



Universiteit  
Leiden  
The Netherlands

## Zeeuwse zeezaken: Een admiraliteit rond de Eerste Engelse Oorlog, 1651-1655

Otte, A.

### Citation

Otte, A. (2004). Zeeuwse zeezaken: Een admiraliteit rond de Eerste Engelse Oorlog, 1651-1655. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 23(2), 142-157. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305980>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305980>

**Note:** To cite this publication please use the final published version (if applicable).

# Zeeuwse zeezaken

Een admiraliteit rond de Eerste Engelse Oorlog, 1651-1655<sup>1</sup>

ARJAN OTTE

## INLEIDING

Gedurende twee eeuwen telde de Republiek vijf zelfstandige marine-organisaties, waarvan er één in Zeeland resideerde. Er is veel geschreven over de geschiedenis van het gewest, in het bijzonder over de Zeeuwse kaapvaart. Ook zijn er biografieën van diverse Zeeuwse zeehelden verschenen.<sup>2</sup> De Zeeuwse admiraliteit speelde een rol in de maritieme oorlogen en conflicten van de zeventiende eeuw, maar is als zelfstandige organisatie weinig bestudeerd. In dit artikel staat het functioneren van de admiraliteit kort na het midden van de zeventiende eeuw centraal. Voor de marine vormden de jaren na 1650 een overgangperiode. In een enige jaren geleden verschenen synthese van de Nederlandse marine ten tijde van de Republiek werd gesproken van een 'oude marine' (vóór 1650) en een 'nieuwe marine' na 1650.<sup>3</sup> De oude marine, die grofweg ten tijde van de Nederlandse Opstand functioneerde, bestond voornamelijk uit gehuurde vrachtschepen die voor de gelegenheid werden omgebouwd tot oorlogsschip. Pas in 1653 besloten de Staten-Generaal tot de bouw van een serie van dertig oorlogsschepen, later aangevuld met een tweede serie, die ook in vredetijd werd aangehouden. Deze schepen vormden gezamenlijk de staande vloot van de Republiek en luiden het tijdperk van de 'nieuwe marine' in.

De vraag is of een dergelijke overgang ook in Zeeland aanwijsbaar is. Om deze vraag te kunnen beantwoorden is het noodzakelijk in te gaan op de organisatie en de taken van de Zeeuwse admiraliteit. Daarbij zal in het bijzonder aandacht worden besteed aan de bouw van schepen door de admiraliteit en aan de financiering van deze instelling. Door hierop in te

gaan, ontstaat een beeld van de wijze waarop de Zeeuwse admiraliteit kort na het midden van de zeventiende eeuw functioneerde.

Om verschillende redenen is gekozen voor een studie naar de Zeeuwse admiraliteit. In Middelburg wordt in de depots van het Zeeuws Archief een schat aan informatie bewaard. In de boeken van de ontvanger-generaal is de 'administratie te water', dat wil zeggen de boekhouding van de admiraliteit, van 1585 tot 1795 terug te vinden. Tevens zijn er de resolutieboeken van de Zeeuwse Staten opgeslagen. Daarnaast berust in het Nationaal Archief te Den Haag een groot deel van de resolutieboeken van de Zeeuwse admiraliteit en is er de correspondentie terug te vinden, al zijn sommige bronnen in verband met brandschade en kwetsbaarheid niet of nauwelijks te raadplegen. Op basis van deze bronnen is het mogelijk het functioneren van de admiraliteit tussen 1651 en 1655 te volgen, soms zelfs op de voet. Juist in die jaren ligt de door J.R. Bruijn gesignaleerde overgang van een oude naar een nieuwe marine.<sup>4</sup> In deze periode vallen ook enkele oorlogs- en vredesjaren, zodat een voorzichtige vergelijking mogelijk is tussen het optreden van de admiraliteit in oorlog en vrede.

## DE EERSTE ENGELSE OORLOG

De zeventiende eeuw wordt gekenmerkt door een niet aflatende oorlogssituatie, waarvan de Eerste Engelse Oorlog (1652-1654) een onderdeel was, naast andere grote en kleine conflicten. De Nederlandse Opstand was in 1651 net voorbij en de expansiedrift van de kooplui uit de Republiek leek niet te stoppen. Vooral de Engelse wol- en textielhandel en de verfstoffen-

handel met de Amerikaanse bezittingen hadden te lijden onder de Nederlandse concurrentie.<sup>5</sup> De frustratie die dat in Engeland opleverde, leidde onder meer tot de Akte van Navigatie die op 10 december 1651 in werking trad. Deze Akte paste in de oude discussie over de vrije en gesloten zee, waarover Hugo de Groot en John Selden hadden geschreven.<sup>6</sup> De essentie van de Akte was dat goederen en personen met Engeland als bestemming zonder omwegen met Engelse schepen of schepen uit het land van herkomst naar Engeland moesten worden vervoerd, zonder tussenkomst van andere, d.w.z. Nederlandse, schepen. Daarnaast was de kustvaart rondom Engeland geheel voorbehouden aan Engelse schepen. De Akte moest een einde maken aan import via de Nederlandse stapelmarkt.<sup>7</sup>

Deze maatregelen irriteerden de Nederlandse kooplieden, maar de Akte was geen reden voor oorlog. Frankrijk, Spanje en het Baltisch gebied waren veel belangrijker voor de Nederlandse handel en controle op de naleving van de Akte was lastig, doordat er geen register van schepen bestond. Wel moesten in 1651-52 geïnde uitvoerbelastingen aan de eigenaren van goederen worden terugbetaald, omdat deze hun ingeschepte waren niet meer naar Engeland konden vervoeren.<sup>8</sup> Veel gevaarlijker voor de handel was het optreden van de Engelse marine en de vele kapers. Het aantal Nederlandse schepen dat ten gevolge van Engelse acties verloren ging nam snel toe, van 12 in 1648 tot 106 in de eerste helft van 1652.<sup>9</sup>

Engeland en de Republiek waren niet klaar voor een oorlog. De Republiek was met haar uitgebreide handelsnetwerk kwetsbaar en had weinig te winnen bij een zeeoorlog, terwijl Engeland nauwelijks was hersteld van interne politieke conflicten en Cromwells machtsovername. Bij beide ontbrak een coherente strategie en goed beeld van de aard van een zeeoorlog.<sup>10</sup> De Engelse marine was sterker dan de Nederlandse, omdat het parlement zijn vloot behoorlijk had uitgebreid als reactie op het optreden van aanhangers van de verdreven Stuarts.<sup>11</sup> De

Nederlandse vloot bestond uit verouderde, slecht onderhouden schepen. Het huren van koopvaardischepen was de beproefde praktijk. In maart 1652 moesten er op verzoek van de Staten-Generaal honderd schepen door de admiraliteiten en vijftig door de stedelijke directies worden gehuurd, waarvoor de last- en veilgelden beschikbaar werden gesteld.<sup>12</sup> De Directieschepen waren hard nodig ter ondersteuning van de reguliere vloot, wat met hoge premies aantrekkelijk werd gemaakt. Daarnaast verstrekten de Staten-Generaal commissie-brieven, wat in Zeeland tot enthousiaste kaperuitrustingen leidde.<sup>13</sup>

Tussen mei 1652 en augustus 1653 kwam het zeven keer tot een treffen op zee. Het eerste, tussen Blake en Tromp, vond eind mei 1652 plaats, een maand voor de oorlogsverklaring van 8 juli. De laatste slag was bij Ter Heide op 10 augustus 1653. Het enige Nederlandse succesje werd geboekt door commandeur Jan van Galen, die in de Middellandse Zee een Engels eskader versloeg.<sup>14</sup>

De Republiek was medio 1653 aan het eind van haar Latijn. Vredesonderhandelingen waren onvermijdelijk. Die begonnen in juni 1653, aanvankelijk stroef, maar door politieke druk van Engelse zijde werden de economische en militaire verschillen overwonnen.<sup>15</sup> De Akte van Navigatie bleef van kracht en Nederlandse schepen moesten Engelse bij een ontmoeting op zee als eerste groeten door zeil te minderen, eventueel met saluutschoten. Op 15 april 1654 werd de Vrede van Westminster getekend.

