, bijvoorbeeld, inde de collecteur er maar ƒ26, terwijl de onkosten voor de functionarissen, inclusief huishuur, ƒ621 bedroeg.[[74]](#endnote-74)

De ontvanger-generaal trad niet alleen op als de ontvanger voor het ressort, maar alle inkomsten en uitgaven van het College liepen via zijn administratie.[[75]](#endnote-75) De belangrijkste middelen waren de heffingen en belastingen, de ‘buiten en prinsen’ (de opbrengsten van verkochten buitgoederen en prijsgemaakte schepen) en de subsidies van de Generaliteit (zie hierboven onder middelen). De grootste uitgaven waren de gages voor de zeevarenden en de kostpenning voor de voeding. De kosten voor het personeel aan land, van de traktementen voor de Raden ter Admiraliteit tot de functionarissen betrokken bij de inning der convooien en licenten, waren vrij stabiel. Ongeveer een derde werd besteed aan de aanschaf van materialen en goederen, de scheepswerven, lijnbanen en arsenalen, arbeidslonen en de huur van schepen, schuiten, pakhuizen et cetera. Een aparte uitgavepost vormden de rentebetalingen. Een probleem waartegen de admiraliteitscolleges aanliepen was dat de kosten van bouw en uitrusting van oorlogsschepen in de loop der jaren sterk stegen. Een schip van circa 52 stukken kostte rond 1653 ƒ70.000, tegen ƒ240.000 in 1781 (zie het volgende deel).[[76]](#endnote-76)

De rekeningen te water (de inkomsten en uitgaven betreffende de oorlogsvloot) moesten vanaf 1608 door de Generaliteitsrekenkamer in Den Haag worden gecontroleerd. Hiertoe dienden de rekeningen en de acquitten (bijlagen) naar Den Haag te worden opgestuurd. Na goedkeuring werden de bijlagen weer teruggestuurd, waarbij een kopie van de rekening in Den Haag achterbleef. Vanaf ongeveer 1681 zijn de rekeningen van alle vijf de admiraliteitscolleges bewaard gebleven. Het Admiraliteitscollege Zeeland heeft zich vaak onttrokken aan de Haagse controles. De Rekenkamer van Zeeland controleerde de Zeeuwse rekeningen. Hierdoor zijn er voor Zeeland veel bijlagen met waardevolle informatie bewaard beleven, dit in tegenstelling tot de andere colleges. Zo is veel materiaal verloren gegaan bij de brand van het Ministerie van Marine in 1844.[[77]](#endnote-77)

De bouw en uitrusting van schepen in eigen beheer was toevertrouwd aan de equipagemeester. Die had de leiding over een uiteenlopend aantal personeelsleden, te beginnen met de scheepstimmerbaas en dan nog allerlei ambachtslieden, zoals timmerlieden, schilders en zeilmakers en verder sjouwers en andere ongeschoolde werkers. De equipagemeester moest ervoor zorgen dat de arsenalen en werven over voldoende materialen beschikten voor de equipage (uitrusting) van de oorlogsschepen: scheepshout, ijzerwerk voor bouten en spijkers, rondhouten, touwwerk, zeilen, geschut, ankers, vet, teer, pek, harpuis en kaarsen. Daarnaast was hij verantwoordelijk voor het transport van de goederen naar de werf en de magazijnen en van daar naar de schepen. De eigenlijke werkzaamheden werden door opzichters en knechten gedaan. De bouw van de schepen op de werf werd toevertrouwd aan de meester-scheepstimmerbaas. Vijftig man konden in vijf maanden een scheepshol van 180 voet in elkaar timmeren. De afbouw van het schip duurde ongeveer even lang.[[78]](#endnote-78)

## Taken en inzet

Voor de Republiek was de inzet van de krijgsmacht, in de woorden van legerofficier Carl von Clausewitz (1870-1831) ‘niets anders dan de voortzetting van de politiek met andere middelen’: de politiek bepaalt, de militair voert uit.[[79]](#endnote-79) Oorlogsschepen vormden in dit verband een veelzijdig en flexibel machtsmiddel, die dicht bij huis als kustwacht of logistieke ondersteuning van het Staatse leger dienden, ver weg expeditionair konden optreden, maar ook defensief vrachtvaarders begeleidden of offensief slag leverden met de vijand. Globaal kon de zeemacht als volgt worden ingezet: 1) op en in de binnen- en kustwateren bij wat men tegenwoordig *brown water (littoral) operations* noemt;[[80]](#endnote-80) 2) bij economische oorlogvoering zoals konvooiering, blokkades en kaapvaart; 3) expeditionair bij *power projection from the sea*;[[81]](#endnote-81) 4) als vloot om slag met de vijand te leveren. Als handelsnatie zette de Republiek de zeemacht vooral in om haar economische belangen te beschermen.

#### Op de binnenwateren, bewaking zeegaten en de kustwateren

De *brown water operations* van de zeemacht waren veelzijdig en omvatten globaal: slag leveren met de vijand, logistieke ondersteuning bij expeditionair optreden van het Staatse leger, de bewaking van de zeegaten en de wachtschepen voor de inning van de convooien en licenten.[[82]](#endnote-82)

Gedurende de beginfase van de Opstand vond de strijd tussen opstandelingen en de loyalisten op de binnenwateren plaats, waaronder de Slag op de Zuiderzee (11 oktober 1573), de Slag op het Haarlemmermeer (26 mei 1573), de Slag bij Bergen op Zoom (29 januari 1574) en de Slag bij Lillo (30 mei 1574).[[83]](#endnote-83) Een opmerkelijke operatie was het ontzet van Leiden in 1574 door een Zeeuwse vloot, waarbij land onder water werd gezet voor een offensieve operatie om de belegerde stad te bereiken. Inundaties werden namelijk vooral als verdedigingsmiddel gebruikt.[[84]](#endnote-84) Een laatste grote ‘zeeslag’ vond plaats in september 1631 op het Slaak. Het was een ultieme poging van het Habsburgs gezag om weer controle te krijgen over de Zeeuwse wateren en de toegang tot Antwerpen. Dat werd een mislukking: een Nederlandse vloot van ongeveer vijftig schepen versloeg bij Sint Philipsland een *armada* uit Antwerpen van ruim honderd sloepen en platboomde vaartuigen, bemand met meer dan 5.000 soldaten en bootsgezellen.[[85]](#endnote-85)@i@[[[14-1.20\_OntzetvanLeiden.jpg]]]@/i@

Bij amfibische operaties verleende de zeemacht het Staatse leger ondersteuning. Het bekendste is de tocht naar Vlaanderen in 1600, met de Slag bij Nieuwpoort als gevolg. Vanuit Vlissingen werden 13.000 infanteristen, 3.000 cavaleristen en 37 vuurmonden door meer dan duizend schepen en transportschepen naar Philippine bij Terneuzen overgezet om vervolgens via Brugge naar het belegerde (Staatse) Oostende op te trekken. Nieuwpoort leverde Maurits veel roem op maar weinig resultaten.[[86]](#endnote-86)@i@[[[15-1.21\_Vlootlanding.jpg]]]@/i@

Na de roerige beginjaren van de Opstand beschikte elk admiraliteitscollege over tien tot twintig binnenschepen. Het operatiegebied van deze schepen hing nauw samen met het ressort waarbinnen het admiraliteitscollege de convooien en licenten inden. Zo was het Admiraliteitscollege Amsterdam niet alleen verantwoordelijk voor de inning in de eigen haven, maar ook op Texel en Vlieland (tot 1715). Sommige van deze schepen waren continu in dienst, zoals het wachtschip op de Schelde voor fort Lillo, andere werden in de winter opgelegd omdat handel en scheepvaart stilvielen.[[87]](#endnote-87)

De kustverdediging bestond uit licht bewapende uitleggers (kleinere vaartuigen) die de zeegaten bewaakten en die bij gevaar alarm konden slaan, waarna zwaardere schepen zoals vlieboten en later fregatten de bewaking konden overnemen. In de zomer van 1666 tijdens de Tweede Engelse Oorlog ging het mis. De uitlegger, enkele konvooiers en verschillende gewapende koopvaarders waren geen partij voor de negen fregatten, vijf branders en zeven kitsen (tweemasters) van Robert Holmes toen die op 19 augustus het Vlie binnenvoeren. Er gingen 140 koopvaarders verloren en het dorp West-Terschelling ging in vlammen op.[[88]](#endnote-88)

Tijdens de Oostenrijkse Successieoorlog (1740-1748) bleef de Republiek neutraal, maar op 18 april 1747 trokken Franse troepen Zeeuws-Vlaanderen binnen om zo de pro-Britse Nederlanders onder druk te zetten. In allerijl verzamelde zich een Brits-Nederlands eskader op de Westerschelde van 28 kleinere vaartuigen, 21 schepen van de Royal Navy en 11 kapitale Nederlandse oorlogsschepen onder leiding van Matthew Michell en Cornelis Schrijver. Zeeland was gered, maar Bergen op Zoom viel na een beleg van twee manden op 16 september in Franse handen.[[89]](#endnote-89)

@i@[[[16-1.22\_Bonfire.jpg]]]@/i@

#### Economische oorlogvoering

Transport over water was snel, efficiënt en redelijk veilig. Veel goederenverkeer vond dan ook over zee plaats. Strijd ter zee had vooral het karakter van economische oorlogvoering met de inzet van zowel publieke als private middelen: defensief in de vorm van blokkades en konvooien, offensief als kaapvaart en kruiseskaders. Met name gedurende de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) kwamen meerdere vormen van economische oorlogvoering voor.

Een gekend middel om de vijand te treffen was een blokkade. Nederlandse oorlogsschepen hebben tientallen jaren Nieuwpoort, Oostende en Duinkerke afgesloten om de handel van de vijand te treffen. Vanaf januari 1589, met onderbreking van het Twaalfjarig Bestand (1609-1621), tot het eind van de oorlog tegen de koning van Spanje in 1648 was het met schepen blokkeren van de Vlaamse kust de belangrijkste taak van de oorlogsvloot. In Azië deden VOC-schepen hetzelfde door de Portugese haven Goa jarenlang af te sluiten.[[90]](#endnote-90) Voor een blokkade is meestal een lange adem nodig, terwijl zelden de doelen worden bereikt. @i@[[[17-1.23\_BlokkadevlootVlaanderen.jpg]]]@/i@

Het verlenen van konvooi, het beschermd geleiden van koopvaardij en visserij tegen oorlogshandelingen en zeeroof, is een beproefd middel om de scheepvaart te beschermen. De bewapende geleideschepen werden aangeduid als ‘vredeschepen’, daarna ook als ‘schepen van oorloge’ en vanaf de tweede helft van de zestiende eeuw als ‘convoyschepen’ of ‘convoyers’. Gedurende de beginjaren van de Opstand verliep de uitrusting van konvooiers moeizaam, maar met de eerste Ordre op de Beveiliging der Zee van januari 1589 werd het een vaste taak van de oorlogsvloot: van acht konvooischepen in 1589, naar 38 in 1596 tot 47 in 1607. Omdat het hier vaak om lokale belangen van kooplieden en vissers ging, werkte de oorlogsvloot samen met private partijen, zoals met de VOC bij het beschermen van de retourvloot in Het Kanaal en de Noordzee en het College van de Grote Visserij voor de bescherming van de visserijvloot.[[91]](#endnote-91)

@i@[[[18-1.23a\_CollegeVisserij.jpg]]] [[[19-1.24\_uitgeknHaringbuizen.jpg]]]@/i@

Een goedkope manier, althans voor de overheid, om de veiligheid op zee te vergroten was om vissers en schippers te verplichten hun schepen beter te beveiligen. In maart 1603 vaardigden de Staten van Holland uitgebreide voorschriften uit betreffende de grootte van de schepen, de minimale omvang van de bemanning en de bewapening aan kanonnen (bij de Koninklijke Marine steevast kanons genoemd) en handwapens.[[92]](#endnote-92) Later lieten de overheden dit over aan de verschillende belangenorganisaties zoals het College van de Grote Visserij, dat de belangen van de haringvisserij behartigde, en de Gecommitteerden van de Groenlandsche Visserye voor de walvisvaart dat deed. De Directie van de Levantse Handel regelde dit voor de gevaarlijke vaart op de Middellandse Zee. En tenslotte was er de Directie der Oostersche Handel en Reederijen voor de Oostzeehandel.[[93]](#endnote-93)@i@[[[20-1.25a\_Straatvaarder.jpg]]]@/i@

@i@[[[20a-1.25b\_FluitschipBeerstraten.jpg]]]@/i@

Gedurende de lange zeventiende eeuw van globaal 1590 tot 1713 bestond de zeemacht deels uit particuliere ondernemers in geweld (zie tabel 5). Deze zogenaamde kaapvaart, het nemen van handelsschepen om de vijand economisch te treffen en om met de verkoop van buitgoederen inkomsten voor de oorlogsschepen te genereren, mocht uitsluitend in tijden van oorlog plaatsvinden met toestemming van het bevoegd gezag, anders was het zeeroof. Kaapvaart kon zowel door oorlogsschepen als door particulieren worden gebezigd. Het tweede wordt ook wel commissievaart of ‘vaart ter vrije neringe’ genoemd. Door de Watergeuzen was de Nederlandse oorlogsvloot vanaf het begin diep geworteld in deze vorm van oorlogvoering.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Conflict | Commissies | Prijzen | Opbrengst |
| 1572-1609 | Opstand | ? | 450 | 1.307.167 |
| 1621-1648 | Opstand | ? | 1.400 | 55.000.000 |
| 1652-1654 | Eerste Engelse Oorlog | ? | 99 | 520.400 |
| 1664-1667 | Tweede Engelse Oorlog | 35 | 573 | 4.316.700 |
| 1672-1678 | Hollandse Oorlog | 274 | 1.119 | 10.893.326 |
| 1688-1697 | Negenjarige Oorlog | 400-500 | 1.107 | 13.544.136 |
| 1702-1713 | Spaanse Successieoorlog | 623 | 1.759 | 22.747.762 |

*Tabel 5: Overzicht van de Nederlandse kaapvaart, 1572-1713 (gulden).*[[94]](#endnote-94)

Kaapvaart was een strak gereguleerd bedrijf. Het bevoegd gezag, zoals de Staten-Generaal, de gewestelijke Staten of de stadhouder, gaf de commissie (kaperbrief of goedkeuring) uit en de daarbij behorende instructie. In de praktijk verleenden de admiraliteitscolleges deze.[[95]](#endnote-95) Om misstanden tegen te gaan nam in de loop der tijd de regelgeving toe. Zo diende een aanvraag voor een kaperbrief vergezeld te gaan van een verklaring van goed gedrag. Om er voor te zorgen dat de kaperkapitein zich aan de instructie hield en om misdragingen op zee te voorkomen, dienden enige eerzame lieden borg voor hem te staan, tegen een bepaald bedrag. Bij overtreding kon de borgsom worden gevorderd. Bij het afhalen van de commissiebrief werd de kapitein door de Raden ter Admiraliteit beëdigd. Om zeeroof tegen te gaan dienden vlak voor vertrek de commissiebrief, de instructie en de orders van de rederij, waarbij doel en voornemen van de reis omschreven waren, te worden overlegd aan de advocaat-fiscaal.[[96]](#endnote-96)@i@[[[21-1.27\_Kaperschepen2185.jpg]]]@/i@

Bij terugkeer in de thuishaven werd de prijs of neming ontladen. Functionarissen van de admiraliteit maakten een inventaris op en stelden de waarde van de prijs en de geconfisqueerde goederen vast. Het schip kreeg bewaking en de buitgoederen werden tijdelijk opgeslagen. De deurwaarder van het college liet vervolgens aanplakbiljetten ophangen om de publieke veiling van de buitgoederen aan te kondigen. De vendumeester verkocht de goederen bij opbod en legde hierover verantwoording af aan de ontvanger-generaal. Mocht later tijdens het proces voor het Prijzenhof vast komen te staan dat de kaping onrechtmatig was, dan werden de benadeelde reders en kooplieden van het genomen schip schadeloos gesteld uit de veilingopbrengst.[[97]](#endnote-97)

In welke mate kaapvaart tot de oorlogsinspanning heeft bijgedragen, is lastig te bepalen. De overheid vond het vaak wel belangrijk en heeft de commissievaart met premies gestimuleerd.[[98]](#endnote-98) Voor enkele belanghebbenden moet het zeker belangrijk zijn geweest. De stadhouders hebben als admiraal-generaal er miljoenen aan verdiend. Alleen al van de opbrengst van de zilvervloot van Piet Heyn ontving Frederik Hendrik ƒ700.000.[[99]](#endnote-99) De VOC zou de moeilijke beginjaren niet overleefd hebben zonder de inkomsten uit kaperijen.[[100]](#endnote-100) Dat gold nog sterker voor de WIC. Tegen 1650 was het wel gedaan met de kaapvaart in Braziliaanse wateren en de macht van de Compagnie nam snel af.[[101]](#endnote-101) Verder heeft met name in Zeeland de maritieme sector geprofiteerd van de commissievaart. In Vlissingen legde zelfs de visserijbranche het op den duur af tegen die van de vrije nering.[[102]](#endnote-102) Aan de andere kant waren de inkomsten voor de admiraliteitscolleges uit de buitgoederen en de geconfisqueerde goederen nogal wisselend; zelden meer dan enige tienduizenden guldens per jaar, met incidenteel een uitschieter.[[103]](#endnote-103)

