

ONDERZOEKSSEMINAR III

Verval van de Republiek als  
zeemogendheid tijdens de Spaanse  
Successieoorlog 1702-1713



Naam: Riné le Comte  
Nummer: 3399419  
Datum: 17 april 2012

# Inhoudsopgave

Inhoudsopgave .....	1
1. Over de historische relevantie .....	2
1.1 Onderwerp .....	2
1.2 Probleemstelling en relevantie .....	3
1.3 Opbouw van de scriptie .....	5
2. Over de Republiek en haar zeemacht .....	6
2.1 Internationaal.....	6
2.2 Nationaal .....	9
2.3 Provinciaal.....	11
2.4 Definities .....	12
3. Over schepen en geschut .....	15
3.1 De jaren 1688 tot 1701 .....	15
3.2 De jaren 1700 tot 1713 .....	20
3.3 Conclusies.....	23
4. Over intenties en zorgen.....	26
4.1 Stadhouders-koning Willem III .....	26
4.2 Anthonie Heinsius .....	28
4.3 Admiraliteitscolleges, Raad van State en Staten-Generaal.....	30
4.4 Conclusies.....	33
5. Over het opmaken van de balans .....	35
5.1 De resultaten van het onderzoek.....	35
5.2 Vergelijking met secundaire literatuur .....	36
5.3 Conclusies.....	38
Literatuurlijst.....	39
Primaire bronnen .....	39
Secundaire literatuur .....	39
Nawoord.....	42

Illustratie op voorzijde:

*"The Gust, a ship on the high seas caught by a squall"*  
Willem van de Velde de Jongere (1633-1707),  
Rijksmuseum Amsterdam, SK-C-244.

# 1. Over de historische relevantie

## 1.1 Onderwerp

De Nederlandse Republiek was in de zeventiende eeuw een vooraanstaande zeemogendheid met een machtige positie in de internationale handel. Er was een grote koopvaardijvloot actief in de Europese wateren en in de lange-afstandshandel op Azië en Amerika. De visserij op haring in de Noordzee was van grote economische betekenis, evenals de walvisvaart in de Noordelijke Atlantische Oceaan. In de tweede helft van de zeventiende eeuw was er een grote marine ontstaan, met lineschepen voor de grote vlootoperaties en kleinere vaartuigen voor kustbewaking en konvooiëring. De meningen zijn verdeeld over de precieze kracht van de marine, maar het is feitelijk zo dat de zeestrijdkrachten van de Republiek in de Gouden Eeuw opgewassen waren tegen Engeland in de verschillende Engelse zeeoorlogen. Toch verloor de Republiek als zeemogendheid na 1700 in betrekkelijk korte tijd steeds meer terrein en moest ze genoegen nemen met een tweederangspositie. De oorlogsvloot werd gereduceerd en was niet meer in staat deel te nemen aan grote, internationale vlootoperaties. De marine ging zich richten op beschermingstaken. De teloorgang van de koopvaardij en de visserij heeft langere tijd in beslag genomen, maar in het midden van de achttiende eeuw was de Republiek haar leidende positie kwijtgeraakt aan Engeland.

De Spaanse Successieoorlog is in de militaire neergang een belangrijke fase geweest. De Republiek maakte hoge kosten voor de legers die ingezet werden in de landoorlog tegen Frankrijk. De deelname in de gezamenlijke oorlogsvloot met Engeland in de West-Europese en Zuid-Europese wateren vergde ook grote bedragen. Omdat de inkomsten uit de handel en de industrie terugliepen, moest er een groter beroep gedaan worden op de kapitaalmarkt, waardoor de schuldenlast van de Republiek sterk toenam. Aan het eind van de Spaanse Successieoorlog was Nederland praktisch failliet en was het niet meer in staat grote uitgaven te doen voor leger en vloot<sup>1</sup>.

Het onderwerp van de politieke, economische en militaire terugval van de Republiek is veel besproken. Er is uitgebreide literatuur over de economische situatie van de Republiek, waarbij er zeer verschillende verklaringen worden gegeven voor de neergang vanaf 1700. Wat betreft de militaire aspecten wordt er vaak verwezen naar de hoge kosten van de landoorlog, waardoor de vloot verwaarloosd werd. Er is daarbij weinig aandacht voor de details van de maritieme situatie.