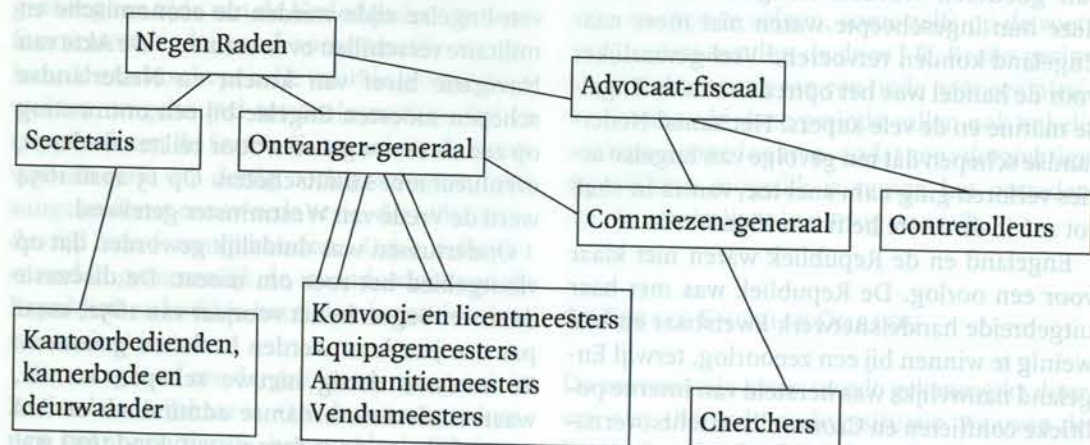
Ondertussen was duidelijk geworden dat op vlootgebied het roer om moest. De discussie daarover begon in het voorjaar van 1652, maar pas een jaar later werden besluiten genomen. Er moesten dertig nieuwe schepen komen, waarvan de Amsterdamse admiraliteit er tien moest leveren, de andere elk vijf. Eind 1653 waren de Amsterdamse schepen klaar, die van Zeeland en Rotterdam volgden begin 1654.<sup>16</sup> Daarnaast werd besloten dat oorlogsschepen na een oorlog niet meer mochten worden verkocht. Zij moesten worden aangehouden. Zo

was begin 1654 een nieuwe vloot tot stand gekomen, met een nieuw aanzien. Daarmee verdween de praktijk van het op grote schaal inhuren van koopvaardij schepen voor marine-campagnes. Terecht wordt gesteld dat er een nieuwe marine ontstond.<sup>17</sup> "Mars en Mercurius gingen uiteen."<sup>18</sup>

#### DE ADMIRALITEITSORGANISATIE

In 1596 werd in een provisioneel akkoord besloten tot oprichting van vijf admiraliteitscolleges. Dit besluit bleef uiteindelijk tot 27 februari 1795 gehandhaafd. De admiraliteiten waren colleges van bestuur en rechtspraak, waarover de supervisie bij de Staten-Generaal berustte, die op voordracht de hoogste ambtenaren benoemden. De lagere werden door de colleges aangesteld. Het Zeeuwse college bestond aanvankelijk uit tien en na 1650 uit negen raadsleden. De tiende, de Eerste Edele, verdween bij het aanbreken van het eerste stadhouderloze tijdperk; een vervanger vond men niet nodig.

Afb.1 Organogram van de admiraliteit van Zeeland 1651-1672



Zes leden, die ook in de Gecommitteerde Raden (het dagelijks bestuur van het gewest) zaten, vertegenwoordigden de steden Middelburg, Vlissingen, Veere, Zierikzee, Goes en Tholen. Daarnaast waren er drie leden van buiten het gewest, één voor Amsterdam, één voor Utrecht en afwisselend één voor Dordrecht, Delft of Rotterdam.<sup>19</sup> De raden vergaderden in oorlogstijd regelmatig. Vaak zagen ze elkaar dagelijks, soms meerdere keren per dag. In Zeeland beperkte men de bijeenkomsten tot de middaguren. In een crisissituatie kwam men 's ochtends of later in de middag nogmaals bijeen.<sup>20</sup> Tijdens en na de slag bij Nieuwpoort vergaderde men zelfs 's avonds in verband met nieuws over de afloop en om eventueel meer schepen naar de vloot te sturen.<sup>21</sup> Financieel was het een aantrekkelijk ambt. Per jaar verdiende een raad 732 gulden, naast vergoedingen voor reizen, compensaties en dergelijke.<sup>22</sup>

Naast het dagelijks bestuur stond een ambtenarenapparaat dat de besluiten van het college uitvoerde. In het organogram is hun positie weergegeven. Direct onder de raden stond de

advocaat-fiscaal, die officieel geen deel uitmaakte van het college, maar wel mocht stemmen als hij niet als officier van justitie optrad. De praktijk wijst echter uit dat hij alleen verscheen als zijn juridische taak dat vereiste. Hij hield zich bezig met het afwikkelen van de buitgemaakte prijzen en goederen. Hij bereidde de zaken voor, waarin de prijsrechtbank uitspraak deed. Deze prijsrechtbank was een apart college bestaande uit vier Zeeuwse en drie niet-Zeeuwse admiraliteitsraden.<sup>23</sup> Tevens moest de advocaat-fiscaal er op toezien dat lagere ambtenaren aan hun verplichtingen voldeden en hij ontving de maandelijks rekeningen van de cherchers (toezichthouders op laden en lossen) die vervolgens door twee raadsleden gecontroleerd werden. Bij onregelmatigheden moest hij de commies van het district waarschuwen en trad hij op als intern officier van justitie en kon als zodanig bestraffing en ontslag van de frauderende functionaris eisen. Onder hem vielen deels de commiezen-generaal, cherchers en contrerolleurs (controleurs van de ontvangers). Als extern officier van justitie voerde hij de instructies uit bij de vervolging van fraudes bij de konvooi- en licentgelden en last- en veilgelden. Een tweede belangrijke figuur was de secretaris. Hij hield de notulen van het college bij en nam deel aan het Haags Besogne, een overlegorgaan van de Staten-Generaal, of andere afvaardigingen. Hij verdiende minder dan de advocaat-fiscaal: 636 gulden per jaar. De derde topambtenaar was de ontvanger-generaal. Via hem liepen alle inkomsten en uitgaven van het college. Onder hem vielen deels de commiezen-generaal, de cherchers en de overige ambtenaren die zich met inkomsten en uitgaven bezighielden. De ontvanger-generaal verstreekte de middelen om grote uitgaven te kunnen doen, zoals het uitbetalen van de bemanningen. Hij werd niet door de admiraliteit betaald, maar door het gewest, omdat hij meer dan alleen de admiraliteitsfinanciën beheerde.

Lagere ambtenaren waren dus verantwoordelijk schuldig aan zowel de advocaat-fiscaal en ontvanger-generaal. De eerste hield toezicht op

de juiste juridische gang van zaken, de laatste op de financiële deugdelijkheid van de boeken. In het organogram is dit met lijnen van de cherchers en commiezen-generaal naar zowel de advocaat-fiscaal als de ontvanger-generaal aangegeven.

Onder deze top drie zaten de konvooi- en licentmeesters die de lokale belasting-kantoren beheerden. Zij werden benoemd en betaald door het admiraliteitscollege en mochten geen nevenfuncties hebben. Periodiek moesten zij hun rekeningen naar de admiraliteit sturen en laten controleren. Om een en ander in goede banen te leiden stonden strenge straffen op fraude en verdienden de ontvangers 300 tot 900 gulden per jaar.<sup>24</sup> Ter vergelijking: een volleerd matroos verdiende medio zeventiende eeuw 130 gulden per jaar. Tussen 1651 en 1655 vonden slechts enkele processen tegen ambtenaren plaats, dus mag worden aangenomen dat het systeem goed functioneerde.<sup>25</sup> Pogingen tot fraude door handelaren kwamen regelmatig voor.<sup>26</sup> Verder waren er equipage- en ammunitiemeesters in dienst die de scheepsmaterialen beheerden en hiervan rekeningen en registers bijhielden. Vendumeesters zorgden voor de verkoop van opgebrachte goederen en schepen. In oorlogstijd kon dit veel tijd in beslag nemen, maar na 1650 werden niet veel schepen veroverd. In Zierikzee werd jaren achtereenvolgend geen schip opgebracht.<sup>27</sup>

De cherchers hielden toezicht op het laden en lossen van schepen en controleerden of de op het laadceduul aangegeven hoeveelheden overeenstemden met de werkelijke. Contrerolleurs hielden geheel zelfstandig een zelfde administratie bij als de lokale ontvangers. Ook zij moesten maandelijks hun boekhouding naar de admiraliteit opsturen, opdat een vergelijking gemaakt kon worden. Het verschil tussen de ontvanger en de contrerolleur is dat de laatste geen geldelijk beheer voerde en daardoor niet aansprakelijk was voor fouten. In het bovenstaande is de walorganisatie besproken; de zeedienst blijft hier buiten beschouwing.

De admiraliteiten hielden zich met zeer verschillende zaken bezig. Kort samengevat is een vijftal taken te onderscheiden, waarvoor het college zorg droeg.<sup>38</sup> De eerste en omvangrijkste betrof het zorgen voor de veiligheid en verdediging van de zee en binnenwateren in de breedste zin van het woord. Het verzorgen en organiseren van konvooiën is daar een voorbeeld van. Per jaar werden er tientallen uitgerust.