#### Expeditionair optreden

Oorlogsschepen waren uitermate geschikt om ver van huis op te treden. Schepen zijn nu eenmaal eenvoudiger ergens heen te dirigeren dan legereenheden. Zo zijn er geen dure en kwetsbare bases nodig. Dit expeditionaire optreden wordt in militaire kringen aangeduid met *power projection from the sea*, het gebruik van maritieme militaire eenheden om de gebeurtenissen op het land te beïnvloeden. Dit kan subtiel in de vorm van vlagvertoon, zoals *gunboat diplomacy*, of als beveiliging en logistieke ondersteuning.[[104]](#endnote-104)

Allereerst waren er amfibische operaties. Berucht waren de zogenaamde landgangen van de Watergeuzen: amfibische overvallen om de loyalisten te plunderen.[[105]](#endnote-105) Zo vinden er bij amfibische operaties landingen plaats door verplaatsing van gevechtseenheden over water naar land, zoals de eerder genoemde tocht naar Vlaanderen in 1600, of andersom om legereenheden in veiligheid te brengen.[[106]](#endnote-106) In 1688 maakte stadhouder Willem III, getrouwd met Mary Stuart, dochter van de Engelse koning Jacobus II, aanspraak op de Engelse troon. Dit leidde tot de grootste amfibische operatie van die tijd. Bij Torbay in Zuid-Engeland zette een Nederlandse vloot op 15 november 1688 een klein maar ervaren expeditieleger van 11.200 man infanterie en 4.000 cavaleristen aan land. De vloot telde 330-340 troepentransportschepen van galjoten en fluitschepen, 60-70 pinken met voorraden, en ruim veertig linieschepen, zes fregatten, veertien branders en zeven adviesjachten. Met zo’n enorme scheepsmacht moest succes wel verzekerd zijn![[107]](#endnote-107) @i@[[[22-1.28\_TochtWillemIII.jpg]]]@/i@

Invloed uitoefenen middels een demonstratie van macht door het zenden van een of meer oorlogsschepen staat bekend als vlagvertoon. Soms ging dat laatste met enig wapengekletter gepaard, soms was de aanwezigheid van een eskader voldoende.[[108]](#endnote-108) Tussen 1715 en 1723 namen bijvoorbeeld kapers uit Algiers 52 Nederlandse schepen en werden 430 zeelieden tot slaaf gemaakt. In het najaar van 1723 zonden de Staten-Generaal een eskader van vijf fregatten onder bevel van schout-bij-nacht Karel Godin naar Algiers zonder veel indruk te maken. De Algerijnen bleven Nederlandse schepen kapen. In het voorjaar van 1725 arriveerde een tweede eskader onder bevel van François van Aerssen van Sommelsdijk van zeven oorlogsschepen en twee bevoorradingsschepen. In 1726 volgde een vredesverdrag en de Staten-Generaal waren bereid tot een ‘groot geschenck’ ter waarde van honderdduizend gulden. De eskaders hadden duidelijk gemaakt dat de Republiek tot gewapend optreden bereid was. Vervolgens voer jaarlijks een oorlogsbodem met geschenken naar Algiers om het verdrag te eerbiedigen.[[109]](#endnote-109)@i@[[[23-1.29\_Eendracht.jpg]]]@/i@

De Staten-Generaal openden in 1602 met de VOC een tweede front in Azië en een derde front in de Atlantische wereld in 1621 met de WIC. Beide organisaties kenmerkten zich door een bijzondere mix van handeldrijven en ‘statelijk optreden’, inclusief militair optreden, dat sterk verschilde van het optreden in Europa. Allereerst was het kleinschalig. Bij de maritieme strijd was geen sprake van heerschappij op zee, maar van economische oorlogvoering in de vorm van kaapvaart, blokkades en konvooien. De zwaar bewapende koopvaarders van de VOC en de WIC maakten nog geen slagvloot. Overzee vonden geen grote zeeslagen plaats waarbij tientallen zwaarbewapende oorlogsschepen slag leverden. Zo waren bij de relatief omvangrijke ‘zeeslag’ in de Straat van Malakka van 1606 veertien Portugese en elf Nederlandse schepen betrokken.[[110]](#endnote-110)

In Europa bestond de verdediging vooral uit grote statische verdedigingswerken, zoals de Hollandse waterlinie. Vandaar dat de oorlogen hier zich vooral kenmerkten door omvangrijke belegeringen en een enkele veldslag van grote gedisciplineerde legers. Overzee daarentegen was er veel meer sprake van kleinschalig optreden tegen een irregulier optredende vijand, waarbij de forten en versterkingen langs de kust niet als statische verdediging fungeerden, maar als vooruitgeschoven operatiebases voor de land- en zeeoperaties. De overzeese strijd was expeditionair, waarbij de troepen en het materieel vanuit Europa werden aangevoerd om vervolgens vanuit de versterkingen te worden ingezet.[[111]](#endnote-111) Zo verzorgde de oorlogsvloot tijdens de Boni Oorlog (1772-1778) het transport van de ongeveer 1.600 Staatse soldaten die in Suriname strijd leverden tegen de boslandcreolen onder leiding van Boni.[[112]](#endnote-112)

#### Heerschappij op zee

Zeeslagen tussen machtige zeekastelen spreken tot de verbeelding. *Sea power* is de heilige graal van de zeeofficier: heerschappij ter zee, het liefst verkregen via een beslissende zeeslag. De Amerikaanse zeeofficier Alfred Mahan heeft dit concept aan het einde van de negentiende eeuw ontwikkeld aan de hand van maritieme mogendheid Engeland, later Groot-Brittannië, tussen 1660 en 1783. Het gedachtengoed van Mahan is onlosmakelijk verbonden met het slagschip en de ‘linie van bataille’of kiellinie – dat wil zeggen een formatie waarbij schepen achter elkaar varen – om via een zeeslag de vijand het gebruik van de zee te ontzeggen en aldus heerschappij op zee te verkrijgen. Mahan meende zelfs dat een dergelijke zeeslag een conflict kon beslissen. Dit gedachtegoed wordt ook wel aangeduid met *navalism*.[[113]](#endnote-113)

Het begrip *sea power* heeft altijd veel aandacht gekregen, maar historisch gezien is het voor de Nederlandse oorlogsvloot slechts voor een korte periode gedurende het derde kwart van de zeventiende eeuw van toepassing geweest; daarvoor was de Republiek te veel een continentale mogendheid. Tijdens de Opstand was het niet van toepassing omdat het toen nooit de bedoeling is geweest de vijand, inclusief bondgenoot Portugal, het gebruik van de zee te ontzeggen. Daarvoor ontbrak het de Republiek eenvoudig aan middelen en politieke wil. Het uitbreiden en veiligstellen van de economische belangen was voldoende.[[114]](#endnote-114)

Daarnaast werd tot en met het begin van de Eerste Engelse Oorlog (1652-1654) de strijd op zee uitgevochten tussen schepen die nauwelijks van bewapende koopvaarders verschilden. Dit gold zeker voor de Nederlandse oorlogsvloot die toen deels uit gehuurde koopvaardijschepen bestond. Het schip werd vooral beschouwd als platform om een vijandelijk schip te veroveren. Bij voorkeur vanuit een loefpositie (bovenwinds) werden enkele salvo’s gegeven om vervolgens de vijand te enteren. Een schip dat in een benarde situatie verkeerde kreeg hulp van andere schepen, waardoor een kluwen ontstond: vandaar de naam mêlee-tactiek. Rond 1650 ging de Royal Navy over tot de bouw van kapitale oorlogsschepen en evolueerde het oorlogsschip tot artillerieplatform. Om het geschut ten volle te kunnen benutten voeren de schepen achter elkaar in kiellinie. De Nederlanders gingen toen ook over tot de bouw van slagschepen en het vechten in kiellinie.[[115]](#endnote-115)

Voor de Republiek was van het streven naar heerschappij op zee alleen sprake tijdens de eerste twee Engelse oorlogen, toen er, met uitzondering van de aanval in 1665 van de bisschop van Münster op Gelderland, Overijssel en Drenthe, geen continentale tegenstanders waren. Tijdens de Eerste Engelse Oorlog liepen de Nederlanders steeds achter de feiten aan. De nieuwe slagschepen waren te laat klaar om nog te worden ingezet. Na de desastreus verlopen Slag bij Ter Heijde (8-10 augustus 1653) waarbij Maerten Tromp bovendien sneuvelde, was de Republiek niet meer in staat een slagvloot in zee te brengen en de Engelse oorlogsvloot had de heerschappij op zee. Met de Vrede van Westminster van 15 april 1654 kwam de Republiek er genadig vanaf. Niet vanwege de prestaties op zee, maar vanwege de gemeenschappelijke politieke belangen tussen beide republieken.[[116]](#endnote-116)

Het hoogtepunt van het Nederlandse maritieme machtsvertoon vormde de Tweede Engelse Oorlog (1665-1667) toen onder leiding van raadpensionaris Johan de Witt een krachtig maritiem beleid werd gevoerd. Het vlootbouwprogramma tijdens de Eerste Engelse Oorlog had tot een vloot van ruim zestig kapitale schepen geleid, gefinancierd met subsidies van de Staten-Generaal. Daarnaast hadden de Staten-Generaal vastgesteld dat geen van de nieuwe schepen afgedankt mochten worden, zoals was gebeurd na de Vrede van Münster (1648). Hiermee verdween ook het inhuren van koopvaarders voor de oorlogsvloot grotendeels. In 1665 was de Republiek voorbereid om het ‘perfide Albion’ aan te pakken.[[117]](#endnote-117)

Ondanks de zwaarste nederlaag uit haar geschiedenis tijdens de Slag bij Lowestoft (11-13 juni 1665) met zeventien verloren schepen, lukte het de Republiek tijdens de Tweede Engelse Oorlog een fraai staaltje *sea power* ten toon te spreiden. De tocht naar Chatham of de overval bij de Medway (6-14 juni 1667), hoewel niet op zee uitgevochten tussen twee slagvloten, past in het gedachtegoed van Mahan. Admiraal Michiel de Ruyter, raadpensionaris Johan de Witt en Cornelis de Witt, Gecommitteerde van de Staten-General op de vloot, zochten de vloot van de vijand bewust op, om die een beslissende slag toe te brengen, waarna de Nederlanders de Royal Navy het gebruik van de zee ontzegden. Een maand later volgde de Vrede van Breda (31 juli 1667).

Met de Hollandse Oorlog (1672-1678), inclusief de Derde Engelse Oorlog (1672-1674) was het weer gedaan met het Nederlandse navalisme. De Republiek vocht op zee niet alleen tegen een numeriek sterkere tegenstander, de gecombineerde Engels/Franse vloot, maar tegelijkertijd werd de Republiek door Frankrijk en enkele Duitse staten over land aangevallen. Die veroverden grote delen van de Republiek. Michiel de Ruyter wist zijn slagvloot intact te houden. Na 1676 was er weer sprake van een meer continentale politiek: eerst offensief door stadhouder/koning Willem III, later defensief in de vorm van neutraliteit.[[118]](#endnote-118)

## Operaties

De inzet van de Nederlandse zeemacht tussen circa 1590 en 1780 is globaal te verdelen in drie periodes.[[119]](#endnote-119) Tot het uitbreken van de Hollandse Oorlog in 1672 ging het vooral om economische oorlogvoering: embargo’s tegen de Zuidelijke Nederlanden, het beveiligen van de handelsvaart, en handelsexpansie ten kostte van de Portugezen en na 1650 het veiligstellen van de Nederlandse handelsbelangen tegen de Engelse rivaal. Tijdens dat laatste veranderde het zeegevecht van mêlee naar kiellinie. Tussen 1672 en 1713, waarvan tussen 1672 en 1674 ook tegen Engeland, werd de oorlogsvloot door stadhouder Willem III, later koning van Engeland, ingezet tegen Frankrijk omwille van het machtsevenwicht op het Continent. Na 1713 zakte de Republiek als maritieme mogendheid weg en wilde zij neutraal blijven ten opzichte van antagonisten Frankrijk en Groot-Brittannië (zie tabel 6).

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Jaar** | <80 | 81-200 | >200 | Totaal |
| 1587 | 58 | 42 | 2 | 102 |
| 1596 | 49 | 77 | 14 | 140 |
| 1616 | 0 | 34 | 0 | 34 |
| 1621 | 0 | 18 | 68 | 86 |
| 1628a | 21 | 17 | 57 | 124 |
| 1642b | 3 | 57 | 34 | 143 |

*Tabel 6: Samenstelling en omvang oorlogsvloot, 1587-1642 (ton).*[[120]](#endnote-120) *a = Voor 1628 ontbreken de wachtschepen van Amsterdam en is de tonnage van de Zeeuwse schepen niet gespecificeerd; b = Van Amsterdam en Zeeland is in 1642 het tonnage niet gespecificeerd.*

#### Handelsbelangen en expansie, ca. 1590-1672

Tegen 1590 was in de Lage Landen de scheiding tussen noord en zuid een feit en het voortbestaan van de Republiek werd niet langer bedreigd. De strijd ter zee was economisch van aard. Dicht bij huis door embargo’s en blokkades van de Schelde en de Vlaamse kust en op de Noordzee door het konvooieren van handelsschepen. De vijand probeerde vooral de Nederlandse handel te treffen door middel van kaapvaart. Dat gevaar kwam niet alleen van Spaanse schepen, maar ook van de Portugezen, want tussen 1580 en 1640 bestond er tussen Spanje en Portugal een personele unie. Verder was duidelijk dat buiten de vertrouwde Europese wateren expansie uitsluitend ten koste van de vijand kon plaatsvinden.

Tot het einde van de Tachtigjarige Oorlog was de belangrijkste taak van de oorlogsvloot het blokkeren van de Vlaamse havens Duinkerke en Oostende én Antwerpen. Het bevel viel rechtstreeks onder de admiraal-generaal en de Staten-Generaal stelden subsidies beschikbaar terwijl de admiraliteitscolleges geacht werden hun beste schepen en de meest ervaren mensen te leveren. De blokkade had de volgende doelen: 1) in samenwerking met de wachtschepen op de Schelde het goederenverkeer van en naar de vijand te controleren en de licenten te innen; 2) de aanvoer vanuit Spanje van troepen en materieel te beletten; 3) het beletten van het uitvaren van vijandelijke kapers. Het laatste was het belangrijkste. Op papier was een flinke vloot beschikbaar, in de zomermaanden dertig tot veertig schepen en in de wintermaanden ongeveer twintig. De schepen waren relatief klein. In de praktijk lagen maar weinig schepen in station en de Nederlandse koopvaarders vormden een gemakkelijke prooi voor de uitgebroken vijandige kapers, zoals in 1606 toen Michiel Jacobsen, bijgenaamd de Vos der Zeeën, met tien schepen door de blokkade heen brak.[[121]](#endnote-121) @i@[[[24-1.35\_GevechtCorn.jpg]]]@/i@

Om aan dergelijke acties iets te doen werden kruiseskaders in zee gebracht. In 1589 waren er vijftien kruisers beschikbaar die paarsgewijs op de Noordzee patrouilleerden. Om zich zowel defensief als offensief beter te kunnen meten met de goed bewapende kapers werd het aantal kruisers in 1596 tot achttien uitgebreid en opereerden de eskaders voortaan met vier schepen. Holland leverde tien schepen en Zeeland acht. Nadat Oostende in 1604 onder Spaans en Sluis onder Staats gezag was gekomen, ontstond een soort evenwicht en nam het gevaar op zee af. In 1607 werd het aantal kruisers teruggebracht tot acht. Vanaf 1627 kwamen er vier kruiseskaders met in totaal zestien schepen en drie jachten. Een jaar later kwam er een vijfde eskader bij. In 1636 werden de blokkadevloot en het aantal kruisers teruggebracht tot respectievelijk 21 en 11 schepen.[[122]](#endnote-122)