---

<sup>1</sup> J. Aalbers, *De Republiek en de vrede van Europa, Deel 1 Achtergronden en algemene aspecten* (Groningen 1980) 1-3. Jonathan I. Israel, *De Republiek, 1477-1806* (Franeker 2001) 1077.

Een aantal historici, zoals De Jonge, Mahan en Bruijn, gingen dieper in op de organisatie, de financiering en de operaties van de vloot; hierbij kon De Jonge gebruikmaken van unieke archieven van de admiraliteitscolleges, die gedeeltelijk door brand verloren zijn gegaan. Het is opvallend dat latere maritieme historici vooral kwalitatieve beschouwingen geven over de toestand van de vloot, zonder een gedetailleerde kwantitatieve vergelijking te maken.<sup>2</sup> De opmerking van Jan Glete is na een bestudering van secundaire literatuur nog steeds geldend:

*“There is still a lack of strategic perspectives on Dutch maritime and naval history, however, and a serious lack of integration of naval history with the general history of Dutch society.”<sup>3</sup>*

Een andere interessante opmerking werd geuit door De Jonge, die stelde dat de schijnbare (?) neergang van de vloot in de Spaanse Successieoorlog publicitair werd uitgebuit door de Engelsen, maar dat het ook een kwestie van verschillende telmethoden kan zijn geweest. Het is te ambitieus om Gletes uitdaging aan te nemen en een samenhangende beschouwing over de politieke en maritieme strategie van de Republiek te schrijven. Ook de kwestie van de publicitaire strijd tussen Engeland en de Republiek is te breed voor dit essay, hoewel er een paar specifieke opmerkingen over zullen worden gemaakt.<sup>4</sup>

## 1.2 Probleemstelling en relevantie

Mijn aandacht gaat specifiek uit naar de maritieme macht en neergang in de periode van 1688 tot 1713. Deze hoofdvraag valt in twee delen uiteen. De eerste deelvraag gaat over de getallen en cijfers betreffende de vloot. Wat gebeurde er vóór en tijdens de Spaanse Successieoorlog met de oorlogsvloot, in termen van investeringen, aanbouw, verliezen en uitrusting? Hoe groot was de maritieme teruggang in aantallen schepen en in geldbedragen? De tweede deelvraag gaat over de houding en de positiekeuze van de betrokkenen bij de vloot. Werd de maritieme neergang door betrokken bewindslieden onderkend? Welke politieke en militaire keuzes werden gemaakt met betrekking tot de vloot? Was er sprake van onverschilligheid of zorgeloosheid? Of was er misschien ook opzet in het spel?

---

<sup>2</sup> J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen*, Vol. 3 (Haarlem 1860). J.R. Bruijn, *Varend Verleden, de Nederlandse oorlogsvloot in de 17e en 18e eeuw* (Amsterdam 1998) 13-20. Alfred Mahan D.C.L., L.D., *The influence of sea power upon history, 1660-1783* (Boston 1889) 201-231.

<sup>3</sup> Jan Glete, *War and the State in Early Modern Europe: Spain, the Dutch Republic and Sweden as Fiscal-Military States* (Londen 2002) 165.

<sup>4</sup> J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen*, Vol. 4 (Haarlem 1861, Zwolle 1869) 87-89. Jonathan Swift, *The Conduct of the Allies and of the Late Ministry in beginning and carrying on the present war* (Londen 1712) 25.