Tabel 1 Aantal reizen in konvooi (één of meer schepen) van de Zeeuwse admiraliteit per jaar.<sup>39</sup>

Jaar	Aantal
1651	61
1652	23
1653	30
1654	85
1655	102

Bron: Nationaal Archief (NA) Archief Admiraliteitscolleges (AA) 2469 t/m 2474 Resolutieboeken 1651-1655

Men voer volgens een vast patroon op Londen, de Vlaamse steden, Franse en Spaanse havens aan de Atlantische kust en af en toe naar Malaga, Genua of Livorno. De verzoeken tot konvooiëring werden niet afzonderlijk gehonoreerd, maar de admiraliteit voegde enkele koopvaarders samen tot een groter konvooi dat langs een bepaalde route voer en liet het door een of twee schepen begeleiden. De veiligheid op zee werd daarnaast verzorgd door de permanente aanwezigheid van enkele oorlogsschepen die in de Noordzee en in het Kanaal kruisten. Onder deze taak vielen ook praktische zaken als uitgaven voor voedselvoorziening, medische zorg, pensioenen enz.

Het totaal aantal konvooireizen van de Zeeuwse admiraliteit tussen 1651 en 1655 is lastig te bepalen, omdat 20% van de resolutieboeken ontbreekt. Daardoor kan het aantal konvoitochten hooguit benaderd worden. Het

aantal schepen dat bij verschillende acties werd ingezet is evenmin vast te stellen. Het is (nog) niet eens duidelijk hoeveel schepen de admiraliteit in de genoemde jaren had.<sup>39</sup>

De vier overige taken van de admiraliteit waren kleiner. De tweede betrof de berechting en verdeling van opgebrachte goederen en schepen. Na inventarisatie, opslag, verzegeling en berechting werden de goederen en schepen verkocht door de vendumeester. Tussen 1651 en 1655 zijn de opbrengsten laag en zeer wisselend. Een oorzaak daarvoor is niet eenvoudig aan te wijzen. De betekenis van de kaapvaart was in de eerste jaren na het beëindigen van de Tachtigjarige Oorlog minder groot dan daarvoor. Tussen 1651 en 1655 lagen de bedragen van buiten en prijzen die de admiraliteit binnenkreeg tussen 1.000 en 37.000 gulden. Erg indrukwekkend kunnen de kaapvaartopbrengsten voor de admiraliteit op dat moment niet genoemd worden. De derde taak betrof de berechting van het scheepsvolk. Kleine vergrijpen werden aan boord afgehandeld. Officieren werden door het college berecht. De voorkomende gevallen in 1651-1655 hadden echter betrekking op wangedrag van kapiteins in zeeslagen, waarover de Staten-Generaal oordeelden. De Zeeuwse admiraliteit had daarin inspraak, maar herhaalde verzoeken om een afvaardiging werden nauwelijks gehonoreerd.

Voor de processen tegen de kapiteins Cornelis Loncke en Allart Jansen, die zich volgens de aanklacht in de slag bij Duins op 8 en 9 oktober 1652 niet voldoende van hun taak hadden gekweten, werd na lang aandringen het Amsterdamse raadslid Van Waveren naar Den Haag gezonden.<sup>31</sup> De Staten-Generaal hadden liever drie Zeeuwen gezien. Naar eigen zeggen hadden de Zeeuwse raden echter voldoende vertrouwen in de zittende leden van het rechtcollege. Wellicht hing een en ander samen met de invloed van de Staten-Generaal. Het gewestelijk particularisme was sterk en omdat de Zeeuwse admiraliteitsleden ook Gecommitteerde Raden waren, mag niet worden uitgesloten dat de bemoeienis van de Staten-Generaal als inbreuk op

de eigen soevereiniteit werd beschouwd. Daarnaast twijfelden de raadsleden vermoedelijk aan de schuld van de aangeklaagden. Loncke mocht geheel vrij en zelfstandig naar Den Haag reizen, want hij had zoveel geld tegoed van de admiraliteit gekoppeld aan een groot aantal vaste bezittingen dat men hem gerust durfde laten gaan. Een admiraliteitsfunctionaris, commissaris De Moor, stond garant voor hem. Janssen mocht onder borgtocht gaan, op voorwaarde dat die borg daadwerkelijk werd betaald. Dat er iets aan de hand moet zijn geweest blijkt uit het vonnis. Loncke werd uit zijn functie gezet, veroordeeld tot zes maanden gevangenisstraf en het betalen van de proceskosten. Janssen werd zes maanden geschorst.<sup>32</sup>

Het vierde aandachtsveld voor de admiraliteit betrof de heffing en administratie van verscheidene belastingen te water. De opbrengst hiervan was aanzienlijk, zoals we nog zullen zien. Met deze taak hing het verlenen van 'uitvoervergunningen' samen. Die heetten niet werkelijk zo, maar voor bepaalde goederen en bestemmingen moest toestemming gevraagd worden bij de admiraliteit. Dit gold voor de steden Antwerpen, Mechelen, Brussel, Gent en Brugge en de categorieën goederen waren onder meer voedsel, scheepsbenodigdheden, bouwmaterialen en (edel-)metalen. Uitzonderingen waren mogelijk. De koningen van Spanje en Schotland (in ballingschap) en de koningin van Zweden mochten evenals hun ambassadeurs, waarvan Lieven Aitzema voor Brandenburg de bekendste is, hun goederen vrij van heffingen doorvoeren.<sup>33</sup>

Een vijfde en laatste taak betrof het overleg met de vier andere admiraliteiten in het Haags Besogne, waarvoor meestal een of twee raden met de secretaris werden afgevaardigd. De Zeeuwse admiraliteit besteedde rond de Eerste Engelse Oorlog niet veel aandacht aan het Haagse overleg. Pas in 1653 ging men intensiever hieraan deelnemen en de onderwerpen zijn weinig verrassend. Het ging vooral over konvooiëring, werving van bemanningen, uitvaarverboden voor andere maritieme bedrijfs-

takken, aanbouw van nieuwe schepen, uitrusting van de oorlogsvloot, verdeling van subsidies, verdeling van de aangekochte kanons, opgebrachte prijzen, herziening van het veiligeld en de reductie van de te betalen rente op geleend kapitaal.<sup>34</sup>

Behalve het Haags Besogne was er contact met de Staten-Generaal. Met grote regelmaat kwamen er brieven van de Hoog Mogenden, waarin besluiten aan de admiraliteit werden meegedeeld. Soms betrof het zaken in het landsbestuur, soms ging het om problemen met rekeningen. De raad liet zich vaak weinig gelegen liggen aan de Haagse besluiten, wat bleek bij de bouwprogramma's ter modernisering van de vloot.

## FINANCIËN

Om de genoemde taken te kunnen uitvoeren was veel geld nodig. Dat geld kwam deels uit het gewest zelf en werd verder door de andere gewesten opgebracht. In de twee belangrijkste visies op de economische geschiedenis van de Republiek wordt de Eerste Engelse oorlog in de grote bloeiperiode geplaatst. Volgens J. de Vries en A. van der Woude ligt de oorlog aan het einde van de bloei, bij J. Israel aan het begin.<sup>35</sup> Binnen de Republiek zijn lokale verschillen te constateren, wat voor de inkomsten van de admiraliteiten gevolgen had. Zeeland valt enigszins buiten de boot als het bovenstaande in ogenschouw genomen wordt. Voor- en nadat Antwerpen in 1585 in Spaanse handen viel, verlieten veel protestantse Vlamingen de stad en vestigden zich in eerste instantie vooral op Walcheren en Zuid-Beveland, zodat ze via de Schelde direct contact hadden met hun oorspronkelijke thuisbasis. Deze Vlaamse immigranten zorgden voor een grote economische bloei in de Scheldedelta in het begin van de 17<sup>e</sup> eeuw. Na het Twaalfjarig Bestand werd duidelijk dat het economisch zwaartepunt van de Republiek in Amsterdam kwam te liggen. Het Zeeuwse marktaandeel in de economie liep te-

rug, terwijl de Republiek en met name Holland haar grootste bloei nog moest krijgen. Uit economische studies blijkt dat rond 1635 de grootste bloei in Zeeland voorbij was.<sup>36</sup> De Zeeuwse economie floreerde nog in het midden van de Gouden Eeuw, maar haar hoogtepunt had zij reeds beleefd.

De verdeling van de financiën van de admiraliteit bestaat uit de eenvoudige tweedeling in inkomsten en uitgaven. De inkomsten bestonden uit twee onderdelen. De eerste continue geldstroom was grotendeels afkomstig van een serie in- en uitvoerheffingen, waarvan de konvoien en licenten de belangrijkste waren. De tweede geldstroom was anders van aard. In de praktijk bleek het niet haalbaar elke admiraliteit in haar eigen financiële behoefte te laten voorzien. De Staten-Generaal stelden daarom subsidies ter beschikking, die naar draagkracht door de zeven gewesten opgebracht moesten worden of uit fondsen afkomstig waren die de handel en scheepvaart zelf betaalden. Holland kon zichzelf op die manier bedruipen, maar de Friese en Zeeuwse admiraliteiten waren voor een flink deel, 30 en 45% van hun subsidie-inkomsten, afhankelijk van de landgewesten, die hun prioriteit niet bij de vloot maar bij het leger legden. Het gevolg was dat deze admiraliteiten niet altijd aan hun verplichtingen konden voldoen en betalingen moesten uitstellen. Gesteld kan worden dat de Zeeuwse admiraliteit tussen 1651 en 1655 goed draaide en de tekorten uit oorlogsjaren in vredesjaren konden worden opgevangen. Daarbij

werd een bewust beleid gevoerd, want Zeeland nam aan het tweede nieuwbouwprogramma dat Johan de Witt doorvoerde geen deel, omdat het geld daarvoor niet op te brengen was. De admiraliteit mocht dat als generaliteitscollege strikt genomen niet zelf uitmaken, maar de mate van zelfstandigheid was wel zo groot dat er geen maatregelen werden genomen. In Zeeland werd liever afgezien van een structurele bijdrage aan een nieuwe vloot, dan dat er grote schulden werden opgebouwd.