Na zware verliezen door toedoen van Duinkerker kapers in 1628-1630 moesten de Staten-Generaal accepteren dat er in Amsterdam, Hoorn, Enkhuizen, Edam en Medemblik zogenaamde Directies ter Equipering van Oorlogsschepen kwamen die ter bescherming van de vaart op Noorwegen en de Oostzee circa vijftien bewapende koopvaarders als konvooiers uitrustten. Gedurende de Eerste Engelse Oorlog waren er ook directies in Friesland en Zeeland. De kosten daarvan werden gedekt door het last- en veilgeld. Na 1656 namen de admiraliteitscolleges de taken van de Directies over. De oorlogsvloot begeleidde voortaan de VOC-retourvloot in Het Kanaal en de Noordzee en het herfstkonvooi naar het Iberisch Schiereiland en de Middellandse Zee. Het Noorderkwartier en Zeeland stelden alleen een konvooier voor de VOC-schepen ter beschikking.[[123]](#endnote-123)

In het najaar van 1639 onderschepte het eskader van Maerten Tromp van dertien kruisers en blokkadeschepen een Spaanse vloot van 76 schepen van Antonio de Oquendo die het Spaanse leger in de Zuidelijke Nederlanden kwam versterken. Tromp wist de Spaanse schepen bij Duins (The Downs, voor de kust van Kent) in te sluiten. De Nederlandse vloot werd vervolgens met Directieschepen en gehuurde koopvaarders tot 95 schepen aangevuld. Op 21 oktober vernietigden de Nederlanders de Spanjaarden tijdens de Slag bij Duins, maar in de tussentijd kon niet worden verhinderd dat vijandelijke kapers een groot deel van de Spaanse troepen en een grote hoeveelheid zilver voor soldij naar Vlaanderen in veiligheid brachten.[[124]](#endnote-124)@i@[[[25-1.36\_Zeegod.jpg]]] [[[25b-1.36\_PenningDuins.jpg]]]@/i@

Tot aan het begin van het Twaalfjarig Bestand in 1609 was de oorlogsvloot betrokken bij zeven offensieve operaties die geen onverdeeld succes waren. Het gros van de schepen bestond uit ingehuurde koopvaarders. Een eerste expeditie vond in 1596 samen met de Engelsen plaats waarbij Cádiz werd geplunderd. De buit viel tegen en het uitvaren van een Spaanse vloot werd niet belet. Een tweede gecombineerde onderneming een jaar later blokkeerde enige tijd de Portugese kust en poogde bij de Azoren tevergeefs een Spaanse zilvervloot te onderscheppen. Ook dit optreden leverde weinig op.[[125]](#endnote-125) In 1599 plunderde een vloot van 73 schepen onder bevel van Pieter van der Does de Canarische eilanden en bezette enige tijd het Portugese eiland São Thomé. De buit woog niet op tegen de kosten.[[126]](#endnote-126) Het eskader onder leiding van Paulus van Caerden naar Brazilië en West-Indië in 1603 was met zes schepen bescheiden. De expeditie boekte weinig resultaat.[[127]](#endnote-127) Drie jaar later verging het Willem de Zoete beter bij een blokkade van Lissabon. Zijn 23 schepen keerden met een rijke buit huiswaarts. Een tweede expeditie dat jaar mislukte echter. Daarentegen wist een vloot van 26 schepen onder leiding van Jacob van Heemskerck de Spaanse vloot op 25 april 1607 bij Gibraltar te verslaan.[[128]](#endnote-128) @i@[[[26-1.37\_KaartExpedities01.jpg]]]@/i@

Het ontbrak de admiraliteitscolleges aan middelen en schepen om vaker ver van huis te opereren. Gelukkig wist Johan van Oldenbarnevelt, raadpensionaris van 1586 tot 1619, Hollandse en Zeeuwse kooplieden te interesseren om in ruil voor een handelsmonopolie de vijand overzee afbreuk te doen. Met de VOC en later de WIC kreeg de zeemacht een flinke financiële injectie.

Na de oprichting van de VOC kwam er in 1602 een tweede front in Azië. Gedurende de eerste twintig jaar maakten VOC-schepen actief jacht op grote Portugese kraken. Vervolgens kwam er een wat meer regulier optreden met enkele ‘zeeslagen’ en de blokkade van het Portugese machtscentrum Goa in de jaren vijftig en zestig van de zeventiende eeuw.[[129]](#endnote-129) In 1621 opende de WIC een derde front, nu in de Atlantische wereld. Gedurende de jaren twintig rustte de Compagnie krachtige vloten uit, die bijvoorbeeld in 1628 onder leiding van Piet Heyn in de Baai van Matanzas de Spaanse zilvervloot veroverde met een buit van onder meer 177.000 pond zilver en duizend parels met een waarde van elf miljoen gulden. Daarnaast leverden de compagnieën ook schepen voor de strijd in Europese wateren, zoals bij de Slag bij Duins (1639). In de jaren dertig en veertig waren het vooral particuliere kapers die vanuit Brazilië op Portugese suikerschepen jacht maakten. Het uit twaalf schepen bestaande eskader van Witte de With kon in 1647 echter niet verhinderen dat Brazilië verloren ging.[[130]](#endnote-130) @i@[[[27-1.38\_Vlootaanval.jpg]]]@/i@

Maar ook dichter bij huis moesten er belangen worden beschermd, in het bijzonder die in het Oostzeegebied. De Nederlanders wilden er zeker van zijn dat Zweden noch Denemarken de beide oevers van de Sont beheerste. Om dit kracht bij te zetten begeleidde in 1644 en 1645 Witte de With honderden Nederlandse koopvaarders naar de Oostzee. Tijdens de tweede reis bestond zijn eskader uit 47 schepen. De vloot werd bekostigd uit een extra heffing van het veilgeld. Het machtsvertoon resulteerde in de afkoop van de Sonttol, opgebracht door de Orizontse Tol, betaald door Nederlandse schippers. In 1656 belette een vloot van 42 schepen onder Jacob van Wassenaer van Obdam dat Dantzig in Zweedse handen viel. Twee jaar later versperde een Zweeds eskader de Sont en sloot Kopenhagen af. Tijdens de Slag in de Sont (29 oktober 1658) versloeg het eskader van 35 schepen van Van Obdam de Zweden in een bloedig entergevecht. De Sont was weer open en Kopenhagen ontzet. De sleutels van de Sont lagen in Amsterdam![[131]](#endnote-131)@i@[[[28-1.39\_Kaart\_Expedities02.jpg]]]@/i@

Het Nederlandse succes in de Europese en overzeese handelsvaart was de Engelsen een doorn in het oog. De Eerste Engelse Oorlog (1652-1654) en de Tweede Engelse Oorlog (1665-1667) gingen aan de ene kant om de gebruikelijke handelsbelangen, vergelijkbaar met de strijd om de Sont, maar ze vormden bovendien een keerpunt in de oorlogvoering op zee, door de introductie van het liniegevecht, om maximaal gebruik van het geschut te kunnen maken. Er kwam een permanente slagvloot van linieschepen en het officierskorps professionaliseerde (zie ook deel drie van deze bijdrage).

Toen in 1652 de oorlog uitbrak beschikten de Engelsen over ruim tachtig schepen die meer en zwaarder geschut hadden dan de Nederlandse schepen. In 1648 hadden de admiraliteitscolleges overigens de beste schepen verkocht. In allerijl werd een vloot samengeraapt van lichtbewapende konvooiers, kruisers en schepen uit Brazilië, tientallen Directieschepen en ongeveer honderd gehuurde koopvaarders (zie tabel 7).[[132]](#endnote-132) Op papier leek het heel wat, maar op zee stelde het weinig voor. Witte de With leed op 8-9 oktober 1652 bij Duins (Kentish Knock) een zware nederlaag. Ook tijdens gevechten op 28 februari-2 maart en op 12-13 juni 1653 leden de Nederlanders zware verliezen. In een poging om de Engelse blokkade van de Nederlandse kust te breken eindigde de Slag bij Ter Heijde op 10 augustus 1653 eveneens in een nederlaag waarbij Maerten Tromp sneuvelde. Het was duidelijk dat de bakens verzet moesten worden.@i@[[[29-1.40a\_ZeeslagTerheide.jpg]]]@/i@

@i@[[[30-1.41\_Kaart03\_zeeslagen1653.jpg]]]@/i@

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Omschrijving | Aantal | Financiering |
| Konvooiers | 41 | Convooien en licenten |
| Schepen uit Brazilië | 10 | Subsidie van de Unie |
| Kruisers | 36 | Derde Verhoging der convooien en licenten |
| Directieschepen | 50 | Last- en Veilgeld |
| Gehuurde schepen | 100 | Subsidie van de Unie |
| Totaal | 237 |  |

*Tabel 7: Sterkte en financiering van de oorlogsvloot, 1652-1654*.[[133]](#endnote-133)

Op instigatie van raadpensionaris Johan de Witt besloten de Staten-Generaal in februari 1653 om met ettelijke miljoenen subsidie dertig linieschepen te bouwen. In de zomer volgden nog eens dertig schepen. Ten opzichte van een decennium eerder verdubbelde de bewapening en deze schepen mochten niet zoals in 1648 worden afgedankt. Het inhuren van koopvaarders voor de oorlogsvloot behoorde tot het verleden, zwaarbewapende VOC-schepen uitgezonderd. Toen een tweede oorlog tegen Engeland begin jaren zestig onvermijdelijk leek, werden voor acht miljoen gulden nog eens zestig linieschepen gebouwd (tabel 8).[[134]](#endnote-134)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Jaar | Kleine vaartuigen | Kruisers (fregatten) | | Linieschepen | | | Totaal | |
|  | <300 | 301-500 | 500-1.500 | 500-1.500 | 1.500-2.500 |  | |  |
| 1650 | 20 | 21 | 0 | 21 | 0 | 62 | |  |
| 1660 | 16 | 17 | 0 | 64 | 0 | 97 | |  |
| 1670 | 17 | 17 | 0 | 92 | 3 | 129 | |  |
| 1680 | 0 | 16 | 7 | 60 | 2 | 85 | |  |
| 1690 | 1 | 12 | 9 | 41 | 11 | 74 | |  |
| 1700 | 1 | 11 | 18 | 68 | 15 | 113 | |  |
| 1710 | 0 | 15 | 18 | 73 | 13 | 119 | |  |

*Tabel 8: Samenstelling en omvang oorlogsvloot, 1650-1710 (ton).*[[135]](#endnote-135)

Nog voordat de oorlog in maart 1665 uitbrak, werd Michiel de Ruyter eind augustus 1664 met dertien schepen naar West-Afrika gestuurd om er de belangen van de WIC tegen de Engelsen veilig te stellen, onder meer door een aantal WIC-forten, zoals Gorée en Elmina, op de Engelsen te heroveren. Zeeland stelde geen schepen beschikbaar.[[136]](#endnote-136) Op 24 september 1666 namen de Engelsen Nieuw-Nederland (ruwweg de huidige staat New York) in, terwijl in februari 1667 een Zeeuws eskader onder leiding van Abraham Crijnssen Suriname op de Engelsen veroverde.[[137]](#endnote-137) In Europa werd de oorlogsvloot niet ingezet ter bescherming van de handelsvaart, maar zocht zij de vijand op. Tijdens de Slag bij Lowestoft van 13 juni 1665 beschikte Obdam over 81 linieschepen, 11 VOC-schepen, 9 fregatten en 6 kleinere vaartuigen, maar door gebrek aan leiderschap liep die zeeslag uit op een deceptie: zeventien schepen gingen verloren. Na zijn terugkeer uit het Atlantisch gebied nam De Ruyter het opperbevel over. De Vierdaagse Zeeslag van 11-14 juni 1666 was een duidelijke, maar geen beslissende zege: de Nederlanders verloren vier en de Engelsen tien schepen. De Tweedaagse Zeeslag (Saint James’s Day Battle) van 4-5 augustus 1666 verliep voor de Nederlanders minder gunstig en leidde tot Holmes’ Bonfire. Op 19 augustus vernietigde een Engels eskader onder leiding van Robert Holmes een omvangrijke Nederlandse koopvaardijvloot en legde de volgende dag het dorp West-Terschelling in as. In Engeland raakte echter het geld op. Onder leiding van een zieke De Ruyter arriveerden in juni 1667 de vloot met tachtig oorlogsbodems en twintig branders bij de Thames. Een deel van de schepen voer de Medway op en bij Chatham werden vijftien Engelse oorlogsbodems vernietigd of meegenomen, waaronder het vlaggenschip *Royal Charles*. De tocht naar Chatham was een fraai staaltje *sea power* dat de Tweede Engelse Oorlog besliste.[[138]](#endnote-138) @i@[[[31a-1.43d\_TochtChatham.jpg]]] [[[31b-1.43a\_Spiegelversiering.jpg]]]@/i@  
@i@[[[31d-1.43c\_Unity.jpg]]]@/i@

@i@[[[32-1.44\_KaartTweedeEngelseOorlog\_Kaart04.jpg]]]@/i@

#### Oorlogsvloot van een continentale mogendheid, 1672-1713

De tweede periode die we kunnen onderscheiden begint met de Hollandse Oorlog (1672-1678). Het conflict was aan de ene kant een voortzetting van de strijd tegen Engeland om de handelshegemonie, maar vormde ook een kantelpunt voor de Republiek als continentale mogendheid. Met de benoeming van Willem III tot stadhouder in de zomer van 1672 raakten de Nederlandse maritieme belangen ondergeschikt aan diens dynastieke ambities.[[139]](#endnote-139)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Jaar | Kleine vaartuigen | Kruisers (fregatten) | | Linieschepen | | Totaal | |  |
|  | <300 | 301-500 | 500-1.500 | 500-1.500 | 1.500-2.500 | |  | |
| 1720 | 0 | 5 | 13 | 50 | 6 | | 74 | |
| 1730 | 0 | 0 | 18 | 33 | 5 | | 56 | |
| 1740 | 0 | 5 | 19 | 31 | 4 | | 59 | |
| 1750 | 0 | 6 | 14 | 30 | 4 | | 54 | |
| 1760 | 0 | 5 | 24 | 23 | 5 | | 57 | |
| 1770 | 0 | 4 | 40 | 24 | 7 | | 75 | |
| 1780 | 0 | 1 | 39 | 18 | 8 | | 66 | |

*Tabel 9: Samenstelling en omvang oorlogsvloot, 1720-1780 (ton).*[[140]](#endnote-140)

Nog voordat de Engelse en Franse schepen tot één vlootverband waren samengevoegd verscheen op 7 juni 1672 Michiel de Ruyter met 72 linieschepen en fregatten, 22 kleinere schepen en 32 branders bij Solebay waar de gecombineerde Frans-Engelse vloot voor anker lag. Het gevecht eindigde onbeslist. Vervolgens werd een deel van de schepen opgelegd omdat geschut en manschappen nodig waren voor de verdediging van Amsterdam tegen de oprukkende Franse troepen vanuit het oosten. In de chaotische zomer die volgde kregen Johan en Cornelis de Witt de schuld van de benarde toestand van het land. Na de moord op de broers werd Willem III tot stadhouder en opperbevelhebber uitgeroepen. Gedurende 1673 wist De Ruyter bij Schooneveld voor de Zeeuwse kust (7 en 14 juni) en Kijkduin (21 augustus) de numeriek sterkere Engels-Franse vloot te weerstaan en daarmee een landing te voorkomen. Bij Kijkduin, net ten zuiden van Den Helder, was de Nederlandse vloot op zijn sterkst met zestig linieschepen en vijftien fregatten. Vervolgens trokken de Engelsen zich terug en in februari 1674 volgde de Vrede van Westminster inclusief een vriendschaps- en handelsverdrag met Engeland. De strijd met Frankrijk zou zich vervolgens vooral in de Atlantische wereld afspelen. Al eind 1672 en begin 1673 plunderden twee eskaders, één uitgerust door Amsterdam onder aanvoering van Jacob Binckes en de ander door Zeeland onder leiding van Cornelis Evertsen de Jongste, Franse en Engelse bezittingen in West-Indië en Noord-Amerika. Een aanval in 1674 van De Ruyter op Martinique mislukte. Een eskader van Binckes bezette twee jaar later enige tijd Tobago en Frans Guyana (Cayenne). Met de Vrede van Nijmegen van 1678-1679 behield Frankrijk Tobago en Cayenne, maar kregen de Nederlanders vrije toegang tot de Franse markt.[[141]](#endnote-141)@i@[[[33-1.46\_ZeeslagKijkduin.jpg]]]@/i@  
@i@[[[34-1.46a\_KaartDerdeEngelseoorlog\_Kaart05b.jpg]]] [[[35-1.46b\_KaartExpeditiesWest\_Kaart05a.jpg]]]@/i@

De ambities van Willem III reikten echter verder dan alleen maar de Republiek. In 1688 wist hij zijn aanspraken op de Engelse troon te verzilveren met een grootschalige landing bij Torbay. Om politieke redenen stond de Nederlandse invasievloot onder leiding van de Engelman Arthur Herbert, graaf van Torrington. Een gevolg van deze Glorious Revolution was dat de Republiek als bondgenoot van Engeland in twee slepende oorlogen tegen Frankrijk zou worden meegezogen, de Negenjarige Oorlog (1689-1697) en de Spaanse Successieoorlog (1702-1713). De strijd ter zee werd in de jaren daarna gekenmerkt door een Nederlandse oorlogsvloot die ondergeschikt was aan de Royal Navy en een *guerre de course* met particuliere kapers.