Mijn stelling is dat het internationale, politieke en strategische belang van de oorlogsvloot na de dood van Willem III in 1702 en de dood van Job de Wildt<sup>5</sup> in 1704 relatief minder aandacht heeft gekregen, omdat de oorlog op het land de grootste bedreiging vormde. De Nederlandse politieke en militaire bewindslieden besteedden relatief gezien meer aandacht en financiële middelen aan de legers van de Grote Alliantie.<sup>6</sup> De totale investeringen in de vloot blijven ongeveer gelijk, maar er wordt meer geïnvesteerd in defensieve maritieme kracht ter bescherming van de Republiek, de handelsvloot en de visserijvloot dan in offensieve maritieme kracht ter uitvoering van gezamenlijke maritieme operaties met Engeland.<sup>7</sup>

In mijn onderzoek wil ik op basis van kwantitatieve gegevens en kwalitatieve gegevens uit de bronnen een analyse geven van het beleid van de Republiek betreffende haar zeemacht in de periode van 1688 tot 1713. In deze periode was er sprake van vergaande samenwerking op maritiem gebied tussen Engeland en de Republiek, maar in de laatste jaren van de oorlog kwam de relatie onder druk te staan door politieke en militaire ontwikkelingen. Er was aan het eind van de Spaanse Successieoorlog sprake van een publicitaire strijd tussen Engeland en de Republiek over de verdeling van de lasten van de oorlog en de doelen die beide mogendheden hadden. Dat is een van de redenen waarom er mijns inziens een zondebok is gezocht voor het vermeende falen van de Republiek op zee. Een andere reden is de imagoschade die de Republiek opliep in Europa, omdat ze financieel niet meer in staat was in de internationale Europese politiek aan haar positie kracht bij te zetten door militaire macht.

Aangezien de Republiek een machtige maritieme mogendheid was en haar “*Gouden Eeuw*” in grote mate afhankelijk was van de internationale handel, is de maritieme neergang van grote invloed geweest op het verliezen van haar macht. Meer inzicht in de ontwikkeling van deze neergang is relevant voor de geschiedschrijving over deze minder bekende periode in de nationale geschiedenis. Ik meen dat er tot nu toe te beperkte aandacht besteed is aan de details van het cijfermateriaal over de investeringen, de aanbouw, de verliezen en de vlootomvang.<sup>8</sup> Daarnaast is er onvoldoende inzicht in de positiekeuze van de bewindslieden die betrokken waren bij de zeemacht. Mijn doel is om met behulp van een analyse van cijfermateriaal en correspondentie meer inzicht te krijgen in de negatieve ontwikkelingen van de vloot. Op grond

---

<sup>5</sup> Job de Wildt (1637-1704), secretaris van de Admiraliteit van Amsterdam van 1671 tot 1704, vertrouweling van Stadhouder-Koning Willem III, De Jonge, *Zeewezen* 3, 37-38.

<sup>6</sup> Dr. Aalbers gebruikt de volgende woorden: “*De continentale opgave heeft de Republiek uitgeput*”, Aalbers, *Republiek en Europa*, 2.

<sup>7</sup> Dit is in tegenstelling tot De Jonge, die aangeeft dat er juist geen eskaders in de Noordzee werden ingezet. Maar dat is in tegenspraak met noot 2 op pagina 88. De Jonge, *Zeewezen* 4, 84, 88.

<sup>8</sup> Volgens het motto van Leopold von Ranke: “*wie es eigentlich gewesen*”.

van de analyse en het verworven inzicht wil ik de confrontatie met de secundaire literatuur aangaan en een eigen positie kiezen.

### 1.3 Opbouw van de scriptie

In het tweede hoofdstuk wordt de context van de Republiek en haar zeemacht geschetst en worden diverse, gerelateerde onderwerpen kort besproken. Hierbij wordt het perspectief steeds dichterbij het object van het onderzoek verlegd, namelijk naar de feitelijke situatie van de zeemacht van de Republiek tussen 1688 en 1713.

Het derde hoofdstuk gaat in op de eerste deelvraag: wat zijn de cijfers en de getallen over de vloot? Het omvat de kwantitatieve analyse van een aantal bronnen, waarbij aandacht zal worden besteed aan de omvang van de vloot op diverse momenten in de vijftienvijftig jaar tussen 1688 en 1713. Hierdoor wordt inzicht verkregen in de financiële inspanningen ten behoeve van de oorlogsvloot en de mogelijkheden om aan de bondgenootschappelijke verplichtingen te voldoen. De gebruikte bronnen komen uit de archieven van de Admiraliteiten, de Staten-Generaal en de gewesten. Ze omvatten investeringsvoorstellen, cijfers over aanbouw en verlies en overzichten van de vloot op diverse tijden en plaatsen. Hierbij is ervoor gekozen om de aandacht te concentreren op de Admiraliteit van Amsterdam, omdat deze de grootste Admiraliteit van het rijke gewest Holland was, dat veel belang bij de zeevaart had.