Bij bestudering van de rekeningen van ontvanger-generaal Van der Stringe is de driedeling van de inkomstenrekening goed zichtbaar. De drie grossa (subtotalen) zijn verdeeld in een vast aantal somma (posten). Het voert te ver om alle grossa en somma uitgebreid te behandelen, daarover kan een apart artikel geschreven worden.<sup>38</sup> Hier worden ze slechts kort besproken.

Het eerste grossa heeft betrekking op de konvoien en licenten en bestaat tot 1651 uit zeven, daarna uit acht somma. Van der Stringe verbeterde tussen 1651 en 1653 de administratie te water, maakte haar overzichtelijker en meer gespecificeerd. Het tweede grossa bestaat uit drie somma. Het eerste en tweede betroffen de 'taux op schepen' en 'taux op het passagiersgeld', belastingen die na 1648 niet meer werden geheven. De derde post vormde het lastgeld, dat zeer onregelmatig werd geheven en tussen 1651 en 1655 niet hoefde worden betaald. Het derde grossa bestond uit een bonte verzameling posten, negen in totaal, die over vijf jaren

een divers beeld te zien geven. Bij deze posten hoorden de opbrengsten van verkochte buit en prijzen, subsidies van de Staten-Generaal, leningen enz.

De inkomsten zijn redelijk stabiel. Alleen 1653 en 1654 vallen op door respectievelijk hun laagte en hoogte. Voor 1653 ligt de verklaring in het feit dat dit jaar het zwaarste oorlogsjaar was, zodat er weinig inkomsten uit belastingen, buiten en prijzen geboekt konden worden. De uitschieter in 1654 ligt in een subsidiebetaling van de Staten-Generaal van 945.313 gulden. In de Staten-Generaal was het voorgaande jaar besloten dat er dertig nieuwe oorlogsschepen gebouwd moesten worden en dat elk gewest hieraan moest bijdragen. Zeeland kreeg in 1654 ongeveer de helft van de som waarop het recht had. Enkele maanden later volgde nog een som van 42.000 gulden. Om het gat in de begroting te dichten leende de admiraliteit dat jaar 706.296 gulden van de Zeeuwse bevolking. Onder de belangrijkste geldschieters bevonden zich enkele gerenommeerde kooplieden, zoals de gebroeders Lampins, maar ook advocaat-fiscaal Fannius. Hun inleg lag op ongeveer 24.000 gulden per persoon. De meeste bedragen lagen tussen 600 en 2000 gulden.<sup>39</sup>

Van de uitgaven is een soortgelijk overzicht te maken, al is het minder eenvormig. De uitgaven zijn als de inkomsten in grossa en somma verdeeld, waarbij de laatste vaak gespecificeerd zijn in zogenaamde facits. Bijkomend probleem is de herindeling door Van der Stringe. In 1651 bestonden er nog vier grossa, na die tijd

drie. Hier is omwille van overzichtelijkheid een en ander aangepast aan het latere model.

Evenals bij de inkomsten bestond het eerste grossa uit een vast aantal posten. Die hadden betrekking op de salarissen van de raadsleden, hogere ambtenaren, officieren en de huur van verschillende gebouwen. Het tweede grossa had betrekking op de uitgaven voor voedsel, schepen, salarissen van lagere ambtenaren, scheepsvolk, nieuwbouw en huur van schepen. Het derde en laatste grossa had geen vast aantal somma. Een deel van deze posten bleef soms jaren achtereen leeg. De meest regelmatige somma van dit grossa hadden betrekking op de behoeften van de raadsleden, gratificaties en premies, vacatiën, ziektekosten, onkosten op verschillende kantoren, bodelonen, restituties van teveel betaalde belastingen, aflossingen op leningen en lonen voor allerlei bewezen diensten.

Het blijkt dat in 1652 de uitgaven een spectaculaire sprong omhoog maakten en daarna boven het miljoen bleven liggen. De oorzaken zijn niet elk jaar eender. Het grootste deel van de uitgaven is steeds voor mondkosten, gages, arbeidslonen, ammunitie en de huur van schepen. Vooral in 1653 en 1654 zijn die posten enorm, als gevolg van de oorlogsactiviteiten. De uitgaven van 1655 geven echter een ander patroon te zien dan in de jaren daarvoor. De uitgaven onder de post 'veiligheid aan de rekening van den lande goedgegaan', verscheen dat jaar voor het eerst op de rekening en was enorm groot. De precieze bestemming van dit geld moet nog achterhaald worden, maar wellicht

Tabel 2 Inkomsten van de admiraliteit Zeeland 1651-1655 in guldens<sup>37</sup>

Grossa	1651	1652	1653	1654	1655
1 <sup>e</sup>	412.776	360.090	324.882	336.045	348.426
2 <sup>e</sup>	—	—	—	—	—
3 <sup>e</sup>	270.972	307.836	118.692	1.680.720	230.736
Totaal	683.742	667.926	443.574	2.016.774	579.162

Bron: Zeeuws Archief (ZA) Archief Rekenkamer (AR) Rekenkamer C 2<sup>e</sup> stuk 6840, f. 1-43v, 45-49; 6850 f. 1-66v, 68-81; 6860 f. 1-61v, 63-78; 6870 f. 1-64, 67-93; 6880 f. 1-74, 77-92v.  
Toelichting: 1 grossa = konvoien en licenten, 2<sup>e</sup> grossa = lastgelden, 3<sup>e</sup> grossa = buiten & prijzen, subsidies, leningen etc.

Tabel 3 Uitgaven van de admiraliteit Zeeland 1651-1655 in guldens<sup>40</sup>

Grossa	1651	1652	1653	1654	1655
1 <sup>e</sup>	48.552	46.230	60.090	54.564	57.438
2 <sup>e</sup>	328.728	753.894	1.003.182	990.036	632.952
3 <sup>e</sup>	142.470	150.366	122.724	82.686	335.718
Totaal	519.744	950.490	1.216.902	1.127.286	1.026.108

Bron: ZA AR Rekenkamer C 2<sup>e</sup> stuk 6840 f. 60-258; 6850 f. 85-370; 6860 f. 79-550; 6870 f. 97-544; 6880 f. 95-452.  
Toelichting: 1<sup>e</sup> grossa = kosten van de admiraliteitsraad, 2<sup>e</sup> grossa = mondkosten, schepen, gages, 3<sup>e</sup> grossa = aflossingen, premies en diversen

Tabel 4 Inkomsten en uitgaven van de admiraliteit Zeeland 1651-1655 in guldens<sup>40</sup>

Post	1651	1652	1653	1654	1655
Inkomsten	683.748	667.926	443.514	2.016.780	579.162
Uitgaven	519.744	950.490	1.216.902	1.127.286	1.026.108
Tekort	—	282.564	773.388	—	446.946
Overschot	164.004	—	—	889.488	—
Geboekt slot					
vorige jaar	426.258	590.262	307.698	465.684	423.804
Nog te goed	590.262	307.698	—	423.804	—
Nog schuldig	—	—	465.684	—	23.142

Bron: ZA AR Rekenkamer C 2<sup>e</sup> stuk 6840 f. 60-258; 6850 f. 85-370; 6860 f. 79-550; 6870 f. 97-544; 6880 f. 95-452.  
Toelichting: geboekt slot vorige jaar = restant of tekort van het voorgaande boekjaar, nog te goed = overschot na verrekening, nog schuldig = tekort na verrekening.

werd hiermee in één klap een aantal achterstallige betalingen voldaan. De overige posten waren relatief constant en de algemene verhoging van de uitgaven valt te verklaren uit de oorlogsactiviteiten.

Om een totaalbeeld te krijgen van de financiële situatie van de Zeeuwse admiraliteit zijn in tabel 4 uitgaven, uitgaven, tekorten en restanten weergegeven.