De Nederlands-Engelse samenwerking was na 1688 als volgt. De landstrijdkrachten stonden onder Nederlands bevel en de kosten werden in een verhouding 5:3 door de Republiek en Engeland gedragen. Ter zee waren de verhoudingen omgekeerd: de vlooteenheden stonden onder Engels bevel met een Nederlandse bijdrage van 3/8.[[142]](#endnote-142) Hoewel Frankrijk over een omvangrijke slagvloot van bijna honderd linieschepen beschikte, was de gecombineerde Engels-Nederlandse vloot numeriek sterker. Desondanks bestond er een constante dreiging van een Franse invasie in Ierland of Engeland. Bij een eerste treffen op 10 juli 1690 in Het Kanaal bij Beachy Head (Bevesier) had de Franse vloot de overhand en gingen dertien Nederlandse schepen verloren. Bij een tweede treffen op 29 mei 1692 bij La Hogue (Barfleur, Normandië) waren de rollen juist omgekeerd. Vijftien Franse schepen werden vernietigd en een Franse invasie van Engeland werd afgewend. Vanaf 1694 kregen de maritieme mogendheden (Engeland en de Republiek) op zee de overhand. Tijdens de Spaanse Successieoorlog lag de nadruk op de strijd te land en die ging de financiële draagkracht van de Republiek te boven. Ter zee was weer het aandeel van 3/8 van kracht, maar wegens geldgebrek konden de admiraliteitscolleges hier vaak niet aan voldoen. Vooral vlootoperaties in de Middellandse Zee konden in de Republiek op weinig steun rekenen omdat hierdoor in de Noordzee te weinig schepen waren om de handels- en visserijvloot te beschermen. @i@[[[36-1.47\_FransePenning.png]]]@/i@

Na verloop van tijd was de Franse oorlogsvloot niet langer opgewassen tegen de Engels-Nederlandse samenwerking. In plaats van te pogen de vijand op zijn sterkste punt te treffen, de slagvloot, zocht de Franse zeemacht het zwaktepunt van de maritieme mogendheden op door de handels- en vissersschepen aan te vallen met een klassieke economische *guerre de course*. Particulieren zetten hiervoor bijvoorbeeld kleinere linieschepen als kaperschepen in. Duizenden Engelse en Nederlandse schepen werden gekaapt, met als gevolg dat de maritieme mogendheden fregatten moesten bouwen om als konvooiers dienst te doen. Tijdens de Spaanse Successieoorlog herhaalde dit zich. Omgekeerd bloeide in Zeeland de kaapvaart en vanaf 1702 subsidieerden de Staten-Generaal die zelfs (zie tabel 4 en tabel 9).[[143]](#endnote-143)

@i@[[[37-1.49\_Oostzee\_Kaart06.jpg]]]@/i@

#### Neutraal, 1713-1780

Het einde van de Spaanse Successieoorlog in 1713 betekende in meerdere opzichten een keerpunt en luidde een derde periode in. Neutraliteit werd het devies, al was dat in de praktijk niet altijd uitvoerbaar. De Republiek was door de ambities van Willem III financieel uitgeput. De bestuurders waren geenszins van plan om na diens overlijden in 1702 weer een stadhouder aan te stellen en de Nederlandse zeemacht werd tweederangs. Op zee waren de belangen veiliggesteld door het Traktaat van 1674 met Engeland. Niet alleen was Engeland een bondgenoot, maar het verdrag stipuleerde ook dat een neutraal schip in tijden van oorlog niet gekaapt mocht worden: vrij schip maakt vrij goed, of wel de vlag dekt de lading. Verder waren met de Vrede van Nijmegen van 1678 de Franse havens voor Nederlandse koopvaarders opengesteld, ook in tijden van oorlog. Daarnaast kreeg de kwetsbare Nederlandse zuidgrens een extra beveiliging met het Barrièretraktaat van 1715 waardoor Nederlandse garnizoenen in Zuid-Nederlandse steden waren gelegerd. Te land en ter zee was de Republiek veilig, voor zo lang het duurde. Wel dienden her en der Nederlandse koopvaarders te worden beveiligd. Veelal volstond het uitrusten van fregatten en lichtere linieschepen. Slechts zelden was een eskader zware linieschepen nodig.[[144]](#endnote-144)

Al eerder had een gecombineerd Engels-Nederlandse vloot in augustus 1700 Denemarken gedwongen de strijd tegen Zweden te staken om de doorvaart door de Sont veilig te stellen. Dit optreden belette echter niet dat met name door toedoen van Zweden de Nederlandse positie in het Balticum verzwakte. Zo blokkeerden Zweedse schepen vanaf 1710 de Oostzeehavens van Rusland en veel neutrale Nederlandse koopvaarders werden buitgemaakt. Mede op instigatie van de Directie Oostersche Handel en Reederijen werd in 1715 een Engels-Nederlands eskader van 32 schepen naar de Oostzee gestuurd. De Nederlandse schepen werden betaald doordat de VOC in één keer de jaarlijkse afkoopsom voor de convooien en licenten van ƒ360.000 betaalde. Een jaar later escorteerden zes schepen van de Admiraliteit van Amsterdam honderden koopvaarders door de Sont. Door geldgebrek werd in 1717 van de inzet van een eskader afgezien. Een jaar later wilde Den Haag een vloot van dertig schepen erop uit sturen, maar het werden er uiteindelijk maar twaalf. Met het overlijden van de Zweedse koning Karel XII namen na december 1718 de spanningen af.[[145]](#endnote-145)

Vanaf 1721 richtten de admiraliteitscolleges, zover de financiën het toelieten, de aandacht op het beveiligen van de Nederlandse koopvaarders in de Middellandse Zee die een makkelijke prooi vormden voor de kaperschepen uit de Barbarijse staten, het koninkrijk Marokko en de stadsstaatjes Tripoli, Algiers en Tunis. Het Fonds van het Verhoogde Last- en Veilgeld financierde een eerste eskader van acht schepen in 1721. Vervolgens verschenen regelmatig Nederlandse eskaders voor vlagvertoon in de Middellandse Zee. Snelle en lichtbewapende fregatten maakten jacht op de Barbarijse kaperschepen. Dit resulteerde soms in een verdrag waarbij de Barbarijse staten tegen een afkoopsom afzagen van kaapvaart. Regelmatig begeleidde een fregat een koopvaarder met goederen en geld naar Noord-Afrika.[[146]](#endnote-146)

Na de Spaanse Successieoorlog gingen veel kapers verder als zeerover, zonder commissiebrief. De Atlantische wateren raakten er van vergeven. Daarnaast werden Nederlandse koopvaarders in toenemende mate door Spaanse kruisers opgebracht vanwege illegale handel met de Spaanse kolonies. Vanaf 1737 begeleidden enkele zware fregatten en lichte linieschepen jaarlijks het konvooi naar West-Indië, vanaf 1747 uitgebreid met een konvooidienst naar Suriname.[[147]](#endnote-147)

In de achttiende eeuw zou het niet meer goedkomen tussen Frankrijk en Groot-Brittannië, met de Republiek als belangrijkste slachtoffer. In Britse ogen maakten Amsterdamse kooplieden misbruik van de regel ‘vrij schip, vrij goed’ door in tijden van oorlog met Frankrijk en de Franse West-Indische eilanden te handelen. Aan de andere kant meenden de Fransen dat met name de Oranjes te veel hun oren naar de Britten lieten hangen. De latere stadhouder Willem IV was namelijk getrouwd met de zuster van de Engelse koning, Anna van Hannover, die na Willems overlijden in 1751 veel politieke invloed had.

Tijdens de Oostenrijkse Successieoorlog (1740-1748) bleek de zwakte van de Nederlandse zeemacht. De admiraliteitscolleges waren in 1744 nauwelijks in staat om een operationeel eskader in zee te brengen. Amsterdam was zelfs genoodzaakt om de operaties in de Middellandse Zee en de konvooidiensten naar de West te staken. Toen vervolgens Frankrijk de Republiek in 1747 een lesje wilde leren vanwege het te pro-Britse optreden door eerst de garnizoenssteden in de Zuid-Nederlandse Barrière te bezetten en vervolgens Zeeuws-Vlaanderen onder de voet te lopen, kwam er ter bescherming van Zeeland met Britse hulp een vloot in de Westerschelde. Het volk dreigde in opstand te komen en in paniek werd Willem IV tot stadhouder benoemd.[[148]](#endnote-148)

Voor deze periode gold: *Rule, Britannia! Britannia, rule the waves*! De Royal Navy belette dat scheepsbouwmaterialen uit de Oostzee de Franse oorlogsvloot bereikten en dat de handel tussen Frankrijk en de koloniën stopte. Voor Amsterdamse kooplieden bood dit natuurlijk ongekende mogelijkheden. Veel neutrale Nederlandse koopvaarders werden echter door Britse kapers opgebracht, maar moesten op grond van het Traktaat van 1674 weer worden vrijgelaten. Bij het uitbreken van de Zevenjarige Oorlog (1756-1763) stelden Britse rechters echter de Rule of the War of 1756 in, waarbij voor neutrale schepen (lees Nederlandse schepen) een onderscheid werd gemaakt tussen handel *met* de vijand (lees Frankrijk) en handel *voor* (in dienst van) de vijand. Nu konden de Nederlandse schepen wel tot rechtmatige prijs worden verklaard. In feite had Groot-Brittannië eenzijdig het Traktaat van 1674 opgezegd. Om de Fransen niet te veel voor het hoofd te stoten, voeren de koopvaarders met contrabande in konvooi naar Frankrijk. Dit tot chagrijn van de Britten. De Republiek raakte langzaam verzeild *between the devil* [Frankrijk] *and the deep blue sea* [Groot-Brittannië].[[149]](#endnote-149)

Met de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog (1775-1783) herhaalde dit dilemma zich, vooral toen Frankrijk in 1778 betrokken raakte bij het conflict. Om de Fransen te vriend te houden gingen Nederlandse schepen de Franse scheepstimmerwerven bevoorraden, met als gevolg dat Britse kapers de koopvaarders weer opbrachten. Toen de Nederlandse schepen in konvooi en onder begeleiding van oorlogsschepen gingen varen, greep de Royal Navy in en viel in januari 1780 een Nederlands konvooi aan. De Staten-Generaal zagen geen andere uitweg dan zich aan te sluiten bij het Verbond van Gewapende Neutraliteit tussen Zweden, Denemarken en Rusland, ter bescherming van de koopvaardij tegen de strijdende partijen. Voor de Britten was dit onacceptabel omdat er dan op zee in feite een tegenstander bijkwam. Het resultaat was dat op 20 december 1780 de Britse regering de Staten-Generaal de oorlog verklaarde.[[150]](#endnote-150)

## @H@<2 Oorlogsschepen, scheepsbouw en oorlogsvloot>@/h@

Van een lineaire ontwikkeling van ‘het’ oorlogsschip is in de hier behandelde periode, vanaf het begin van de Opstand tot aan het einde van de Republiek, geen sprake. Voor de vele taken van de admiraliteitscolleges werd een veelheid aan vaartuigen ingezet, in het begin niet meer dan bewapende koopvaarders of aangepaste vissersschepen, later specifieke oorlogsbodems. Slechts langzaam ontwikkelde zich het typische oorlogsschip. Een staande vloot van slagschepen kwam er pas na het midden van de zeventiende eeuw en ook toen was er nog geen sprake van eenheid in vorm en bewapening. Pas toen de zeemacht, ooit een van de grootste en meest gevreesde in Europa, was gereduceerd tot een tweederangs vloot werden ontwerp en bouw van schepen onderwerp van serieuze studie.[[151]](#endnote-151)

Dit deel gaat over de schepen die door de admiraliteitscolleges werden gebruikt en hoe deze werden gebouwd en hoe ze werden ingezet. Centraal staat daarbij de vraag waarom en op welke wijze specialisatie en uiteindelijk ook standaardisatie optrad bij de bouw van oorlogsschepen. De eerste paragrafen geven een min of meer chronologisch overzicht van de ontwikkelingen van de verschillende (typen) oorlogsschepen. De laatste paragrafen zijn meer thematisch, waarbij onder andere aandacht wordt besteed aan scheepssier, tuigage, geschut en hulpvaartuigen.

## De eerste oorlogsschepen, 1568-1576

In de zestiende eeuw bestond er in de Lage Landen nauwelijks een traditie van een staande oorlogsvloot. Als admiraal der Nederlanden en heer, later markies, van Veere, richtten de Bourgondische landsheren Veere als vlootbasis in. Gedurende de jaren vijftig van de zestiende eeuw werd een tiental schepen aangekocht. Het waren meest karveelgebouwde scheepjes, dus met een gladboordige huid, waarbij de huidplanken elkaar niet overlapten, maar koud tegen elkaar aan lagen. De sterkte van de romp kwam door de zware inhouten waaruit de spanten waren samengesteld. Het waren vooral (bewapende) boeiers, hulken en boten. De *Zwaluw* bijvoorbeeld, een van de schepen van de Habsburgse vloot, mat 18-20 last en zal mogelijk een pink zijn geweest.[[152]](#endnote-152) Boeiers en raboeiers, kleine vrachtvaarders met een rond achterschip en een dwarsgetuigd razeil, maten 30 tot 60 last.[[153]](#endnote-153) Op de voorplecht van deze eenmastscheepjes was een stuk geschut op een veldaffuit geplaatst. Alleen de *Valk* was met 150 last een groot zeegaand oorlogsschip en deed dienst als vlaggenschip.[[154]](#endnote-154) @i@[[[38-2.01\_Veere.jpg]]]@/i@

#### De Watergeuzen

De Watergeuzen opereerden vanuit havens als La Rochelle, Emden en Dover in de Nederlandse zeegaten en op de binnenwateren. Hun schepen waren niet wezenlijk anders dan die van de Habsburgse vloot tien jaar eerder. Ze waren aangewezen op wat en wie er zich zoal bij hen voegden. Dat waren zowel schepen van sympathiserende schippers, op zee buitgemaakte vaartuigen die bruikbaar bleken én wat er verder voor handen was in de thuisbasis. Ook hier gold dat ieder zeewaardig schip kon worden omgebouwd of opgelapt voor het gebruik als oorlogsschip. De ‘vloot’ van de Groninger en geus van het eerste uur Jan Abels bestond uit een schuit van 5-6 last, een boeier uit Delfzijl, een zogenaamd razeil van vijftig last en twee in Engeland uitgeruste schepen met ieder veertig man aan boord. Bij de overval op Schellingwoude en Monnickendam in 1571 maakten de geuzen gebruik van krabschuiten, boeiers en karveelschepen. Een enkel schip zal honderd of meer last zijn geweest (zie tabellen 10 en 11).[[155]](#endnote-155)@i@[[[39-2.03\_SlagHaarlemmermeer.jpg]]]@/i@  
@i@[[[40-2.03b\_def\_tabel2.0scheepstypen.jpg]]]@/i@

#### Operaties op de binnenwateren en in de zeegaten

Gedurende de jaren zeventig van de zestiende eeuw speelde de strijd zich vooral op de binnenwateren en in de zeegaten af. Een opmerkelijke verschijning bij het beleg van Zierikzee door de Watergeuzen in 1576 vormde de *Grote Hulk* van 600 last, bemand met 500-600 koppen. Maar veruit het meest werden allerlei kleinere een- of tweemast schepen ingezet, zoals boeiers en raboeiers, zelden groter dan 50 last. De kleinere hadden alleen een rechthoekig (langsscheeps) smakzeil, de grote hadden daarboven nog een (dwarsscheeps) vierkant razeil. En verder de eenmastvlieboot eveneens met een smakzeil. De benaming vlieboot is afkomstig uit de Friese handelsvaart, vandaar de aanduiding vlieboot: een verwijzing naar het Vlie dat Vlieland van Terschelling scheidt. Ook werden wel wat grotere dwarsgetuigde spiegelschepen van ruim 100 last ingezet. De aanwezigheid van vlieboten en boeiers in de vloten van beide partijen in de beginjaren van de Opstand was zo groot dat deze periode van oorlogvoering op het water ook wel de tijd van het smakzeil zou kunnen worden genoemd.[[156]](#endnote-156)@i@[[[41-2.04\_BelegZierikzee.jpg]]]@/i@