In het vierde hoofdstuk wordt gekeken naar de tweede deelvraag: wat dachten en deden de betrokken personen? Ik onderzoek de kwalitatieve aspecten van de maritieme neergang op basis van briefwisselingen en notulen om zo inzicht te krijgen in het politieke krachtenspel rond de oorlogsvloot. De persoonlijke correspondentie van hoofdrolspelers, zoals Willem III, Anthonie Heinsius, Job de Wildt, de Staten-Generaal, de Raad van State, Admiraliteitsleden en bevelhebbers van de vloot wordt geanalyseerd. Hierdoor kan een indicatie worden gegeven van het belang dat zij hechtten aan de vloot en van het belang dat ze stelden in de investeringen die zij voorstelden.

In het vijfde hoofdstuk zal ik de resultaten van het bronnenonderzoek en de daarop volgende analyse vergelijken met de informatie uit de secundaire literatuur. Hierbij zal ik een duidelijke positie innemen en een aantal conclusies daaraan verbinden.

## 2. Over de Republiek en haar zeemacht

In dit hoofdstuk wordt informatie verschaft over de omstandigheden en de achtergronden van de zeemacht van de Republiek. Het *internationale* perspectief beschrijft de positie van de Republiek in Europa en schetst haar politieke en militaire verhoudingen met andere staten. De strategische overeenkomsten met Engeland op maritiem gebied, waarin de afspraken over de relatieve verdeling van de vloeten waren vastgelegd, worden kort besproken. Het *nationale* perspectief gaat in op de generaliteitsinstituten en de economie van de Republiek, voor zover deze van belang zijn voor de situatie van de zeemacht. Het *provinciale* perspectief besteedt kort aandacht aan de Admiraliteit van Amsterdam. Er wordt ingegaan op de positie van de Republiek als zeemogendheid en de organisatie van het zeewezen, waarbij het financiering van de vloot en de functies van de zeemacht eveneens aan de orde komen.

### 2.1 Internationaal

De Republiek was in de zeventiende eeuw een belangrijke West-Europese zeemogendheid op politiek, economisch en militair gebied. De Hollanders hadden aangetoond dat ze opgewassen waren tegen het wereldrijk Spanje en ze wisten zich ook in de oorlogen met Engeland en Frankrijk gedurende de tweede helft van de zeventiende eeuw staande te houden. De buitenlandse politiek van de Republiek in de zeventiende eeuw was gericht op de veiligheid van het land en de bescherming van de handelseconomie. De financiële lasten van de veiligheidspolitiek liepen door de '40-jarige oorlog' met Frankrijk sterk op. De benarde financiële situatie na de vrede van Utrecht in 1713 was één van de factoren in de neergang van de Republiek in de achttiende eeuw.<sup>9</sup>

Engeland, de andere belangrijke zeemogendheid in West-Europa en grote concurrent van de Republiek, maakte na de burgeroorlog in het midden van de zeventiende eeuw een sterke groei door in de handel en de economie, en investeerde uitgebreid in de zeemacht. Als reactie op de sterke commerciële concurrentie van de Republiek vanaf 1647 werden er in Engeland in 1651 en latere jaren een aantal zogenaamde *Navigation Acts* afgekondigd ter bescherming van de Engelse koopvaardij. De Engelsen waren, in tegenstelling tot de Republiek, door hun geavanceerd belastingstelsel in staat voldoende financiële middelen te verwerven om hun politiek van

---

<sup>9</sup> David Omrod, *The Rise of Commercial Empires, England and the Netherlands in the Age of Mercantilism, 1650-1770* (Cambridge 2003) 31. Aalbers, J., A.P. van Goudoever, *Machtsverval in de internationale context* (Groningen 1986) 7, 16, 25. Aalbers, *Republiek en Europa*, 1-3.