Hiermee is het cijfermatige overzicht van de admiraliteitsfinanciën weergegeven. De conclusie luidt dat de admiraliteit een goed overzicht van haar middelen had, ook al werden de rekeningen pas twee jaar na afloop van het boekjaar definitief afgesloten. De inkomsten waren relatief constant. Het tekort in 1653 is een gevolg van de uitzonderlijke omstandigheden die zich dat jaar voordeden. Dat werd het jaar daarop door de generaliteitssubsidie en een flinke lening gecompenseerd, waarmee de balans weer in evenwicht werd gebracht. Kleine overschotten en tekorten bleven altijd bestaan, maar voor zover dit in tijd beperkte onderzoek het toelaat, lijkt de conclusie gerechtvaardigd dat de admiraliteit financieel gezien aardig draaide. Tekorten waren er in 1653 en 1655, waarbij die in het laatste jaar niet noemenswaardig waren. Zoals gezegd werd de hand op de knip gehouden, wat blijkt uit het reeds genoemde afzien van deelname aan de tweede serie nieuwbouwschepen.

#### SCHEEPSBOUW: POLITIEKE BESLUITVORMING

Het desastreuze verloop van de Eerste Engelse Oorlog toonde aan dat de vloot van de Republiek aan vernieuwing toe was. De verouderde en lichtbewapende schepen, voldeden niet meer. In de totstandkoming van de nieuwe oorlogsvloot zijn twee fasen te onderscheiden, de politieke besluitvorming en de bouwwerkzaamheden.

De politieke besluitvorming verliep traag. In juli 1652 deden de Staten van Holland in de Staten-Generaal het voorstel dertig nieuwe schepen te bouwen, waarop een bijna anderhalf jaar splendebat volgde.<sup>41</sup> Vooral Johan de Witt speelde daarin een cruciale rol. Hij signaleerde de chronische onkunde van de Staten-Generaal over de toestand van de vloot. Zodra De Witt in 1653 raadpensionaris werd, zette hij een correspondentiesysteem op om dit te verhelpen. Daarnaast probeerde hij politieke geestverwanten in de admiraliteitscolleges te krijgen, die hem op de hoogte konden houden van de ontwikkelingen. Een voorbeeld van zo'n geestverwant is het raadslid uit Dordrecht, Willem van Beveren, tussen 1651 en 1657 lid van het Zeeuwse college. Daarnaast wilde De Witt dat de nieuwe oorlogsschepen, waartoe de Staten-Generaal in oktober 1652 besloten, op particuliere werven gebouwd werden.<sup>42</sup> Verder wilde hij

een structurele verbetering van de admiraliteitsfinanciën en een verbetering van de correspondentie tussen de admiraliteiten en de Staten-Generaal. In eerste instantie had hij weinig succes, later veranderde dat. De Witt kreeg het binnen twee jaar na zijn aantreden voor elkaar om een geheel nieuwe vloot ter beschikking te hebben. Hij vulde het vacuüm op dat na de dood van stadhouder Willem II was ontstaan. Feitelijk was De Witt alleen raadpensionaris van Holland, meer niet.<sup>43</sup> Daarbij dient bedacht te worden dat De Witt in eerste instantie politicus was en bleef. De vloot was voor hem een instrument, geen doel op zich.

Behalve dat lang over het aantal schepen gedebatteerd werd, sprak men ook lang over de afmetingen. Eerst ging men mee in Tromps voorstellen uit 1648 voor grote schepen van 134 voet en middelgrote van 120. Door de oorlog veranderde dit plan en koos men voor een driedeling: zes schepen van 150 voet, twaalf van 140 en twaalf van 134. Elke admiraliteit leverde één schip van het eerste formaat en twee van het tweede en derde formaat. Het Amsterdamse college nam als rijkste een dubbele portie voor haar rekening.<sup>44</sup> Dit plan leek gedoemd te mislukken. Er werd getwijfeld aan de zeileigenschappen van dergelijke grote schepen die in de ondiepe Nederlandse wateren minder bruikbaar zouden zijn. Dit resulteerde in een compromis dat inhield dat er toch twee schepen van 150 voet gebouwd werden door de Rotterdamse en Zeeuwse colleges. Van het tweede formaat leverde Amsterdam er vier en het Noorderkwartier en Friesland elk twee. Van het derde charter leverden Amsterdam, Rotterdam en Zeeland er twee en het Noorderkwartier en Friesland ieder één. Dat betekende achttien schepen, de overige twaalf moesten fregatten worden, waarop vooral Amsterdam aandrong.<sup>45</sup>

Doordat er reeds een begin gemaakt was met de bouw van de schepen kwamen de Amsterdamse en Zeeuwse admiraliteiten bij de Staten-Generaal om de eerste termijn vragen. Holland kon als enige het geld daarvoor opbrengen en

had daarmee een krachtig machtsmiddel in handen. Zo kon zij aandringen op nog een wijziging in de bouwbesluiten. De discussie sleepte voort tot januari 1653, toen Zeeland berichtte dat er al vijf schepen op stapel waren gezet, één van 136 voet lengte en vier van 130 voet. Grotere zouden in de Zeeuwse delta niet bruikbaar zijn en het ontbrak aan geld.<sup>46</sup> Men had de subsidies van de Staten-Generaal hard nodig.

In februari 1653 viel het definitieve besluit. Er moest één schip van 150 voet gebouwd worden in Rotterdam, het tweede charter werd vastgesteld op 136 voet, waarvan de admiraliteit van Amsterdam er vier bouwde en de andere admiraliteiten twee. Het derde charter werd bepaald op 130 voet, waarvan Rotterdam er vier bouwde, Amsterdam zes, en de anderen drie, waarmee het totaal op dertig uitkwam. Dat Zeeland vijf schepen van iets andere formaten op stapel had staan, werd voor het gemak vergeten. De afwijkingen waren niet groot, alleen bouwde men in Zeeland slechts één schip van het tweede en vier van het derde charter.

Eenmaal besloten tot de bouw, volgde de aanbesteding. De Witt wilde de schepen om tijd te sparen en de kosten te drukken laten bouwen op particuliere werven, terwijl de admiraliteiten daar vanwege beunhazen weinig voor voelden. J. Elias stelde op basis van schattingen van de Staten van Holland dat een compleet oorlogsschip van 134 voet ruim 90.000 gulden kostte en één van 120 voet ruim 66.500 gulden.<sup>47</sup> Tromp had forse eisen gesteld aan de charters, waarin hij zijn zin niet kreeg. Op het punt van de inrichting van de schepen lukte hem dat wel. De geschutspoorten mochten niet te dicht op de waterlijn komen, want bij harde wind en hellende schepen konden de zwaarste kanonnen dan niet gebruikt worden. Het voor- en achterschip mochten in verband met windvang niet te hoog zijn. Tromp wilde schepen van de kwaliteit als de beproefde vlaggenschepen *Aemilia* en *Brederode*, die in eerdere zeeslagen hun kwaliteit hadden bewezen. Daarom moest de Rotterdamse werfbaas, Jan Salomonsz. van den Tempel, toezicht houden op de nieuwbouw.<sup>48</sup>

Spoedig bleek dat dertig schepen niet genoeg waren. Na de Driedaagse Zeeslag werd beseft dat veel schepen ongeschikt waren. In Zeeland gold dit voor twaalf van de zeventien schepen. De Staten-Generaal besloten De Witt en enige andere gedeputeerden op speurtocht naar geschikte bodems te sturen. In Zaandam lagen elf schepen van praktisch het gewenste formaat, maar de eigenaren wilden ze niet verhuren, alleen verkopen. Daarbij bleek dat de prijzen van deze schepen veel lager waren dan die van de schepen die de admiraliteit liet bouwen. De zaak liep stuk op het feit dat Holland en vooral Amsterdam reeds veel hadden bijgedragen en de andere provincies het geld niet konden opbrengen om de schepen aan te kopen. Het resultaat van de bemoeienis van de Staten-Generaal was dat alleen het Zeeuwse college, vooruitlopend op de te ontvangen middelen voor de tweede nieuwbouwschepen, twee schepen kon kopen. De nieuwbouw van de eerste serie vlotte niet, zeker niet in Zeeland en Rotterdam, waar de schepen pas eind 1653, na de beëindiging van de strijd, klaar waren. De voornaamste oorzaak was, naast geldgebrek, een tekort aan geschut.<sup>49</sup>

Nog voor de eerste serie nieuwe schepen af was, werd in de Staten-Generaal onder leiding van Johan de Witt besloten tot de bouw van een tweede serie. De eerste voorstellen daarvoor kwamen in maart 1653. Ook hier was gebrek aan geld de voornaamste oorzaak van de vertraging. Pas in december 1653 kreeg De Witt het besluit erdoor, geholpen door een serie tegenslagen en nederlagen die de noodzaak van vlootuitbreiding aantoonde. Zeeland deed niet mee, naar eigen zeggen uit geldgebrek.<sup>50</sup> Zeeland had recht op 1,3 miljoen gulden voor de nieuwe schepen, maar daarvan was slechts de helft ontvangen. Van Utrecht, Gelderland en Overijssel had men nog eens een half miljoen tegoed. In Zeeland vond men de in Zaandam gekochte schepen voldoende, zeker na de Vrede van Westminster van 15 april 1654. De directe urgentie van nieuwbouw was daarmee verdwenen.