Ook werden voor de diverse operaties op de binnenwateren galeien ingezet. Galeien, van oorsprong afkomstig uit de Middellandse Zee, werden zowel geroeid als gezeild. Het zwaarste geschut werd opgesteld op de voorplecht en enkele kleinere stukken beschermden de achterzijde. De galeien waren zeer wendbaar en daardoor was het mogelijk het schip in de richting van de vijand te draaien. Ze waren voorzien van een ijzeren punt aan de boeg waarmee vijandelijke schepen konden worden geramd. De relatief geringe diepgang bood zowel voor- als nadelen. Het bevorderde de wendbaarheid en de mogelijkheid om in vrij ondiep water te opereren, maar dergelijke vaartuigen waren zeer kwetsbaar bij ruwe golfslag.[[157]](#endnote-157)

Galeien werden bijvoorbeeld ingezet door de Habsburgse belegeraars van Haarlem (1572-1573), maar ook op de Zuiderzee. In Amsterdam en Groningen werden tussen 1572 en 1573 zes galeien voor de Spaanse vloot van de graaf van Bossu gebouwd. De grootse Amsterdamse galei, de *Neptunus*, bood plaats aan 114 tot 116 man, 73 tot 74 roeiers inbegrepen. De kleinere stadsgalei had 78 tot 80 man, waarvan 47 of 48 roeiers. In 1574 had de stad Hoorn een grote galei met geschut. Ook in de Zeeuwse wateren kwamen galeien voor. In 1575 beschikte Zierikzee bijvoorbeeld over meerdere exemplaren.[[158]](#endnote-158)

Met de Pacificatie van Gent (1576) kwam er tijdelijk een einde aan de burgeroorlog. Bijna alle schepen werden van de sterkte afgevoerd. Een enkel schip bleef in de vaart voor het handhaven en de inning van de convooien en licenten. Zo waren er in de Zeeuwse wateren in 1578 nog maar drie oorlogsschepen operationeel.[[159]](#endnote-159) @i@[[[42-2.05\_SlagZuiderzeemetlijst.jpg]]]@/i@

## Van de binnenwateren, via de Vlaamse kust en open zee naar verre wateren, 1580-1609

De komst in 1578 van Alexander Farnese, hertog van Parma en landvoogd van de Nederlanden van 1578 tot 1592, gevolgd door zijn bijna onstuitbare opmars naar het noorden, veranderden de inzet van de oorlogsvloot. Allereerst kwamen er meer taken op en rond de Schelde. Ten tweede kwam er een blokkadevloot in de Vlaamse kustwateren voor het handhaven van de licenten en om het uitvaren van vijandelijke kapers en oorlogsschepen te beletten. Ten derde was er de inzet van kruisers en konvooiers om vissers- koopvaardijschepen tegen doorgebroken vijandelijke schepen te beschermen. En ten vierde gingen de Staatsen expeditionair optreden in verre wateren zoals de expeditie naar Brazilië en West Indië in 1603-1605.

#### Oude en nieuwe rompvormen

De verscheidenheid in inzet van de oorlogsvloot leidde tot een differentiatie van schepen. Die vond plaats in een periode van grote veranderingen in de scheepsbouw. Allereerst bestond er door de ongekende handelsexpansie richting de Middellandse Zee, Afrika, het Atlantisch gebied en Azië, en in het kielzog hiervan de oorlogsvloot, behoefte aan zwaardere en vooral grotere schepen. Een methode om hieraan te voldoen, was om een bestaand schip doormidden te zagen en er een stuk tussen te plaatsen. Dergelijke schepen werden ‘verlangers’ genoemd. De aanduiding verlanger komt voor bij kleine en grote schepen zoals boeier, boot, buis, gaing, jacht en het karveelschip. Zo maakte in 1588 Steven van der Haghen vanuit Hoorn een reis naar de Middellandse Zee met een verlanger van 120 last en vijfentwintig jaar later werd in Edam een ‘verlangde raboueyer’ van 26 meter verkocht.[[160]](#endnote-160)@i@[[[43-2.06\_Scheepsbouw.jpg]]]@/i@

Een veel voorkomende rompvorm in de zestiende eeuw was een hybridevorm: een tussenvorm tussen een spiegelschip, met een groot plat vlak als achterschip, en een rondgebouwd schip met zogenaamde ‘billen’. Bij de hybride vorm liepen de huidplanken van het vlak (de bodem) aan de achterkant omhoog om boven de waterlijn min of meer verticaal aan een haaks op de achterstevenbalk geplaatste balk te worden bevestigd. Deze zogenaamde geveegde kont liet het water goed los waardoor er minder weerstand was. Boven de verticale stagiebalk/staatsbalk bevond zich een plat vlak, schilt genaamd, met enkele ramen en/of geschutpoorten, met daarboven een dwarsgeplaatste hekbalk. Van klein tot groot hadden veel oorlogsschepen een dergelijke hybridevorm.[[161]](#endnote-161)@i@[[[44-2.07\_HulkBoeier.jpg]]]@/i@

Maar gedurende de laatste decennia van de zestiende eeuw vond er vanuit deze hybridevorm een divergerende ontwikkeling plaats van uitgesproken rondgebouwde schepen, zoals het fluitschip, en het typische spiegelschip met een hekbalk en een groot plat vlak, de spiegel, tot onder de waterlijn.

Bij een groot karveelgebouwd schip met zware en brede huidplanken is een rond achterschip moeilijker te maken, omdat bij een sterke buiging de planken eerder zullen breken. Na de overgang van overnaads- naar karveelbouw betekende technisch gesproken de overgang van een rondgebouwd achterschip naar een platte spiegel slechts een kleine stap.[[162]](#endnote-162) In plaats van de boorden rond te buigen over een bol spantenraam, bouwde men deze spanten in een hoek. De beplanking wordt op deze hoek afgezaagd en zonder buigen op de rantsoenhouten bevestigd, waardoor een plat achterschip ontstaat: de spiegel. Vanaf de rantsoenhouten liepen diagonaal de spiegelplanken naar de dwarsgeplaatste hekbalk.[[163]](#endnote-163) Boven de hekbalk bevond zich het rijk versierde hakkebord. De spiegel liep door tot onder de waterlijn. Nadeel is dat een platte spiegel het water minder goed loslaat. In het kielzog wordt de waterstroom ernstig verstoord, waardoor meer weerstand ontstaat. Spiegelschepen hadden minder goede vaareigenschappen, maar vanwege de relatief brede spiegel beschikten ze over ruimere dekken, geschikt om veel geschut te voeren. Hoe belangrijker het geschut, hoe breder het schip. Is daarentegen snelheid belangrijk, dan zal het schip smaller zijn.[[164]](#endnote-164) De bouwwijze met spiegel werd zo algemeen dat dit vanaf het begin van de zeventiende eeuw het standaardmodel werd voor grote en kleine oorlogsschepen, maar ook voor de grote VOC-retourschepen.[[165]](#endnote-165) @i@[[[45-2.09\_dezeSpiegelconstructie.jpg]]]@/i@

De karakteristieken van het rondgebouwde fluitschip waren: relatief licht en daarmee goedkoop gebouwd, een rond achterschip met een grote slankheid, een lengte/breedte verhouding van minimaal 4:1, een van boven ingesnoerde romp en een peervormig achterschip met gewrongen billen, waarbij de huidplaten min of meer horizontaal aansluiten op de achterstevenbalk. Vanwege de lichte constructie en de smalle dekken waren fluitschepen, anders dan in een ondersteunende functie als bevoorradings- of troepentransportschip, niet geschikt om als oorlogsschip te worden ingezet. Ook maakte het uit of er oorlog of vrede heerste. Tijdens de bestandsjaren werden weer smallere fluitschepen gebouwd. Bredere fluitschepen konden meer en zwaarder geschut voeren.[[166]](#endnote-166) @i@[[[46-2.11\_EdamseRaam.jpg]]]@/i@  
@i@[[[47-2.12\_BewapendeFluit.jpg]]]@/i@

#### Galeien: operaties in de zeegaten

Tot het einde van de hier behandelde periode bleven kleine oorlogsschepen actief in de zeegaten van de Schelde, de Maasmond, bij Texel en het Vlie. Tot het Bestand was met name de Westerschelde een belangrijk operatiegebied met in 1584-1585 de blokkade van Antwerpen, de expeditie van Maurits naar Oostende in 1600 en de strijd om Oostende en Sluis in 1603-1604. Een laatste ‘zeeslag’ vond nog plaats in 1631 op het Slaak, ten noorden van Tholen.@i@[[[48-2.13\_Kauwensteinsedijk.jpg]]]@/i@

Bij dergelijke operaties bestonden de eskaders vaak uit een bonte verzameling van binnenvaartschepen, vaak gehuurd of gevorderd, met een tijdelijke bewapening. Bij de landing bij Philippine op 21 juni 1600 bijvoorbeeld bestond de *armada* van Maurits uit rondgebouwde eenmastboeiers met spriettuig, waarvan enkele ‘ter oorloghe wel toegherust’, vlieboten, heuden en pleiten van 20 tot 60 last.[[167]](#endnote-167) @i@[[[49-2.15\_Boeiers.jpg]]]@/i@  
@i@[[[50-2.16\_LandingPhilippine.jpg]]]@/i@

Voor de bewaking van de Hollandse en Zeeuwse zeegaten besloten de Staten van Holland in 1598 een galei geheel naar Spaans model te laten bouwen. De *Rode Galei* was 24 meter lang en 5 à 6 meter breed en met tweemaal twaalf riemen geroeid. Een jaar later volgde het plan voor de bouw van aanvankelijk drie en uiteindelijk zelfs acht grote Hollandse oorlogsgaleien waaraan diverse steden een bijdrage leverden. De eerste en grootste, de *Zwarte Galei*, werd in 1600 gebouwd in Dordrecht en kwam in de daaropvolgende jaren meerdere malen in actie. De Admiraliteit Zeeland beschikte over de *Flesse*, bewapend met twaalf vuurmonden. Een tweede roeivaartuig, de *Hazewind*, was een ‘fregat van oorlog’. Kort daarop arriveerde een Spaanse galeivloot onder leiding van admiraal Federico Spinola in Vlaamse en Zeeuwse wateren. De laatste en belangrijkste confrontatie tussen Spaanse en Hollandse galeien vond plaats in 1603 bij Sluis, waarbij de galeien van Spinola werden verslagen. Hiermee was de directe dreiging door de Habsburgse galeivloot in Nederlandse wateren weggenomen. De galeien werden na het sluiten van het Twaalfjarig Bestand in 1609 afgedankt.[[168]](#endnote-168) @i@[[[51-2.17\_SlagSluis.jpg]]]@/i@  
@i@[[[52-2.19\_SlagHetSlaak.jpg]]]@/i@

## Buitengaats

Voordat de oorlogsvloot of een eskader in zee stak, verzamelden de schepen zich op verschillende punten aan de Hollandse Noordzeekust: bij Texel en op de Vlierede in het noorden, bij Goeree en in het Vlacke in de monding van de Westerschelde bij fort Rammekens.[[169]](#endnote-169) Daar kwamen een groot deel van de bemanning en de laatste voorraden aan boord en begon het wachten op gunstige wind om uit te zeilen. Raden van de betrokken admiraliteiten begaven zich vlak voor vertrek van de vloot eveneens met het admiraliteitsjacht naar deze plaatsen. Een aantal functionarissen was permanent gestationeerd bij de genoemde verzamelplaatsen. Daaronder waren de commissarissen van de monstering die de belangrijke taak hadden om voor vertrek en meteen na terugkeer op de rede de monsterrol te controleren. Commissarissen van verschillende admiraliteiten waren te vinden op Texel en Oost-Vlieland, in Hellevoetsluis, Den Briel en Vlissingen, kortom, overal waar oorlogsschepen de landsgrenzen passeerden.[[170]](#endnote-170) Deze functionarissen combineerden vaak meerdere ambten. Zo benoemde de Rotterdamse Admiraliteit Cornelis Symonszoon Overzee in 1655 niet alleen tot ‘commissaris ter monsteringhe van de oorlochschepen’ in Hellevoetsluis, hij was ook opzichter van ’s Lands Magazijn aldaar en hij inde de convooien en licenten in het Goereese Gat.[[171]](#endnote-171)

Na het uitzeilen waren oorlogsschepen grotendeels op zichzelf aangewezen. Adviesjachten onderhielden op de Noordzee nog het contact met de walautoriteiten (zie paragraaf 2 van dit hoofdstuk). Schepen die in een eskader voeren konden onderling communiceren met vlagseinen, kanonschoten, met trompetsignalen en tromgeroffel (bijvoorbeeld bij mist) of met lichtsignalen. Welke seinen men hanteerde, was vastgelegd in het seinboek, dat voor het uitvaren definitief werd vastgesteld.[[172]](#endnote-172) Zo kon een rode vlag op de achtersteven een oproep tot de aanval zijn, of het signaal dat de krijgsraad vergaderde. Een witte vlag was een oproep voor de ‘brede raad’ (de vlagofficieren en kapiteins) om op het admiraalsschip te verschijnen.[[173]](#endnote-173)Verder van de Nederlandse kust konden oorlogsschepen niet terugvallen op de thuisbasis in de Republiek. In Europa konden zij wel gebruikmaken van Nederlandse diplomatieke vertegenwoordigers. Deze consuls waren doorgaans kooplieden, die door de Staten-Generaal waren aangesteld.[[174]](#endnote-174) Zij assisteerden bij het aanvullen van voorraden, verzilverden wissels en verzorgden de postverbinding met het vaderland. In de Noord-Afrikaanse havens bemiddelden deze diplomaten bij missies van oorlogsschepen die waren belast met het vrijkopen van landgenoten die waren gevangengenomen door Barbarijse kapers.Kapers uit Holland en Zeeland konden een consul eveneens inschakelen, maar dan bij de verkoop van een opgebrachte prijs.[[175]](#endnote-175) Het consulschap in Noord-Afrika was bepaald niet ongevaarlijk. Wynant de Keyser in Algiers zat bijvoorbeeld in 1618 maandenlang gevangen, een represaille voor de onderschepping van twintig Algerijnse schepen, door een smaldeel onder bevel van schout-bij-nacht Lambert Hendricksz, bijgenaamd Mooy Lambert.[[176]](#endnote-176)  
@i@[[[193-4.52b\_detailTrompetter.jpg]]]@/i@  
@i@[[[194-4.53\_Scheepslantaarn.jpg]]]@/i@  
@i@[[[195-4.54\_Krijgsraad.jpg]]]@/i@  
@i@[[[196-4.55\_Christenslaven.jpg]]]@/i@

## Innovatie

De decentrale walorganisatie bleef in de achttiende eeuw voortbestaan, al liep de omvang van de vloot sterk terug. In totaal beschikte de Republiek omstreeks 1750 nog over niet meer dan 53 oorlogsbodems, waarvan zestien zware linieschepen. Vooral op de kleinere vestigingen, in Friesland, het Noorderkwartier en in Zeeland was het jarenlang doodstil, door gebrek aan nieuwbouw en uitredingen. Dat neemt niet weg dat er wel enkele innovaties plaatsvonden. Hiervoor is al de uitvinding van de scheepskamelen genoemd en ook de verbetering van de opleiding van stuurlieden en officieren rond het midden van de achttiende eeuw was een wezenlijke, dringend noodzakelijke vernieuwing.