expansie en economische groei voort te zetten en groeiden in de achttiende eeuw uit tot de machtigste staat in Europa.<sup>10</sup>

In 1689 werd stadhouder Willem III tot koning van Engeland gekroond, waardoor er een “personele unie” ontstond tussen de Republiek en Engeland. Willem III ging zich steeds nadrukkelijker manifesteren als tegenstander van Lodewijk XIV in de Europese politiek. Zijn keuzes en handelingen op politiek en militair terrein hadden grote invloed op het leger en de vloot van de Republiek. Hij had hierbij de Hollandse regenten niet volledig aan zijn zijde, die de veiligheid van hun staat en de bescherming van hun scheepvaart en handel van het hoogste belang achtten. Hoewel de prins vaak werd afgeschilderd als iemand die de belangen van het leger liet prevaleren boven die van de vloot, was hij degene die in de periode 1688 tot 1702 grote investeringen in de marine initieerde en deze door de Staten-Generaal wist te loodsen<sup>11</sup>.

De plotselinge dood van Willem III in 1702 aan het begin van de Spaanse Successieoorlog leidde ertoe dat raadpensionaris Anthonie Heinsius de internationale politiek van de Republiek ging bepalen. Zijn diplomatieke activiteiten waren erop gericht de alliantie tegen Frankrijk in stand te houden. Hij werkte nauw samen met de Engelse generaal Marlborough om het grondgebied van de Republiek te beschermen tegen Franse invallen en bezetting. Heinsius besteedde hierdoor minder aandacht aan de vloot dan Willem III. Hij benoemde geen admiraal-generaal, waardoor de centrale aansturing van het zeewezen minder goed functioneerde. Heinsius blokkeerde in de jaren 1707 tot 1709 diverse vredesvoorstellen van Lodewijk XIV, omdat hij geen verdeeldheid in de *Grand Alliance* wenste.<sup>12</sup>

In de tijd dat Willem III koning van Engeland was, werd er een aantal maritieme verdragen tussen de Republiek en Engeland gesloten, om de samenwerking op zee te bevorderen en weerstand te kunnen bieden tegen Frankrijk. In maart 1678 werd er te Westminster een verdrag gesloten waarbij wederzijdse bijstand in de strijd tegen Frankrijk werd vastgelegd. In mei 1689 werd er een nieuw verdrag getekend met een gedetailleerde 5:3 verdeling van Engelse en Nederlandse schepen, een toewijzing van aantallen schepen aan belangrijke maritieme gebieden en een

---

<sup>10</sup> D.W. Jones, *War and economy in the age of William III and Marlborough* (Oxford 1988) 1-5, 308, 316-317. Mahan, *Influence*, 225. Ormrod, *Commercial Empires*, 71, 278. John Brewer, *The Sinews of Power, War, Money and the English State 1688-1783* (Cambridge 1988) 91.

<sup>11</sup> De Jonge, *Zeewezen* 3, 70-135. Bruijn, *Varend Verleden*, 103, 125-126. Israel, *Republiek*, 942.

<sup>12</sup> Bruijn, *Varend Verleden*, 126, 131. Aalbers, *Machtsverval*, 7. Aalbers, *Republiek en Europa*, 1-3. Evan Luard, *The Balance of Power, The System of International Relations, 1648-1815* (Londen 1992) 10, 23, 256-260.



formeel vastgelegde hiërarchie in de bevelvoering. Voor het leger zou de omgekeerde verdeling (3:5) gelden. Deze verdragen zouden in de Spaanse Successieoorlog een belangrijke rol spelen.<sup>13</sup>