#### DE ZEEUWSE SCHEPEN

De schepen die de Zeeuwse admiraliteit bouwde en kocht waren niet overbodig, omdat tussen 1652 en 1654 tien schepen door brand, verovering of schipbreuk verloren gingen. Daarnaast bleek in 1653 70% van de resterende schepen onbruikbaar, omdat ze te klein waren of in slechte staat verkeerden. Tijdens het politieke steekspel om aantallen en afmetingen besloot het Zeeuwse college in december 1652 vijf schepen op stapel te zetten. De gekozen afmetingen vonden vooral hun basis in de bruikbaarheid in de Zeeuwse wateren.<sup>51</sup> Of dit argument werkelijk valide was, valt te betwijfelen. Later vormden grotere schepen geen probleem.

De schepen werden, zoals De Witt wilde, op particuliere werven gebouwd. Geleijn Keyser uit Veere bouwde er twee: het grootste van 136 voet, dat *Zeelandia* genoemd werd en de *Vere*. In Middelburg mocht Dirck Abrahams er ook twee bouwen, de *Middelburg* en de *Dordrecht*. Het vijfde schip de *Vlissingen* werd in de gelijknamige stad door Janssen gebouwd. Als opzichters werden neutrale bouwmeesters aangesteld om het verloop van de nieuwbouw te volgen. In de resolutieboeken is geen afgesproken som terug te vinden, waarvoor de schepen gebouwd moesten worden. De schatting was dat de *Zeelandia* 80.000 gulden zou kosten en de andere 75.000, inclusief geschut.<sup>52</sup>

Met het aanbesteden van de schepen was de admiraliteit er niet. Zij moest hout kopen, vooral in Dordrecht. De belangrijkste leveranciers waren Jacob Lambrechtse van de Radt, Pieter Boudean Courten, Arent Sonnemans, Michiel Michielsens Middelhoven, Servaes Francke en Pieter Slingerland. Dat betalingen niet altijd even stipt kwamen, blijkt uit het feit dat menig houthandelaar beslag liet leggen op de penningen die de scheepsbouwmeesters van de admiraliteit tegoed hadden en hun leveranties staakten. Deze maatregel bewijst de financiële krapte en veroorzaakte de vertraging van de bouw. Het overlijden van Abrahams en

Janssen halverwege de bouw droeg tot de vertraging bij.

Het werk dat niet door de timmerlieden gedaan werd, werd uitbesteed aan specialisten. Vanwege de bonte stoet ambachtslieden is het onmogelijk ze allemaal te noemen. Bijkomend probleem is dat uit de rekeningen lastig het exacte bedrag dat een schip heeft gekost af te leiden is. De oorzaak daarvoor ligt in het feit dat sommige bedragen leveringen voor meerdere schepen betreffen en in hun geheel naar de leverancier werden overgemaakt, zonder specificatie per schip. Hier moet worden volstaan met een grove schatting. Dat lukt het best aan de hand van het door Janssen gebouwde schip *Vlissingen*. Verdeeld over de rekeningen van drie jaar zijn de bedragen die hij en zijn toelieferanciers ontvingen terug te vinden. In de tabel hieronder staan bedragen waarbij de leveringen aan één beroepsgroep bij elkaar opgeteld zijn.

Tabel 5 Kosten (arbeidslonen en materiaalkosten) van de *Vlissingen*<sup>53</sup>

Leverancier(s)	Bedrag in gulden
Scheepstimmerlieden	19.224
Houthandelaren	17.508
Smeden	11.334
Beeldhouwers	330
Schilders	288
Lijnslayers	9.246
Zeilmakers	2.832
Klerken	47
Admiraliteitsraad	1.500
Blokmakers	1.146
Wapenhandelaren	276
Koperslayers	432
Loodgieters	213
Totaal	64.376

Bron: NA Archief Generaliteitsrekenkamer (AGR) Generaliteitsrekenkamer 1653, 958 f. 486, 514-548v.

Voor de *Middelburg* valt een soortgelijke berekening te maken. Het aantal leveranciers en posten was voor dit schip completer, maar doordat ook de kosten voor de *Dordrecht* erbij gerekend werden is dit een probleem. In totaal viel de *Middelburg* duurder uit dan de *Vlissingen*. Zij kostte ongeveer 66.834 gulden. Op basis hiervan neem ik aan dat de *Vere* en *Dordrecht* ook ongeveer 65.000 gulden gekost hebben. De *Zeelandia* was groter en mocht 5.000 gulden meer kosten, zo'n 7%. Een grove berekening wijst uit dat dit schip inderdaad circa 70.000 gulden gekost heeft.

De genoemde bedragen liggen onder de schatting van 75.000 gulden voor schepen van 130 voet. Een belangrijk aspect is in deze berekening niet opgenomen, namelijk het geschut. Dit was zeer schaars in het midden van de zeventiende eeuw en de Zeeuwse admiraliteit rekende voor dat zij in 1655 ongeveer 1.453 ijzeren en 744 bronzen kanonnen nodig had.<sup>54</sup> Alleen al voor de nieuwe schepen waren 228 stukken nodig. Men wrong zich in allerlei bochten om de schepen van geschut te voorzien. Er werd geleend van de VOC, oude schepen werden leeggehaald, hevig getwist om het aandeel in het aantal kanons dat de Generaliteit beschikbaar stelde en natuurlijk werden nieuwe stukken gegoten. Door de diverse herkomst is het onmogelijk de kosten van het geschut per schip te berekenen. Wel is bekend hoeveel stukken er nodig waren voor de nieuwe schepen.

Het is erg lastig de prijs per type kanon te bepalen, maar uit een rekening van de Middelburgse geschutgieter Burgerhuis blijkt hoe de prijs van een stuk tot stand kwam. Daarin zaten de materiaal- en arbeidskosten, maar ook het gevarengeld voor de gieters, biergeld en kosten voor het testen van het geschut en salarissen voor de konstabels. Een complicerende factor is dat de prijs van een kanon berekend werd per gewichtseenheid. Een bronzen 24-ponder kostte ongeveer 630 gulden, een 12-ponder circa 350 gulden, terwijl een 6-ponder rond de 130 gulden kostte.<sup>55</sup>

Tabel 6 Aantallen en kaliber van de kanonnen op de nieuwe schepen<sup>56</sup>

Soorten kaliber	Zeelandia	Middelburg	Vere	Dordrecht	Vlissingen
Bronzen 24-ponders	6	4	4	4	4
Bronzen 12-ponders	10	4	4	4	4
Bronzen 6-ponders	8	8	8	8	8
Ijzeren 18-ponders	18	10	10	10	10
Ijzeren 12-ponders	10	8	8	8	8
Ijzeren 8-ponders	-	10	10	10	10

Bron: NA AA Resolutieboeken 13 januari 1655 2474 f. 11-11v.

Voor een schip als de *Middelburg* dat 16 bronzen stukken geschut moest hebben komt dat in totaal neer op bijna 5.000 gulden. Van de ijzeren stukken valt dat moeilijker te bepalen. Die waren goedkoper, maar zelfs een ruwe schatting is door gebrek aan gegevens lastig. De *Middelburg* had 28 ijzeren stukken nodig en afgaande op de schatting van de admiraliteit dat een schip van 130 voet ongeveer 75.000 gulden kostte was er na de bouw en de bronzen stukken nog ongeveer 5.000 gulden over voor de ijzeren kanonnen. Een bedrag dat in verhouding tot de bronzen stukken realistisch aandoet.

De berekening blijft ruw, maar vormt m.i. een acceptabele schatting van de kosten van een oorlogsschip in de zeventiende eeuw. Zoals Elias aangaf, bestonden er per regio grote verschillen in lonen en prijzen. De scheepsbouwers in Zaandam rekenden volgens hem voor een schip van 136 voet slechts 35.000 gulden en voor één van 130 voet 28.000 gulden.<sup>57</sup> Het Zeeuwse college kocht in Zaandam de *Zierikzee* en *Utrecht* voor respectievelijk 25.000 en 26.000 gulden.<sup>58</sup> Om deze handelsschepen geschikt te maken voor de oorlog ter zee, moest er wel aan verbouwd en verstevigd worden.<sup>59</sup> De totale kosten zijn daardoor gestegen en de kanons zijn in deze prijs ook niet opgenomen. Alles bij elkaar bleef de prijs voor deze schepen onder het niveau van de in Zeeland gebouwde exemplaren die even groot waren. Mogelijke verklaringen voor dit prijsverschil, naast het verschil in bouw tussen handels- en oorlogsschepen, zijn de reeds genoemde lage lonen in de Zaan-

streek, dat het scheepsbouwgebied van de Republiek was. De concurrentie was daar groot en door de massaliteit en specialisering konden grondstoffen goedkoper ingekocht worden, zeker als scheepsbouwers samenwerkten. De prijs van een schip kon daardoor beduidend lager uitkomen.