Het opleiden en trainen van de bemanning voor de oorlogsvloot zagen de admiraliteiten als iets wat de beginnende zeeman wel in de praktijk leerde of had geleerd bij een andere tak van scheepvaart of ambacht. Een formele opleiding aan de wal was er nog niet in de hier beschreven periode. Specifiek geschoold personeel had de oorlogsvloot nodig voor het navigeren op volle zee. Dat gold ook voor de VOC, de WIC en de koopvaardij. In particuliere schooltjes konden ambitieuze zeelieden lessen in de zeevaartkunde volgen, aan de hand van de belangrijkste instrumenten en de bijbehorende berekeningen. Al in 1586 gaf Robbert Robbertsz le Canu zulke lessen in Amsterdam. Bekend is ook Pieter Holm, instrumentmaker en ‘leermeester in de Zeekonst’ in dezelfde stad, die vanaf 1737 lessen aan huis gaf, onder meer in het huis ‘Schip Recht door Zee’. De admiraliteiten beperkten zich tot een mondeling examineren van de kandidaten. In 1672 stelde de Admiraliteit van Amsterdam bijvoorbeeld Dirk Makreel, ‘leermeester der Navigatie, Astronomia en Geometrie’, aan als ‘examinateur’ van de stuurlieden, veel later overigens dan de VOC, waar zo’n bekwaamheidsonderzoek al sinds 1619 de gewoonte was. Ook in Rotterdam en Zeeland volgde men het Amsterdamse voorbeeld.[[177]](#endnote-177) De eerste echte zeevaartschool kwam er pas in 1748, toen de Admiraliteit van Amsterdam, samen met het stadsbestuur en de VOC het Zeemans-Collegie oprichtte, geleid door Cornelis Douwes. Diens methode van het berekenen van de breedte ‘buiten de middag’ was een vernieuwing op navigatiegebied. [[178]](#endnote-178) Andere vernieuwingen kwamen uit het buitenland, zoals de octant – een instrument om de hoogte van een hemellichaam te meten. Deze Britse vinding werd al kort na de introductie in Nederland door marineofficieren gebruikt, voor het eerst op het Amsterdamse oorlogsschip *Teijlingen* in 1737. Ook de introductie van een nauwkeurige tijdmeting in de vorm van een chronometer, belangrijk voor het bepalen de van de lengtegraad, kwam uit het Verenigd Koninkrijk.[[179]](#endnote-179)

Moderniseringen waren er ook op andere terreinen, al bleef het soms bij voorstellen. Tot die laatste categorie behoort het Rotterdamse plan uit de laatste jaren van de zeventiende eeuw om een kanaal door het eiland Voorne te graven, om de verbinding van Rotterdam met de zee te verkorten.[[180]](#endnote-180) Pas onder koning Willem I is dit project uitgevoerd. Ook waren er diverse plannen voor verbetering van de havenfaciliteiten voor de vloot, zoals een voorstel uit 1688 om in Willemstad aan het Hollands Diep een dokhaven in te richten.[[181]](#endnote-181)

Nieuwe inzichten kwamen veelal uit Frankrijk en Groot-Brittannië , zoals de – wel gerealiseerde – introductie van de Britse scheepsbouwmethode en de hiervoor genoemde introductie van de octant. Ook op het gebied van scheepsonderhoud nam de Zeeuwse Admiraliteit een Britse techniek over. In Vlissingen is ten behoeve van de oorlogsvloot in de jaren 1704-1705 een droogdok gebouwd, tussen de kort tevoren vernieuwde Dokhaven en de Pottekaaihaven. Ontwerper van het dok was John Perry, die voor de Royal Navy in Portsmouth al eerder een droogdok had geconstrueerd. Het dok maakte gebruik van de getijverschillen in de Zeeuwse haven. Bij hoogwater voer het schip in het dok, waarna het water bij eb grotendeels wegliep. Een door paarden aangedreven molen pompte vervolgens het laatste water weg. Veel plezier had de Zeeuwse Admiraliteit niet van deze hypermoderne voorziening. Paalworm en verzakkingen maakten het dok onbruikbaar en in 1745 werd het buiten gebruik gesteld. Pas in de negentiende eeuw werd het ‘dokje van Perry’, in gerenoveerde vorm, weer in dienst gesteld door de Koninklijke Marine.[[182]](#endnote-182) @i@[[[197-4.56\_Droogdok.jpg]]]@/i@  
@i@[[[198-4.57\_Dokje.jpg]]]@/i@

## Besluit

Twee eeuwen lang was de organisatie van de admiraliteitscolleges gebaseerd op een regeling uit 1597 die als ‘provisioneel’ was bedoeld. Dat paste geheel bij de staatkundige inrichting van de Republiek der Verenigde Nederlanden, die ook een versteende voortzetting was van de afspraken die actueel waren aan het begin van de Opstand tegen de Habsburgse landsheer. Het leverde een op papier inefficiënte, verbrokkelde organisatie op, met een vijfvoudig bestuursapparaat, tal van vestigingen op onpraktische plaatsen, ook buiten de officiële admiraliteitscentra. Dat de oorlogsvloot toch lange tijd, zeker tot aan het begin van de achttiende eeuw, goed functioneerde, had verschillende oorzaken. Het systeem bood voldoende mogelijkheden om krachtige maatregelen te nemen, bijvoorbeeld de bouw van een slagvloot, in de tijd van Johan de Witt, die zowel tegen de Engelse als tegen de Franse vloot was opgewassen. Vooral op de admiraliteitswerven in Amsterdam en Rotterdam verrezen in de tweede helft van de zeventiende eeuw grote en voor hun tijd uiterst moderne faciliteiten, waar men in de kalmere periode daarna zelfs nog in staat was een aantal vernieuwingen door te voeren. De wonderbaarlijke financiële basis van de oorlogsvloot, eigen inkomsten uit de heffingen op handelsstromen, de convooien en licenten, die losstonden van de politieke besluitvorming in Den Haag en aan de andere kant subsidies die de regionale belangen ontstegen, maakten het mogelijk om nog lange tijd door te gaan op de oude voet. Zolang de Republiek buiten grote conflicten bleef, viel het verval van de oorlogsvloot tot midden achttiende eeuw minder op. De povere bijdrage van de zeemacht aan de Oostenrijkse Successieoorlog (1740-1748) en de Vierde Engelse Oorlog (1780-1784) maakten duidelijk dat het land niet meer was dan een tweederangs maritieme macht, ondanks alle gezwollen retoriek na twijfelachtige successen als de Zeeslag bij Doggersbank (1781). De roep om een efficiëntere, gecentraliseerde organisatie was er wel, maar vond nauwelijks weerklank. Dat was pas mogelijk na de Bataafse Revolutie van 1795, toen alle staatsinstellingen, inclusief de defensie, radicaal op de schop gingen.