De Spaanse Successieoorlog was een conflict tussen Europese staten over de machtsbalans in Europa. Hierbij stonden de zeemogendheden Engeland en de Republiek in een Grote Alliantie met een aantal continentale Europese landen tegenover het Frankrijk van Lodewijk XIV. De oorlog werd in hoofdzaak op het West-Europese vasteland uitgevochten. In een aantal grote veldslagen werd het Franse leger teruggedrongen, maar er vond geen volledige vernietiging plaats. De oorlogvoerende partijen raakten uiteindelijk financieel zo uitgeput dat er onderhandeld werd over vrede, eerst tussen Frankrijk en de Republiek en later tussen Engeland en Frankrijk. Deze twee landen wisten tot een vredesovereenkomst te komen, waarbij Engeland de grootste voordelen behaalde. De Republiek wist niet meer over te houden dan een garantie voor de veiligheid van haar zuidelijke grenzen in de vorm van de Barrière in de Zuidelijke Nederlanden. In 1713 was de Republiek financieel uitgeput door de langdurige kostbare oorlogen en kon ze geen rol van betekenis meer spelen in de Europese politiek.<sup>14</sup>

De Nederlandse oorlogsvloot was door de maritieme overeenkomsten van 1689 en 1701 met Engeland nauw verbonden met de Engelse oorlogsvloot en moest voor drie-achtste deel bijdragen aan de inspanningen op zee. Er vond een aantal maritieme operaties plaats in de wateren rond Spanje en Portugal, zoals de verovering van een zilvervloot bij Vigo en de inname van Gibraltar. Ook was er sprake van bescherming van de handelsvloot en de visserijvloot tegen de aanhoudende Franse kaapvaart vanuit Duinkerken. Gedurende de oorlog was er regelmatig onenigheid over de Nederlandse bijdrage aan de vloot en over de bevelvoering bij marine-operaties. Dit werd in de populaire Engelse pers uitgebuit om de Nederlanders in een kwaad daglicht te stellen, als onderdeel van de machtsconcurrentie tussen Engeland en de Republiek. Toch was de samenwerking over het algemeen goed en succesvol. Maar de maritieme inspanningen van de Republiek vergden grote financiële en organisatorische inspanningen.<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> John B. Hattendorf, 'To Aid and Assist the Other. Anglo-Dutch Cooperation in Coalition Warfare at Sea, 1689-1714' in: Jan A.F. de Jongste en Augustus J. Veenendaal Jr. (eds.), *Anthonie Heinsius and the Dutch Republic 1688-1720, Politics, War, and Finance* (Den Haag 2002) 182-184. Bruijn, *Varend Verleden*, 122.

<sup>14</sup> Bruijn, *Varend Verleden*, 128. Luard, *Balance*, 42, 44, 274. Mahan, *Influence*, 69, 219-222. Olaf van Nimwegen, 'The Dutch Barrier. Its Origins, Creation and Importance for the Dutch Republic as a Great Power, 1697-1718' in: J.A.F. de Jongste en A.J. Veenendaal (red.), *Anthonie Heinsius and the Dutch Republic 1688-1720. Politics, War, and Finance* (Den Haag 2002) 168.

<sup>15</sup> Mahan, *Influence*, 63, 220. Hattendorf, *Anglo-Dutch Cooperation*, 192-193. Aalbers, *Machtsverval*, 16.

## 2.2 Nationaal

De Republiek was georganiseerd als een federatie van zeven provincies die een grote mate van zelfstandigheid bezaten. Elke provincie werd bestuurd door de Provinciale Staten, waarin de steden, de ridderschap en de stadhouder samenwerkten. Vanuit deze Staten vond er afvaardiging plaats naar de Staten-Generaal. Holland was de belangrijkste provincie en de pensionaris van Holland trad op als raadspensionaris van de Republiek. De Raad van State was de uitvoerende macht van de Staten-Generaal. Ze was voor de zeezaken slechts van belang als opsteller van de 'generale petitie', de staat van oorlog waarin, indien nodig, extra gelden voor de marine werden opgevoerd en waaraan door alle gewesten naar draagkracht werd bijgedragen.<sup>16</sup>