Tot slot kan nog iets gezegd worden over de levensduur van deze schepen. De *Dordrecht* kende geen gelukkige start. Het schip stootte verscheidene malen lek en moest telkens ter reparatie naar een haven worden gesleept.<sup>60</sup> Uiteindelijk deed het schip dienst tot 1673. De *Middelburg* werd in 1693 voor het laatst genoemd en heeft dus zo'n 40 jaar gevaren, een zeer respectabele leeftijd voor een oorlogsschip. De *Vere* werd in 1673 veroverd door de Engelsen en de *Zeelandia* verdween reeds in 1659 door onbekende oorzaken van het toneel. De *Utrecht* en *Zierikzee* gingen respectievelijk tot 1673 en 1674 mee. Van de *Vlissingen* is helaas niets bekend.<sup>61</sup>

#### SLOT

De Republiek was slecht voorbereid op de Eerste Engelse Oorlog. De vloot verkeerde in slechte staat en een consistent idee over hoe een oorlog te voeren ontbrak, zowel strategisch op zee als organisatorisch te land. Dat veranderde in de loop van de oorlog door toedoen van Johan de Witt. Zeeland sloot daarbij aan. Onder leiding van negen raden en een paar

goede topambtenaren ging de Zeeuwse admiraliteit tijdens de Eerste Engelse Oorlog steeds beter functioneren. Over het algemeen kan aangenomen worden dat de Zeeuwse raadsleden de meeste invloed hadden in het college, maar door het ontbreken van delen van de resolutieboeken valt niet met zekerheid te zeggen wie het invloedrijkst was.

Onder leiding van De Witt werd het bestuur van de admiraliteiten steeds eenvormiger en gingen deze colleges steeds beter functioneren. De gages werden verhoogd, het menu vast voorgeschreven, de medische zorg verbeterd, een sociaal vangnet in het leven geroepen, nieuwe schepen gebouwd en gekocht enzovoorts. In de Eerste Engelse Oorlog vond een omslag plaats naar een marine nieuwe stijl.

De ontvanger-generaal hervormde zijn rekeningen en bracht daarmee een overzichtelijker geheel tot stand. De belangrijkste inkomstenbronnen van de admiraliteit waren de in- en uitvoerbelastingen. Alleen in 1654 waren dat leningen en grote subsidies van de Staten-Generaal, vooral bedoeld voor de nieuwbouw van schepen. De uitgaven piekten in 1653, het drukste oorlogsjaar. Over het geheel gezien kon de Zeeuwse admiraliteit zich in het midden van de zeventiende eeuw goed handhaven, maar niet meer dan dat. Ze werd gebonden door de beperkte financiële middelen en kon daardoor niet deelnemen aan een tweede nieuwbouwrunde. Rond 1651-1655 was het college financieel gezond, maar het kende zeer wel zijn grenzen.

Met betrekking tot de scheepsbouw kan geconcludeerd worden dat de admiraliteit van Zeeland haar eigen gang ging en liet uitvoeren wat in haar ogen het meest geschikt was. Van de lange discussie over vlootbouw trok men zich weinig aan. Zonder omhaal werden vijf schepen besteld van een formaat dat naar eigen inzicht het meest geschikt was voor de Zeeuwse wateren. Zo'n schip kostte exclusief geschut circa 65.000 gulden, met kanonnen grofweg 75.000 gulden. De in Zaandam gekochte bodems waren goedkoper, maar moesten aange-

past worden. Na de nodige wijzigingen en van kanons voorzien, lag hun prijs tussen 35.000 en 45.000 gulden, altijd nog voordeliger dan de in Zeeland zelf gebouwde schepen. De structurele bijdrage van de Zeeuwse admiraliteit aan de nieuwe marine, zeven in plaats van tien nieuwe schepen, was kleiner dan van haar werd verwacht.

Binnen de grenzen van haar kunnen draaide de admiraliteit van Zeeland redelijk, maar ruimte om te groeien, zoals de komende decennia nodig zou zijn, had ze nauwelijks. De Zeeuwse admiraliteit ging weliswaar mee in de omslag van de 'oude' naar de 'nieuwe' marine, maar deze kostte wel heel veel moeite. Reeds in de Eerste Engelse Oorlog bevond de admiraliteit zich op de toppen van haar kunnen. Veel tijd om nadien te herstellen kreeg de admiraliteit niet. Tijdens de volgende zee-oorlogen zou van de Zeeuwse admiraliteit opnieuw het uiterste gevraagd worden.

#### NOTEN

- 1 Dit artikel is gebaseerd op mijn doctoraalscriptie geschreven aan de Universiteit van Leiden
- 2 M. van der Bijl, *Idee en interest. Voorgeschiedenis, verloop en achtergronden van de politieke twisten in Zeeland en vooral in Middelburg tussen 1702 en 1715* (Groningen 1981); V. Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek* (z.p. 1996); J. Francke, *Utiliteit voor de gemeene saake. De Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog, 1688-1697* (Middelburg 2001); J.H. Kluijver, *De soevereine en independente staat Zeeland* (Middelburg 1998); R.J. Prud'homme van Reine, *Rechterhand van Nederland. Biografie van Michiel Adriaenszoon de Ruyter* (Amsterdam 1996); D. Roos, *Twee eeuwen varen en vechten 1550-1750: het admiralengeslacht Evertsen* (Vlissingen 2003); J.Th.H. Verhees-Van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse successieoorlog 1702-1713* (Middelburg 1986)
- 3 J.R. Bruijn, *The Dutch navy of the seventeenth and eighteenth centuries* (Columbia 1993). Idem, *Varend verleden. De Nederlandse marine in de 17e en 18e eeuw* (Amsterdam 1998)
- 4 Bruijn, *Dutch navy*
- 5 J.R. Jones, *The Anglo-Dutch Wars of the seventeenth century* (Londen 1996) 110
- 6 H. Grotius, *Mare liberum sive de iure quod Batavis competit ad indicana commercia dissertatio* (*De Iure praedae*, Over het prijsrecht) (z.p. 1609); J. Selden, *Mare clausum seu de dominio maris* (Gesloten zee of over de heerschappij ter zee, Londen 1635)
- 7 Ch. Wilson, *Profit and power. A study of England and the Dutch wars* (Londen en Den Haag 1978) 53; J.I. Israel, *The Dutch Republic. It's rise, greatness and fall 1477-1806* (Oxford 1998)