1. Victor Enthoven schreef de inleiding en de paragrafen 1. ‘Vrijheidsstrijd, organisatie en operationele optreden’ en 2. ‘Oorlogsschepen, scheepsbouw en oorlogsvloot’. Marc van Alphen schreef paragraaf 3. ‘Zeevarenden op de oorlogsvloot’ en Remmelt Daalder schreef paragraaf 4. ‘Infrastructuur en veiligheid’. De drie genoemde auteurs zijn verantwoordelijk voor het besluit. Aan het begin van elke paragraaf is een bibliografische noot te vinden met de belangrijkste literatuur over die onderwerpen. [↑](#endnote-ref-1)
2. A. Thysius, *Historia navalis, sive celeberrimorum præliorum, quæ mari ab antiquissimus temporibus usque ad pacem Hispanicam Batavi, Fœderatique Belgæ, ut plurimum victores gesserunt, luculenta descriptio* (Leiden 1657); J. van Lennep en J.H.W. Unger (ed.), *De werken van J. van den Vondel, 1664-1667* (Leiden 1892) 136; R.B. Prud’homme van Reine, *Schittering en schandaal. Biografie van Maerten en Cornelis Tromp* (Amsterdam 2001) 166; de webpagina Onze Taal, <https://onzetaal.nl/taaladvies/een-bezem-in-de-mast-voeren> (april 2017). [↑](#endnote-ref-2)
3. Temple, *Observations*,Preface. [↑](#endnote-ref-3)
4. Davids en Lucassen, *A Miracle Mirrored,* 1 e.v. [↑](#endnote-ref-4)
5. Bartstra, *Vlootherstel*; Veenstra, *Tussen gewest en Generaliteit*, 99-105. [↑](#endnote-ref-5)
6. Kernkamp, *Handel op den vijand*,II, 72 e.v.; Enthoven, *Zeeland*, 123-127. [↑](#endnote-ref-6)
7. Thurkow, *De Westfriese Admiraliteit*. [↑](#endnote-ref-7)
8. Tilly, *Coercion*; Bonney, *Economic System*. [↑](#endnote-ref-8)
9. De Jonge, *Het Nederlandsche zeewezen* I, 358; De Boer, *Tromp en de armada*, 94. [↑](#endnote-ref-9)
10. Bruijn, ‘Voeding op de Staatse Vloot’, 175-183; Enthoven, ‘Een eenvoudige maaltijd’, 143-155. [↑](#endnote-ref-10)
11. Elias, *Schetsen* I, 118-120; Enthoven, ‘Mars en Mercurius’, 40-60. [↑](#endnote-ref-11)
12. Bijl, *De Nederlandse convooidienst.* [↑](#endnote-ref-12)
13. Verhees-Van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*; Francke,*‘Utiliteyt’*; Lunsford, *Piracy and Privateering.* [↑](#endnote-ref-13)
14. Knaap e.a., *Oorlogen overzee*. [↑](#endnote-ref-14)
15. Prud’homme van Reine, *Zeehelden*; Hellinga, *Zeehelden*; Van Gent en Paesie, *Zeeuwse* zeehelden; Rommelse, ‘Maritieme identiteit’; Lambert, *De zeemogendheden,* 195 e.v. [↑](#endnote-ref-15)
16. Voor het concept continentale mogendheid en maritieme strategie, zie Raja Menon, *Maritime Strategy*. [↑](#endnote-ref-16)
17. Bruijn, ‘The Raison d’Être’, 76-87. [↑](#endnote-ref-17)
18. ’T Hart, *The Making*, 32 e.v., speciaal 62, tabel 2.7; Fritschy, *Schulden als leerschool,* 6; ’T Hart, *The Dutch Wars*. [↑](#endnote-ref-18)
19. Veenstra, *Tussen gewest en Generaliteit*, 75. [↑](#endnote-ref-19)
20. Wheeler, *English Army Finance*; Brewer, *The Sinews of War*; Rodger, *The Safeguard of the Sea*; Rodger, *The Command of the Ocean*. [↑](#endnote-ref-20)
21. Over de organisatie en het operationeel optreden van de Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende en de achttiende eeuw bestaan enkele overzichtswerken. Nog steeds bruikbaar is J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, vier delen (Zwolle derde uitgave, 1869). Van de tweede druk uit 1858-1862 is in 1993 bij Van Wijnen een facsimile-uitgave verschenen. Nogal gedateerd is S.W.P.C. Braunius, ‘Oorlogsvaart’ in: G. Asaert e.a. (ed.), *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* 2 (Bussum 1977) 316-354. Een compact overzicht geeft J.R. Bruijn, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (Columbia 1993). Enkele jaren later vertaald en uitgebreid als *Varend verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de 17de en 18de eeuw* (Amsterdam 1998). Van recente datum en uitgebreider zijn de maritieme hoofdstukken van de militaire geschiedenis van Nederland: P. Groen (ed.), *De Tachtigjarige Oorlog. Van Opstand naar geregelde oorlog, 1568-1648* (Amsterdam 2013) en M. van Alphen, J. Hoffenaar, A. Lemmers, Chr. van der Spek, *Krijgsmacht en handelsgeest. Om het machtsevenwicht in Europa, 1648-1813* (Amsterdam 2019). [↑](#endnote-ref-21)
22. De Meij, *De Watergeuzen*, 100. [↑](#endnote-ref-22)
23. Nationaal Archief, Den Haag, Archief J.B. Bicker [3.20.04.01] inv.nr. 70, fol. 14, Historisch overzicht; Muller*, De staat der Vereenigde Nederlanden*, 319. [↑](#endnote-ref-23)
24. De Hullu, *De archieven van de admiraliteitscolleges*. Hier is de tekst gebruikt van de archieftoegang: Nationaal Archief, Den Haag, Archief Admiraliteitscolleges, 1586-1795 [1.01.46] 29. [↑](#endnote-ref-24)
25. De Hullu, *De archieven van de admiraliteitscolleges*, 29; Elias, *Schetsen* I, 47-48. [↑](#endnote-ref-25)
26. De Hullu, *De archieven van de admiraliteitscolleges*, 30-32; ‘Instructie voor den prins, als admiraal-generaal, en zijn raad’, 317-327, aldaar 317-318; Nationaal Archief, Den Haag, Archief J.B. Bicker [3.20.04.01] inv.nr. 70, fol. 67 e.v., Historisch overzicht: De Hullu, *De archieven van de admiraliteitscolleges*, 33. [↑](#endnote-ref-26)
27. Nationaal Archief, Den Haag, Archief J.B. Bicker [3.20.04.01] inv.nr. 70, fol. 73, Historisch overzicht. [↑](#endnote-ref-27)
28. Enthoven*, Zeeland en de opkomst van de Republiek*, 31-37. [↑](#endnote-ref-28)
29. Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek*, 26; Liesker en Fritschy, *Gewestelijke financiën Deel IV: Holland, 1572-1795*, 34-35. [↑](#endnote-ref-29)
30. Veenstra, *Tussen gewest en Generaliteit*, 74. [↑](#endnote-ref-30)
31. Enthoven*, Zeeland en de opkomst van de Republiek*, 26; Van Nierop, *Het verraad van het Noorderkwartier*, 16. [↑](#endnote-ref-31)
32. De Hullu, *De archieven van de admiraliteitscolleges*, 9-10. [↑](#endnote-ref-32)
33. Thurkow, *De Westfriese Admiraliteit*, 23. [↑](#endnote-ref-33)
34. De Hullu, *De archieven van de admiraliteitscolleges*, 10. [↑](#endnote-ref-34)
35. De Hullu, *De archieven van de admiraliteitscolleges*, 20-29. [↑](#endnote-ref-35)
36. De Meij, *De Watergeuzen*. [↑](#endnote-ref-36)
37. Swalue, *De daden der Zeeuwen*, 41. [↑](#endnote-ref-37)
38. Van Vliet, ‘Marinestrategie’, 23-38. [↑](#endnote-ref-38)
39. Van Deursen, ‘De Raad van State’, 47-91, aldaar 77-78. [↑](#endnote-ref-39)
40. Zwitzer*, ‘De militie van den staat’*,71; Fritschy, *Gewestelijke financiën Deel 1, Overijssel, 1604-1795*, 4-5. [↑](#endnote-ref-40)
41. Eekhout, *Het admiralenboek*, 162-171; De Jonge*, Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* I, 201; Elias, *Schetsen* I, 40-41, 47-48. [↑](#endnote-ref-41)
42. Van der Kuijl, *De Glorieuze overtocht*, 23. [↑](#endnote-ref-42)
43. Oudendijk, *Johan de Witt*, 32-36; Elias, *Schetsen* IV, 100-107, 116; Elias, *Schetsen* V, 25; Elias, *Vlootbouw*, 96 en hoofdstuk 7. [↑](#endnote-ref-43)
44. Nationaal Archief, Den Haag, Archief Staten-Generaal [1.01.02] inv.nr. 5564II, 28 december 1655; Van Hoboken, *Witte de With*, 4-6; Kluiver, *De souvereine en independente staat Zeeland*, 233. [↑](#endnote-ref-44)
45. Warnsinck, *Abraham* Crijnssen, 11, Bijlage B1. [↑](#endnote-ref-45)
46. Veenstra, *Tussen gewest en Generaliteit*, Bijlage B 1. [↑](#endnote-ref-46)
47. Enthoven, ‘Mars en Mercurius bijeen’, 54-59. [↑](#endnote-ref-47)
48. Grapperhaus, *Convoyen en licenten*. [↑](#endnote-ref-48)
49. Enthoven, *Zeeland*, 123-125; Veenstra, *Tussen gewest en Generaliteit*, 174-175. [↑](#endnote-ref-49)
50. De Buck en Lindblad, *Navigatie en negotie*, 27-48; Kernkamp, *De sleutels van de Sont*; Bruijn, *De Admiraliteit van Amsterdam*, 76-77; Francke, *De Zeeuwse commissievaart*, 67-69. [↑](#endnote-ref-50)
51. Van Deursen, ‘Raad van State’, 69; ’T Hart, *Bourgeois State*, 82-86; Nationaal Archief, Den Haag, Gedeputeerden van Haarlem ter Dagvaart van de SvH [3.01.09] inv.nr. 1283, Lijsten van de financiële toestand van de admiraliteitscolleges, 1701-1723; Liesker en Fritschy, *Gewestelijke financiën* *Deel IV: Holland, 1572-1795¸* 408-418; Nationaal Archief, Den Haag, Archief Staten-Generaal [1.01.02] inv.nr. 8049 (1629), inv.nr. 8051 (1631), inv.nr. 8052 (1633) en inv.nr. 8059 (1654). [↑](#endnote-ref-51)
52. Nationaal Archief, Den Haag, Archief Staten-Generaal [1.01.02] inv.nr. 8050, Staat van oorlog te water, 1629. [↑](#endnote-ref-52)
53. Liesker en Fritschy, *Gewestelijke financiën* *Deel IV: Holland, 1572-1795*, 387; Nationaal Archief, Den Haag, Archief van de Raad van State [1.01.19] inv.nr. 2225, Petitie voor 1644; ’T Hart, *Bourgeois State*, 85, 173; Veenstra, *Tussen gewest en Generaliteit*, 99-105. [↑](#endnote-ref-53)
54. Enthoven, *Zeeland*,163 e.v.; Bruijn, *Varend verleden*, 96, 127-128; De Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* IV, 240; Roodhuyzen-Van Breda Vriesman, ‘Onfrisse Friese zaken’; Veenstra, *Tussen gewest en Generaliteit*, 103-104. De Unie ontvanger in Den Haag ontving jaarlijks 1,2 tot 1,5 miljoen gulden uit de Generaliteitslanden; de uitgaven bedroegen ruim ƒ600.000. Het overschot werd gebruikt als fonds voor het aangaan van leningen veroorzaakt door het achterblijven van betalingen door de gewesten (20 miljoen gulden) en de schulden aangegaan door de Unie-ontvanger zelf (de Generaliteit) van 7 miljoen gulden. De Admiraliteitscolleges konden van dit fonds gebruik maken. Dormans, *Het tekort*, 158-159. [↑](#endnote-ref-54)
55. Becht, *Statistische gegevens*, 143-148; Engelhard, *Het Generaal-Plakkaat van 31 juli 1725*, 86-89, 263-268, 314-323; Enthoven, *Zeeland*, 163-165; Van Slingelandt, ‘Memorie over het redres der saaken van de Admiraliteit (1719)’ IV, 287-354, speciaal 306; Van der Poel, *Het particularisme van Zeeland*, 1-113; De Vries, *De ontduiking*, 349-361; Hovy, *Het voorstel van 1751*, 96-119; De Jong, ‘De verpachting’, 160-161; Veenstra, *Tussen gewest en Generaliteit*, 84-85; Bartstra, *Vlootherstel*; Liesker en Fritschy, *Gewestelijke financiën* *Deel IV: Holland, 1572-1795*,417; Enthoven, ‘Dutch Maritime Strategy’, 176-201. [↑](#endnote-ref-55)
56. De Jong, ‘De Admiraliteit van de Maze’, 232-244. [↑](#endnote-ref-56)
57. Veenstra, *Tussen gewest en Generaliteit*. [↑](#endnote-ref-57)
58. Kamminga, *Schepen van de Friese Admiraliteit*; Schaap, ‘De Admiraliteit van Friesland’, 43-77; Roodhuyzen-Van Breda Vriesman, *De Admiraliteit van Friesland*; Dragt, *De Admiraliteit in Dokkum*. [↑](#endnote-ref-58)
59. Thurkow, *De Westfriese Admiraliteit*. [↑](#endnote-ref-59)
60. Bruijn, *De Admiraliteit van Amsterdam*. [↑](#endnote-ref-60)
61. Engelhard, *Het Generaal-Plakkaat*, 259; Eekhout, *Het admiralenboek*, 64-65. [↑](#endnote-ref-61)
62. Nationaal Archief, Den Haag, Archief Staten-Generaal [1.01.02] inv.nr. 12270-12294, Commissieboeken, 1586-1794; Warnsinck, *Abraham Crijnssen*, 11; Warnsinck, *De vloot van den Koning-Stadhouder*, 29-30. [↑](#endnote-ref-62)
63. De tekst van de Instructie is beschikbaar in: Eekhout, *Het admiralenboek*, 162-171. [↑](#endnote-ref-63)
64. Een overzicht van alle vijf de admiraliteitscolleges geeft Becht, *Statistische gegevens*, 139-142; Engelhard, *Het Generaal-Plakkaat*, 245 e.v.; Eekhout, *Het admiralenboek*, 20-26. [↑](#endnote-ref-64)
65. Bruijn, *De Admiraliteit van Amsterdam*, 40 e.v. [↑](#endnote-ref-65)
66. De webpagina van het Huygens Instituut voor Nederlandse Geschiedenis, URL: <https://resources.huygens.knaw.nl/repertoriumambtsdragersambtenaren1428-1861> (februari 2024). [↑](#endnote-ref-66)
67. Bruijn, *De Admiraliteit van Amsterdam*, 48-49. Voor de vergaderingen in Rotterdam, zie: Jorissen, ‘Memorien van Diderik van Bleyswijk’, 165-270; Oltmans, ‘Eene memorie omtrent de Admiraliteit van de Maze, 1750’, 146-156. Voor Zeeland: Van Loo, *Resolutiën*, 5 delen. [↑](#endnote-ref-67)
68. Bruijn, *De Admiraliteit van Amsterdam*, 49. [↑](#endnote-ref-68)
69. Eekhout, *Het admiralenboek*, 12 e.v.; Sicking, *Neptune*, 62 e.v. [↑](#endnote-ref-69)
70. Engelhard, *Het Generaal-Plakkaat*, 259-260. [↑](#endnote-ref-70)
71. Zeeuws Archief, Middelburg, Directe en Indirecte Belastingen in Zeeland, 1584-1810 [50]; Nationaal Archief, Den Haag, Archief Admiraliteitscolleges, 1586-1795 [1.01.46] inv.nr. 631-647, Stukken betreffende de rechtspraak op de Maze. [↑](#endnote-ref-71)
72. Verhees-Van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 132-135; Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek*, 176, 209; Francke, *De Zeeuwse commissievaart*, 224-234; Van Loo, ‘Organising’, aldaar 84-86; Lunsford, *Piracy and Privateering*, 17-18, 21-22; Zeeuws Archief, Middelburg, Archief Rekenkamer C [508] 2de stuk, Rekeningen te water; Zeeuws Archief, Middelburg, Archief Rekenkamer C [508] 11de stuk, Rekeningen vendumeester. [↑](#endnote-ref-72)
73. Bruijn, *De Admiraliteit van Amsterdam*, 46; Engelhard, *Het Generaal-Plakkaat*, 272; Verhees-Van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 122 e.v.; Francke, *De Zeeuwse commissievaart*, 178. [↑](#endnote-ref-73)
74. Becht, *Statistische gegevens*, 137-142; Grapperhaus, *Convoyen en licenten*, 29-30; Roodhuyzen-Van Breda Vriesman, *De Admiraliteit van Friesland*, 5-20; Veenstra, *Tussen gewest en Generaliteit*, 349-353 [↑](#endnote-ref-74)
75. Engelhard, *Het Generaal-Plakkaat*, 272-273. [↑](#endnote-ref-75)
76. Bruijn, *De Admiraliteit van Amsterdam*, 70 e.v.; Veenstra, *Tussen gewest en Generaliteit*, 105-118. [↑](#endnote-ref-76)
77. Nationaal Archief, Den Haag, Archief Generaliteitsrekenkamer [1.01.43]; Zeeuws Archief, Middelburg, Archief Rekenkamer C [508] 2de stuk, Rekeningen te water; Veenstra, ‘Uitstel’, 71-88. [↑](#endnote-ref-77)
78. Zeeuws Archief, Middelburg, Archief Rekenkamer C [508] 9de stuk, rekeningen equipagemeester; Brandon, *Masters of War*; Hoving, *Nicolaes Witsens*,253. Een overzicht van de materialen en hun herkomst is te vinden in: Strubbe, *Oorlogsscheepsbouw*, 52-55; De Jong, *Staat van oorlog*, 185; Van Yk*, De Nederlandsche scheeps-bouw-konst*, 210. [↑](#endnote-ref-78)
79. ‘[…] nichts als eine Fortsetzung des politischen Verkehrs mit Einmischung anderer Mittel’, Von Clausewitz, *Vom Kriege*,990. [↑](#endnote-ref-79)
80. Lindberg en Todd, *Brown-, Green- and Blue-Water Fleets*; Vego, ‘On Littoral Warfare’. [↑](#endnote-ref-80)
81. Trim en Fissel, *Amphibious Warfare*. [↑](#endnote-ref-81)
82. Van Alphen, *Het oorlogsschip*,131-134. [↑](#endnote-ref-82)
83. Swalue*, De daden der* Zeeuwen, 41; Brasser, *Beschryvinge der stad Vlissinge*; Witkamp, *De slag op de Zuiderzee*;Appel, *De slag om de Zuiderzee*; Van Nierop, *Het verraad van het Noorderkwartier*,86, 290; Bartels e.a., *De slag op de Zuiderzee*. [↑](#endnote-ref-83)
84. Fruin, *Het beleg*; Den Heijer, *Holland onder water*. [↑](#endnote-ref-84)
85. Koninklijke Bibliotheek, Den Haag, Verzameling van Petrus van Musschenbroek signatuur KW 132 D 26, fol. 20-23, ‘Dit naervolgende is hetgene datter is gepasseert voor Saeftingen van des vijandts vlote van het begin totten eijnde inde Somer 1631; Luijks, *Slag op ’t Slaak*; Leune, *Het fort Sint Anna*,15. [↑](#endnote-ref-85)
86. Cox, *‘Vanden tocht in Vlaenderen’*,speciaal 150-155; Verhoef, *Nieuwpoort*; Thomas, *De val van het nieuwe Troje*. [↑](#endnote-ref-86)
87. Van Alphen, *Het oorlogsschip*, 131-134; Leune, *Lillo en Liefkenshoek* I, 433-444, 473-519, 691-692; Roos, *Twee eeuwen varen en vechten*,52-64, 164-166. [↑](#endnote-ref-87)
88. De Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* II, 146-147; Doedens en Houter, *1666.* [↑](#endnote-ref-88)
89. Rodger, ‘Instigators or Spectators?’, 496-514; Nationaal Archief, Den Haag, Archief Staten-Generaal [1.01.02] inv.nr. 9368, fol. 29-31, 93-96 en 162, Verbaal van luitenant-admiraal C. Schrijver, mei 1747-augustus 1748; Van Nimwegen, *De Republiek der Verenigde Nederlanden*,298. [↑](#endnote-ref-89)
90. MacLeod, *De Oost-Indische Compagnie als zeemogendheid in Azië*, deel twee; Barendse, ‘Blockade’, 232-266; Monteiro, *Portugese Sea Battles* V; Monteiro, *Portugese Sea Battles* VI, 73-80; Knaap e.a., *Oorlogen overzee*, 85-87. [↑](#endnote-ref-90)
91. Elias, *Schetsen* I, 48; Bijl, *De Nederlandse convooidienst*; Roos, *Twee eeuwen varen en vechten*, 150-151; Nationaal Archief, Den Haag, Archieven van de Colleges van de Grote Visserij [3.11.03]; Heeres, ‘Het paalgeld’, 1-17; Van Vliet, *Vissers en kapers*, 108-116, 215-218, 109-115; Van Vliet, *Vissers in oorlogstijd*, 119-121. [↑](#endnote-ref-91)
92. Ottsen, *Journaal van de reis naar Zuid-Amerika*, xxxiii-xxxiv; Bijl, *De Nederlandse convooidienst*, 78. [↑](#endnote-ref-92)
93. Nationaal Archief, Den Haag, Archief van de Directie van de Levantse Handel en de Navigatie in de Middellandse Zee [1.03.01]; Heeringa en Nanninga, *Bronnen tot de geschiedenis van den Levantschen handel*; Stadsarchief, Amsterdam, Archief van de Directie van de Oostersche Handel en Reederijen [78]. [↑](#endnote-ref-93)
94. Bruijn, ‘Kaapvaart in de Tweede en de Derde Engelse Oorlog’, 408-429; Bruijn, ‘Dutch Privateering during the Second and Third Anglo-Dutch Wars’, 79-93; Verhees-Van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 29, 138, 140; Francke, *De Zeeuwse commissievaart*, 104-105, 308-309, 316-319, 330-335, vooral 334; Korteweg, *Kaperbloed en koopmansgeest*, 154; Lunsford, *Piracy and Privateering*, 16-17, 25; Paesie, ‘In belang van Walcheren’, 25-41, aldaar 35. [↑](#endnote-ref-94)
95. Nationaal Archief, Den Haag, Archief J.B. Bicker [3.20.04.01] inv.nr. 70, fol. 67 e.v., Historisch overzicht; Francke, *De Zeeuwse commissievaart*, 42-43; Korteweg, *Kaperbloed en Koopmansgeest*, 128. Voor commissies en instructies uitgegeven door het Admiraliteitscollege van Amsterdam en van Zeeland, zie: Nationaal Archief, Den Haag, Archief Admiraliteitscolleges, 1576-1976 [1.01.46] inv.nr. 1327-1328, Commissies en instructies, 1644-1655, 1655-1689; inv.nr. 2429-2430, Commissies en instructies, 1657-1673, 1673-1696. [↑](#endnote-ref-95)
96. Nationaal Archief, Den Haag, Archief Staten-Generaal [1.01.02] inv.nr. 5489 (Lias Admiraliteiten), Instructie, 9 augustus 1624; Francke, *De Zeeuwse commissievaart*, 40-49; Lunsford, *Piracy and Privateering*, 239 n. 28. [↑](#endnote-ref-96)
97. Van Loo, *Rekeningen en bijbehorende stukken* [Archief Rekenkamer C [508] 11de stuk], 7-11, beschikbaar op de webpagina Archieven.nl, <https://www.archieven.nl/nl> (april 2017). [↑](#endnote-ref-97)
98. Elias, *Schetsen* I, 121-122; Verhees-Van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 54-55, 139; Francke, *De Zeeuwse commissievaart*, 186; Lunsford, *Piracy and Privateering*, 22-24; Van Vliet, ‘Touwtrekken om een prijs’, 21-35, aldaar 23-24. [↑](#endnote-ref-98)
99. Zeeuws Archief, Archief Rekenkamer A [502] 6e stuk, Liquidatierekeningen van het aandeel van de Admiraal-Generaal in de door de Gecommitteerde Raden ter Admiraliteit in Zeeland prijsverklaarde buitgoederen (1590) 1621-1629; Prud’homme van Reine, *Admiraal Zilvervloot*, 161. [↑](#endnote-ref-99)
100. Nationaal Archief, Den Haag, Archief van de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) [1.04.02] inv.nr. 11514, Stukken betreffende de afrekening tussen de VOC en colleges ter Admiraliteit over buitgemaakte schepen, 1636-1637; Nationaal Archief, Archief Staten-Generaal [1.01.02] inv.nr. 12.563-43 (loketkas), Stukken betreffende de vorderingen van de VOC op de Generaliteit, 1660-1662; De Korte, *De jaarlijkse financiële verantwoording*, Bijlage 6A; Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek*, 199-211; Enthoven, ‘Van steunpilaar tot blok aan het been’, 35-58; Knoest, ‘Company Privateers in Asian Water’, 43-57.

     Voor een overzicht van de Portugese verliezen, zie: Monteiro, *Portugese Sea Battles* V*;* Monteiro, *Portugese Sea Battles* VI*.* [↑](#endnote-ref-100)
101. Nationaal Archief, Den Haag, Archief Staten-Generaal [1.01.02] inv.nr. 5766 (Lias WIC), Lijste van de prinsen by particuliere ende Compagies vaertuijgen op de custe van Brasil, 1646-1650; De Laet, *Iaerlyck verhael* IV, 282-285; Boxer, *The Dutch in Brazil*, 202-203, 280-290; Cabral de Mello, *Olinda restaurada*,84-92; Binder, *Die Zeeländische Kaperfahrt*, 40-92, aldaar 41, 78; Cabral de Mello, *De Braziliaanse affaire*, 78-80; Roos, ‘Recife’, 131-134; Lunsford, *Piracy and Privateering*, 19-20, 32-33; Knaap e.a., *Oorlogen overzee*, 279-280. [↑](#endnote-ref-101)
102. Van Vliet, *Vissers in oorlogstijd*,121; Francke, *De Zeeuwse commissievaart*, 377-384; Paesie, ‘In belang van Walcheren’, 25-41. [↑](#endnote-ref-102)
103. Veenstra, *Tussen gewest en Generaliteit*, 98-99. [↑](#endnote-ref-103)
104. Meijer, ‘Vijf eeuwen Nederlandse Seapower’, 501-511. [↑](#endnote-ref-104)
105. De Meij, *De Watergeuzen*, 130 e.v. [↑](#endnote-ref-105)
106. Trim en Fissel, *Amphibious Warfare 1000-1700.*  [↑](#endnote-ref-106)
107. Van der Kuijl, *De glorieuze overtocht*; Roos, *Twee eeuwen varen en vechten*, 338-343. [↑](#endnote-ref-107)
108. Murfett, ‘Gunboat Diplomacy’, 81-93; Van der Peet, *Belangen en prestige*; Forbes, *Naval Diplomacy*. [↑](#endnote-ref-108)
109. De Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* IV, 124-139; Van Krieken*, Kapers en Kooplieden*, 61, 65, 67, 69, 70. [↑](#endnote-ref-109)
110. Monteiro, *Portugese Sea Battles* V, 36-49; Akveld, *Machtsstrijd om Malakka*. [↑](#endnote-ref-110)
111. Knaap e.a., *Oorlogen overzee*; Enthoven, ‘Recensie van *Oorlogen overzee*’, 118-120; Murteira, ‘Dutch Attacks, 5-26. [↑](#endnote-ref-111)
112. Hoogbergen, *De Boni-oorlogen*,24-29, 228-229; Hoogbergen, ‘De binnenlandse oorlogen’, 147-182, speciaal 161-162; Knaap e.a., *Oorlogen overzee*, 358. [↑](#endnote-ref-112)
113. Mahan, *The Influence of Sea Power*;Livezey, *Mahan on Sea Power*, 282; Till, *Seapower*, 1; Anten, *Navalism nekt onderzeeboot*. Zie voor een verfijning van het gedachtegoed van Mahan: Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, 161-167; Hattendorf en Unger, *War at Sea*,13. [↑](#endnote-ref-113)
114. Lambert, *Seapower States,* 157-203; Lambert, *De zeemogendheden*, 20-30. [↑](#endnote-ref-114)
115. Padfield, *Maritime Supremacy*; Hattendorf, *Naval History and Maritime Strategy*; Palmer, *Command at Sea,* hoofdstukken 1 en 2; Bender, *Dutch Warships*. [↑](#endnote-ref-115)
116. Glete, *Navies and Nations* I, 180-184; Padfield, *Maritime Supremacy.* [↑](#endnote-ref-116)
117. Oudendijk, *Johan de Witt en de zeemacht*; Bruijn, *Varend verleden*, 95-97; Rommelse, *The Second Anglo-Dutch War*. [↑](#endnote-ref-117)
118. Hainsworth en Churches, *The Anglo-Dutch Naval Wars*. [↑](#endnote-ref-118)
119. Indien niet anders aangegeven is deze paragraaf gebaseerd op Bruijn, *Varend verleden*. [↑](#endnote-ref-119)
120. Groen, *De Tachtigjarige Oorlog*, 330. [↑](#endnote-ref-120)
121. Elias, *Schetsen* I, 47, 99-100, 109; Van Vliet, *Vissers en kapers*, 118-125, 221-229; Van Vliet, *Vissers in oorlogstijd*, 115-119; Stradling, *The Armada of Flanders*. [↑](#endnote-ref-121)
122. Elias, *Schetsen* I, 47, 95-100, 109;Van Vliet, *Vissers en kapers*, 232-234; Van Vliet, *Vissers in oorlogstijd*, 119-121. [↑](#endnote-ref-122)
123. Nationaal Archief, Den Haag, Archieven van de Directies ter Equipering van Oorlogsschepen, 1631-1657 [1.03.02]; Stadsarchief Amsterdam, Archief Burgemeester, Lands- en Gewestelijk bestuur [5030] inv.nr. 404 [was port.70], diverse rekeningen; Elias, *Schetsen* IV,100-102; Enthoven, ‘Mars en Mercurius bijeen’, 56-57. [↑](#endnote-ref-123)
124. De Melo, *De strijd in het Engelsche Kanaal*; De Boer, *Tromp en de armada van 1639*; Stradling, *The Armada of Flanders*, 107-110. [↑](#endnote-ref-124)
125. De Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* I, 142-145; Rodger, *A Naval History of Britain* I, 284-288. [↑](#endnote-ref-125)
126. Enthoven, ‘De nobili, sed non foelici expeditione navali’, 50-53 en 80-83. [↑](#endnote-ref-126)
127. Ottsen, *Journael van de reis naar Zuid-Amerika*. [↑](#endnote-ref-127)
128. Bogaers, *De Togt van Heemskerk*;Groen, *De Tachtigjarige Oorlog*, 337-341. [↑](#endnote-ref-128)
129. Enthoven, ‘Van steunpilaar tot blok aan het been’, 35-58; Monteiro, *Portugese Sea Battles 1139-1975*, 8 delen; Murteira, ‘Dutch Attacks against Portuguese Shipping in Asia’, 5-26. [↑](#endnote-ref-129)
130. De Laet, *Iaerlyck verhael*, vier delen; Binder, *Die Zeeländische Kaperfahrt*; Van Hoboken, *Witte de With*, 12-20. [↑](#endnote-ref-130)
131. Kernkamp, *De sleutels van de Sont*; Kolkert, *Nederland en het Zweedsche imperialisme*; Noordam, *De Republiek en de Noordse oorlog*. [↑](#endnote-ref-131)
132. Enthoven, ‘Mars en Mercurius bijeen’, 51-53. [↑](#endnote-ref-132)
133. Elias, *Schetsen* IV, 100-102. [↑](#endnote-ref-133)
134. Oudendijk, *Johan de Witt*. [↑](#endnote-ref-134)
135. Glete, *Navies and Nations*, 639-641. [↑](#endnote-ref-135)
136. Van Vliet, ‘Expeditionair optreden op de kust van West-Afrika’. [↑](#endnote-ref-136)
137. Warnsinck, *Abraham Crijnssen*. [↑](#endnote-ref-137)
138. Rogers, *The Dutch in the Medway*; Van Nispen, *De Teems in brant*; Rommelse, *The Second Anglo-Dutch War, 1665-1667*; Van Alphen e.a., *Krijgsmacht*, 42. [↑](#endnote-ref-138)
139. Enthoven, ‘De ondergang van de Nederlandse handelssuprematie’. [↑](#endnote-ref-139)
140. Glete, *Navies and Nations*, 639-641. [↑](#endnote-ref-140)
141. Shomette en Haslach, *Raid on America*;Pritchard, ‘The Franco-Dutch War in the West Indies’, 3-22. [↑](#endnote-ref-141)
142. Warnsinck, *De vloot van den Koning-Stadhouder*;Rodger, *A Naval History of Britain* II, 136 e.v. [↑](#endnote-ref-142)
143. Bromley, *Corsairs and Navies*; Verhees-Van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*; Francke, *De Zeeuwse commissievaart*. [↑](#endnote-ref-143)
144. Dunthorne, *The Maritime Powers, 1721-1740*; Van Nimwegen, *De Republiek der Verenigde Nederlanden als grote mogendheid*. [↑](#endnote-ref-144)
145. De Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* IV, 101-112; Van Koningsbrugge, *Het verhaal van twee verloren vriendschappen*; Traung, *Lars Gathenhielm*; Wolke, *Lasse i gatan*. [↑](#endnote-ref-145)
146. Van Krieken, *Kapers en kooplieden.* [↑](#endnote-ref-146)
147. Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*; Earle, *The Pirate Wars*; Bruijn, ‘Protection of Dutch Shipping’. [↑](#endnote-ref-147)
148. Rodger, ‘Instigators or Spectators?’, 496-514; Nationaal Archief, Den Haag, Archief Staten Generaal [1.01.02] inv.nr. 9368, fol. 29-31, 93-96 en 162, Verbaal van luitenant-admiraal C. Schrijver, mei 1747-augustus 1748. [↑](#endnote-ref-148)
149. Carter, *The Dutch Republic*, 104, 110, 111; Enthoven, ‘Neutrality’, 328-347; Enthoven, ‘The Unlimited Cupidity of the Dutch Merchants’, 269-297. [↑](#endnote-ref-149)
150. Enthoven, ‘Dutch Maritime Strategy’; Enthoven, ‘That Abominable Nest of Pirates’, 239-301. [↑](#endnote-ref-150)
151. Over de bouw en de technische ontwikkelingen van het oorlogsschip is weinig nieuw onderzoek gedaan. Nog steeds bruikbaar zijn: J.E. Elias, *Schetsen uit de geschiedenis van ons zeewezen* (6 delen; Den Haag 1916); J.E. Elias, *De vlootbouw in Nederland in de eerste helft der 17e eeuw, 1596-1655* (Amsterdam 1933) en de hoofdstukken van J. van Beylen, W.P.C. Braunius, B.E. van Bruggen en Ph.M. Bosscher in: G. Asaert e.a. (ed.), *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* (vier delen; Bussum 1976-1978). In J.P. Sigmond, *Zeemacht in Holland en Zeeland in de zestiende eeuw* (Hilversum 2013) wordt aandacht besteed aan de zestiende-eeuwse oorlogsschepen. Een overzicht van de zeventiende-eeuwse oorlogsschepen geeft J. Bender, *Dutch Warschips in the Age of Sail, 1600-1714: Design, Construction, Careers and Fates* (Barnsley 2014). Een korte introductie geeft B. de Groot, *Dutch Navies in the Eighty Years War, 1568-1648* (Londen 2018). Enkel specifieke scheepstypen worden behandeld in: V. Enthoven, ‘Het fregat, een veelzijdig schip’ in: R. Reinders (ed.), *Bouwtraditie en scheepstype. Inleidingen gehouden tijdens het vierde Glavimans symposion* (Groningen 1991); A.J. Hoving, *Nicolaes Witsens scheeps-bouw-konst open gestelt* (Franeker 1994) en A. Wegener Sleeswijk, *De gouden eeuw van het fluitschip* (Franeker 2003). Over de wapenhandel en het scheepsgeschut bestaan naast wat oudere studies ook enkele moderne werken: J.P. Puype, ‘Scheepswapens uit de tijd van Michiel de Ruyter’, *De wapen verzamelaar* 14 (1976) 3-25; J.P. Puype, ‘Wapens ter zee in de tijd van Michiel de Ruyter. Deel 1’, *Scheepshistorie* (2015) 16-29; L.D. Westera, *‘Met list en vlijt’. Koningen & kooplieden en de kanonnenhandel tijdens de Republiek* (Amsterdam 2018) en N. Brinck, *Kanonnen van Nederland. Nederlands geschut en andere oude kanonnen in Nederland* (Amersfoort 2020). Scheepssier komt uitgebreid aan de orde in: J.C.A. Schokkenbroek en C.E. Zonnevylle-Heyning, *Kunst op het water. Nederlandse scheepssier, 1650-1850* (Amsterdam/Zutphen 1995); A.A. Lemmers en A.J. Hoving, *In tekening gebracht de achttiende-eeuwse scheepsbouwers en hun ontwerpmethoden* (Amsterdam 2001). Het sinds 2006 uitgegeven tijdschrift *Scheepshistorie* bevat de nodige bijdragen over (technische) informatie van oorlogsschepen. [↑](#endnote-ref-151)
152. Ter aanduiding van het laadvermogen is een last ongeveer gelijk aan 2.000 kg. Aan het eind van de zestiende eeuw werd de grootte van schepen aangegeven in de lengte van de kielbalk in de lokale voetmaat. In de loop van de zeventiende werd dat gestandaardiseerd in de lengte over de stevens in Amsterdamse voeten (0,2831 meter), hier uitgedrukt in meter, en vanaf het eind van de zeventiende eeuw, en dan specifiek voor oorlogsschepen, naar het aantal kanonnen. Van Bruggen, ‘Beschouwing over het aangeven van de hoofdafmetingen’, 25-34; Unger, ‘The Tonnage of Europe’s Merchant Fleets’, 247-261, aldaar 250 n. 9; Emke, ‘17e-eeuwse pink’, 5-20; Ulrich, ‘Vroege oorlogscheepsbouw in de Republiek’, 2-17, aldaar 6-7. [↑](#endnote-ref-152)
153. Hagedorn, *Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen,* 87; Vroom, ‘Het Enkhuizerzand’, 49-63, aldaar 49. [↑](#endnote-ref-153)
154. Sicking, *Zeemacht en onmacht*,185 e.v.; Sicking, *Neptune and the Netherlands,* 370-395; Sigmond, *Zeemacht*,46-47. [↑](#endnote-ref-154)
155. Vogels, *Jan Abels*; Vogels, ‘Schellingwoude’, 89-91; De Meij, *De Watergeuzen*, 30, 109-111; Appel, *De slag op de Zuiderzee*, 14; Sigmond, *Zeemacht*, 132. [↑](#endnote-ref-155)
156. Van Meteren, *Historie der Nederlandscher ende haerder na-buren oorlogen*,102; Elias, *De vlootbouw in Nederland,* 2-3; Sigmond, ‘Vier cruciale maritieme jaren’, 2-23. [↑](#endnote-ref-156)
157. Elias, *Vlootbouw*, 25; Glasgow, ‘Oared Vessels’, 371-377; Lehman, *De galeien*; Hoving en Sigmond, ‘De Hollandse galei’, 2-25. [↑](#endnote-ref-157)
158. Elias, *Vlootbouw*, 26; Van Alphen, *Het oorlogsschip*, 249, 414, noten 44-46; Hoving en Sigmond, ‘De Hollandse galei’, 5-6. [↑](#endnote-ref-158)
159. Van Grol, *Het beheer van het Zeeuwsche zeewezen*, 8-10; Enthoven, *Zeeland*,52-58. [↑](#endnote-ref-159)
160. Wegener Sleeswijk, *De gouden eeuw*,39-48, 50; Lemée, *The Renaissance Shipwrecks from Christanshavn*,233-263. [↑](#endnote-ref-160)
161. Zeeuws Archief, Archief Rekenkamer C [508], Acquitten bij rekeningen te water van 1591 tot en met 1605, inv.nrs. 6162, 6213, 6222, 6244, 6256, 6266, 6276, 6285, 6295, 6305, 6314, 6325, 6366, 6375, 6384. Enkele bestekken zijn opgenomen in Gids101, Admiraliteit in Zeeland, beschikbaar op de webpagina van het Zeeuws Archief, <https://www.zeeuwsarchief.nl> (december 2019). [↑](#endnote-ref-161)
162. Bij overnaads bouw, klinkerbouw of land- of zoomwerk genaamd, overlappen de huidplanken elkaar dakpansgewijs (het land) en zijn onderling verbonden met bijvoorbeeld spijkers of klinknagels. Bij deze bouwwijze komt de sterke van de romp van de landen, de overlappende houtplanken, terwijl de inhouten (spanten) relatief dun konden zijn en niet onderling verbonden hoefden te zijn. Bij karveel- of gladboordige bouw liggen de huidgangen stotend of koud tegen elkaar, waarbij de planken onderling niet zijn verbonden. De sterkte van de romp komt door de zware inhouten. [↑](#endnote-ref-162)
163. Van Beylen, *Schepen van de Nederlanden*,8; Vos, ‘Scheepsbouw in de Republiek’, 13. [↑](#endnote-ref-163)
164. Hoving, *Nicolaes Witsens*,60; Van Yk, *De Nederlandsche scheeps-bouw-konst*,53. [↑](#endnote-ref-164)
165. Unger, *Dutch Shipbuilding before 1800*, 27; Enthoven, ‘Het fregat’, 56-63. [↑](#endnote-ref-165)
166. Wegener Sleeswijk, *De gouden eeuw van het fluitschip*, 67 e.v.; Ketting, *Fluitschepen voor de VOC*. [↑](#endnote-ref-166)
167. Cox, ‘*Vanden tocht in Vlaenderen’*,149; Haalmeijer, *Pinassen, fluiten en galjassen*,47-50, 104-106, 169-171, 199-202. [↑](#endnote-ref-167)
168. Elias, *Vlootbouw*, 25-31; Roos, *Twee eeuwen varen en vechten*, 81-83, 474; Sigmond, *Zeemacht*, 356-367, 402-403; Hoving en Sigmond, ‘De Hollandse galei’, 2-25, speciaal 6 e.v. [↑](#endnote-ref-168)
169. Van Alphen, *Het oorlogsschip*,98. Zie ook: Roos, ‘Rammekens’,4-16. [↑](#endnote-ref-169)
170. Van Alphen, *Het oorlogsschip,* 166, 222. [↑](#endnote-ref-170)
171. Van Alphen, *Het oorlogsschip*, 404. [↑](#endnote-ref-171)
172. Weber, *De seinboeken*, 1. [↑](#endnote-ref-172)
173. De Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* I, 335-337; Weber, *De seinboeken*, 5. [↑](#endnote-ref-173)
174. Ebben, ‘Uwer Hoog Mogenden Onderdanigsten Dienaers’, 649-672; Heinsen-Roach, ‘Consuls-of-State and the Redemption of Slaves’, 69-70. [↑](#endnote-ref-174)
175. Bruijn, ‘Kaapvaart in de Tweede en Derde Engelse Oorlog’, 420-421. Zie verder: Verhees-Van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*,76-78 en Francke, *De Zeeuwse commissievaart*, 146 e.v. [↑](#endnote-ref-175)
176. Van Gelder, ‘“Een verlochend Christen”’, 47. [↑](#endnote-ref-176)
177. Bruijn, *Varend verleden*, 144. [↑](#endnote-ref-177)
178. Crone, *Cornelis Douwes*;Davids, *Zeewezen en wetenschap*,293-298, 312-328. [↑](#endnote-ref-178)
179. Mörzer Bruyns, *Schip recht door zee*, 64; Sobel, *Longitude*. [↑](#endnote-ref-179)
180. Sigmond, *Nederlandse zeehaven*, 117-118. [↑](#endnote-ref-180)
181. Sigmond, *Nederlandse zeehaven*, 147-148. [↑](#endnote-ref-181)
182. Sigmond, *Nederlandse zeehaven*, 111; Van Belle, *De haven van Vlissingen* (Masterscriptie Universiteit Gent 2008). <https://lib.ugent.be/fulltxt/RUG01/001/315/112/RUG01-001315112_2010_0001_AC.pdf> (geraadpleegd 14 mei 2019). [↑](#endnote-ref-182)