- 714; J. de Vries en A. van der Woude, *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei* (Amsterdam 1995) 476-477
- 8 Nationaal Archief (NA) Archief Admiraliteitscolleges (AA) 2469 Resolutieboeken van de admiraliteit van Zeeland 1651 f. 217-220, 225-6, 231
- 9 Bruijn, Dutch navy 70; S. Groenveld, 'English civil wars as cause of the First Anglo-Dutch war' in: *The Historical Journal* XXX.3 (1987) 651
- 10 Jones, *The Anglo-Dutch wars*, 114-115
- 11 Bruijn, Dutch navy, 90. B. Capp, *Cromwells navy. The fleet and the English revolution 1648-1660* (Cambridge 1989) 42-72
- 12 Bruijn, *Varend verleden*, 92; V. Enthoven, 'Mars en Mercurius bijeen. De smalle marges van het Nederlandse maritieme veiligheidsbeleid rond 1650' in: L. Akveld e.a. eds., *In het kielzog. Maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zee-geschiedenis aan de Universiteit Leiden* (Amsterdam 2003) 56
- 13 Bruijn, *Varend Verleden*, 17, 36
- 14 J.E. Elias, *Schetsen uit de geschiedenis van ons zeewezen II* 1652 (Den Haag 1923) 5; J.K. Oudendijk, *Maerten Harpertsz. Tromp* (Den Haag 1951) 105-109; NA AA 2710 Brieven, memorien, rapporten, requesten, verzoeken etc. van verschillende collegiën, autoriteiten en anderen Brief van de Ruyter aan de admiraliteit van Zeeland d.d. 8 september 1652; Jones, *The Anglo-Dutch wars*, 113; Bruijn, *Varend Verleden*, 94; J.C.M. Warnsinck, *Van vlootvoogden en zeeslagen* (Amsterdam 1940) 167-241
- 15 J.K. Oudendijk, *Johan de Witt en de zeemacht* (Amsterdam 1944) 43-57
- 16 J.E. Elias, *De vlootbouw in Nederland 1596-1655* (Amsterdam 1933) 84-132. NA AA 120 Resolutiën van de Staten-Generaal januari-februari 1653 f. 2-2v. NA AA 125 Resolutiën van de Staten-Generaal november-december 1653 f. 7. NA AA 2427 Resolutieboeken van de admiraliteit van Zeeland 27 december 1652 f. 405-406v.
- 17 Bruijn, *The Dutch navy*, 67-74
- 18 J.R. Bruijn, 'Mars en Mercurius uiteen. De uitrusting van de oorlogsvloot in de zeventiende eeuw' in: S. Groenveld, M.E.H.N. Mout en I. Schöffer eds., *Bestuurders en geleerden* (Amsterdam 1985) 97-106; Enthoven, 'Mars en Mercurius bijeen', 40-60
- 19 R. [J.] Fruin, *Geschiedenis der staatsinstellingen in Nederland tot de val van de Republiek* (Den Haag 1922) 206
- 20 NA AA 1.01.46 2469 Resolutieboeken 16 december 1651 f. 228. NA AA Resolutieboeken 24 en 26 maart 1653 f. 77v en 79v, 13-14 mei 1653 f. 150-150v. NA AA 2472 Resolutieboeken 16 augustus 1653 f. 266v en 13 december 1653 f. 376. NA AA 2474 Resolutieboeken 30 augustus 1655 f. 138v.; A.P. van Vliet, 'Van 'wangedrogt' naar comité: de Zeeuwse marine organisatie (1572-1795)' in: J.R. Bruijn, A.C. Meijer en A.P. van Vliet eds., *Marinekapiteins uit de achttiende eeuw. Een Zeeuws elftal* (Den Haag en Middelburg 2000) 9-16
- 21 NA AA 2472 Resolutieboeken 13 juni 1653 f. 193
- 22 Zeeuws Archief (ZA) Archief Rekenkamer (AR) 6860 Rekenkamer C 2' stuk f. 82-82v.; Francke, *Utiliteit voor de gemeene saake* 38-40
- 23 Francke, *Utiliteit voor de gemeene saake*, 39
- 24 ZA AR 508 6860 Rekenkamer C 2' stuk 1653 f. 86v-122v.
- 25 NA AA 2469 Resolutieboeken 20 februari 1651 f. 20 en 25 oktober 1651 f. 182v. NA AA 2471 Resolutieboeken 1 februari 1652 f. 22, 14 februari 1652 f. 32, 21 mei 1653 f. 163v-164. NA AA 2472 Resolutieboeken 28 januari 1654 f. 33, 23 maart 1654 f. 74. NA AA 12474 Resolutieboeken 27 januari 1655 f. 23v.
- 26 NA AA 2473 Resolutieboeken 10 juli 1654 f. 173.
- 27 ZA AR 6840 Rekenkamer C 2' stuk f. 46-48v. ZA AR 6850 Rekenkamer C 2' stuk f. 68-70v. ZA AR 6860 Rekenkamer C 2' stuk f. 64-67. ZA AR 6870 Rekenkamer C 2' stuk f. 67-71v. ZA AR 6880 Rekenkamer C 2' stuk f. 77-79
- 28 Fruin, *Geschiedenis der Staatsinstellingen*, 218-219; E. Oosterlee, *Fraude bij de admiraliteit van Rotterdam. Een onderzoek naar het functioneren van het admiraliteitscollege in de periode 1625-1631* (doctoraalscriptie Leiden 1994) 5-6; S.J. Fockema Andreae, *De Nederlandse staat onder de Republiek* (Amsterdam 1961) 26-29, 51-55; J.R. Bruijn, *De admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren 1713-1751* (Amsterdam 1970) 39; J. de Hullu, *De archieven van de admiraliteitscolleges*, 58-60
- 29 NA AA 2469 t/m 2474 Resolutieboeken 1651-1655. Omdat delen van de resolutieboeken van 1651 en 1652 verloren zijn gegaan, is het exacte aantal konvooien in deze jaren niet meer vast te stellen. Ik neem echter aan dat het in 1652, het eerste oorlogsjaar, ongeveer even hoog heeft gelegen als in 1653.
- 30 Een nader onderzoek op basis van de rekeningboeken levert vermoedelijk een beter beeld over de vraag welke kapiteins voor welke schepen en reizen betaald werden. Daaruit is ook het scheepsinzetbeleid van de admiraliteit af te leiden. De auteur bereidt hierover een studie voor.
- 31 NA AA 2471 Resolutieboeken 30 oktober 1652 f. 332v, november 1652 f. 339, f. 334v-345, 1652 f. 360v, f. 363, f. 377v, f. 380v-381, 28 december 1652 f. 396. NA AA 2472 Resolutieboeken februari 1653 f. 25v, f. 29 en 22 maart 1653 f. 75v. NA AA 9403 Bijlagen bij de resoluties van de Staten-Generaal (Loketkas admiraliteit 117) 8 maart 1653
- 32 NA Staten-Generaal (SG) 9403 Bijlagen bij de resoluties van de Staten-Generaal (Loketkas admiraliteit 117) 8 maart 1653
- 33 NA AA 2469 Resolutieboeken 8 april 1651 f. 51, NA AA 1.01.46 2474 Resolutieboeken 6 juni 1653 f. 180v, NA AA 2473 Resolutieboeken 9 september 1654 f. 22, NA AA 2474 Resolutieboeken 30 augustus 1655 f. 136v, 28 december 1655 f. 224
- 34 Helaas is de staat van de correspondentie van de Zeeuwse admiraliteit zo slecht dat die niet aan onderzoekers beschikbaar wordt gesteld. De vervaardigde microfilms zijn moederfilms die in verband met slijtage en beschadiging evenmin ter beschikking worden gesteld. De rapporten van Steengracht zijn dus geheel ontoegankelijk. Met name een vergelijking met de rapporten van andere secretarissen wordt daardoor geheel onmogelijk.
- 35 De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 763-781; Israel, *The Dutch Republic*, 700-795
- 36 V. Enthoven, *Zeeland*, 238-239. H.E. Becht, *Statistische gegevens betreffende den handelsomzet van de Republiek der Vereenigde Nederlanden gedurende de 17<sup>e</sup> eeuw* (1579-1715) (Den Haag 1908) 185-206, bijlagen III t/m XV en tabellen
- 37 ZA AR 6840 Rekenkamer C 2' stuk, f. 1-43v, 45-49. ZA AR 6850 Rekenkamer C 2' stuk f. 1-66v, 68-81. ZA AR 6860 Rekenkamer C 2' stuk f. 1-61v, 63-78. ZA AR 6870 Rekenkamer C 2' stuk f. 1-64, 67-93. ZA AR 6880 Rekenkamer C 2' stuk f. 1-74, 77-92v.
- 38 In combinatie met het genoemde scheepsinzetbeleid wordt op dit moment door W. Veenstra en de auteur een onderzoek naar de financiële ontwikkelingen van de admiraliteit in Zeeland in de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek worden verwerkt en op termijn gepresenteerd.
- 39 ZA AR 6870 Rekenkamer C 2' stuk f. 84-92
- 40 ZA AR 6840 Rekenkamer C 2' stuk f. 60-258. ZA AR 6850 Rekenkamer C 2' stuk f. 85-370. ZA AR 6860 Rekenkamer C 2' stuk f. 79-550. ZA AR 6870 Rekenkamer C 2' stuk f. 97-544. RAZ 6880 Rekenkamer C 2' stuk f. 95-452
- 41 NA AA 2683 Resolutiën van de Staten-Generaal 3 maart 1652
- 42 Elias, *Vlootbouw*, 96
- 43 Oudendijk, *Johan de Witt en de zeemacht*, 32-33
- 44 Elias, *Vlootbouw*, 94-95, 99, 104-110, 114; Bruijn, *Varend Verleden*, 95
- 45 Elias, *Vlootbouw*, 109-110
- 46 NA AA 2471 Resolutieboeken 14 januari 1653 f. 12v.
- 47 Elias, *Vlootbouw*, 99-144
- 48 Bruijn, *Varend verleden*, 97
- 49 Elias, *Vlootbouw*, 130. NA AA 2471 Resolutieboeken 14 januari 1653 f. 12v.; Bruijn, *Varend verleden*, 96
- 50 NA AA 2473 Resolutieboeken, 30 april 1654 f. 116
- 51 NA AA 2471 Resolutieboeken 14 januari 1653 f. 12v.
- 52 NA AA 2474 Idem 13 januari 1655 f. 11-11v.
- 53 NA Archief Generaliteitsrekenkamer (AGR) 958 Generaliteitsrekenkamer 1653 f. 486, 514-548v, 523, 546; NA AGR 959 Generaliteitsrekenkamer 1654 f. 349-351, 366v-410v, 417v-418; NA AGR 960 Generaliteitsrekenkamer 1655 f. 422
- 54 NA AA 2474 Resolutieboeken 13 januari 1655 f. 11-11v.
- 55 NA AA 2472 Resolutieboeken, 28 augustus 1653 f. 277-278. NA AA 2473 Resolutieboeken 29 april 1654 f. 113-113v, 30 april 1654 f. 116. NA AA 2474 Resolutieboeken 27 maart 1655 f. 53
- 56 NA AA 2474 Resolutieboeken 13 januari 1655 f. 11-11v.
- 57 Elias, *Vlootbouw*, 126
- 58 NA AGR 95 Generaliteitsrekenkamer 1653 f. 366v-410v.
- 59 NA AA 2472 Resolutieboeken 3 november 1653 f. 345v.
- 60 NA AA 2474 Resolutieboeken 29 september 1653 f. 326v.
- 61 A. Vreugdenhil, *Lists of men-of-war 1650-1700 part IV. Ships of the United Netherlands 1648-1702* (Londen 1938) 14-19