In de zeventiende eeuw groeide de Republiek uit tot een van de machtigste staten in Europa. Dit was vooral te danken aan haar sterk expanderende economie en handel die positief beïnvloed werd door de gunstige ligging aan de Noordzee en aan de monding van grote rivieren. In de zestiende eeuw werd de Europese wereldeconomie gedomineerd door Brugge en Antwerpen in het Noordzeegebied en door Venetië en Genua in het Middellandse zeegebied. Rond 1600 nam Amsterdam de positie van Antwerpen over en werd de economische groei in de Noordelijke Nederlanden gestimuleerd door de instroom van geschoolde ambachtslieden en kooplieden uit het Zuiden. De economische positie, gebaseerd op vroege industrie, hoge productiviteit en een geïntegreerde nationale economie, wisten de Noordelijke Nederlanden te behouden gedurende het grootste gedeelte van de Gouden Eeuw. De Republiek fungeerde als een enorme stapelmarkt, waar goederen van over de hele wereld werden verhandeld. De handelseconomie van de Republiek was echter kwetsbaar door de mercantilistische politiek van grote mogendheden als Frankrijk en Engeland<sup>17</sup>.

De economische neergang van de Republiek in de achttiende eeuw was te wijten aan een complex van factoren, waarin de zwakke, federalistische staatsinrichting een belangrijke rol speelde. De Nederlandse staat werd beperkt in haar mogelijkheden tot belastingheffing vanwege haar complexe politieke structuur met veel lokale autonomie. Hierdoor kon ze relatief gezien geringe algemene middelen verwerven die gebruikt konden worden voor de stimulering van economische veranderingen. De andere Europese staten, in het bijzonder Engeland, wisten hier wel gebruik van te maken. Hun opkomst als centralistische en mercantilistische natiestaten leidde tot sterke concurrentie, waarop de financieel verzwakte Republiek geen doeltreffend antwoord

---

<sup>16</sup> Israel, *Republiek*, 305-309. Bruijn, *Varend Verleden*, 16, 19. De landgewesten bleven nogal eens in gebreke bij het betalen van deze lasten, omdat ze voorrang gaven aan uitgaven voor het landleger.

<sup>17</sup> Omrod, *Commercial Empires*, 5, 6, 17, 20. Mahan, *Influence*, 37, 67, 97. Luard, *Balance*, 207-208.

had. Ze was niet meer in staat om de macht op zee te handhaven om haar handelsbelangen doeltreffend te beschermen<sup>18</sup>.

De Republiek ontwikkelde in het begin van de zeventiende eeuw een complexe, organisatorische structuur voor het zeewezen, waarbij zij recht wilde doen aan de belangen en zelfstandigheid van de zeeprovincies. Er werden vijf admiraliteitscolleges gevormd die rechtstreeks onder de Staten-Generaal vielen en die verantwoordelijk waren voor alle zeezaken in hun gebied. De vestigingsplaatsen waren Rotterdam, Amsterdam, Hoorn en Enkhuizen, Middelburg en Harlingen. De afstemming van het beleid betreffende het zeewezen werd uitgevoerd in het zogenaamde *Secreet Besogne*, waarin de stadhouder of de raadpensionaris een groep van afgevaardigde luitenant-admiraals uit de Admiraliteiten voorzat. De inkomsten van de admiraliteitscolleges bestonden uit heffingen op invoer en uitvoer, opbrengsten uit vergunningen voor handel met de vijand, de zogenaamde *convooien* en *licenten*; uit opbrengsten uit de kaapvaart en uit extraordinaris middelen die door de Staten-Generaal ter beschikking werden gesteld. De uitgaven betroffen de bouw en exploitatie van oorlogsschepen en walfaciliteiten en de kosten voor werving, uitrusting en betaling van marinepersoneel. De gewone opbrengsten waren in jaren van bloeiende handel en scheepvaart ruim voldoende om de konvooiering en bescherming uit te voeren, hoewel de effectiviteit van het varen in konvooien ter discussie stond. Voor grotere operaties van de oorlogsvloot waren de extraordinaris middelen onontbeerlijk.<sup>19</sup>

Een belangrijke rol binnen de Admiraliteiten was weggelegd voor Job de Wildt, de secretaris van de Amsterdamse Admiraliteit, die op 18 mei 1691 door Willem III werd benoemd tot zijn persoonlijke vertegenwoordiger bij de admiraliteitscolleges van de Republiek. In de officiële commissie-brief wordt De Wildt voorgedragen bij de colleges om de besluiten van de Stadhouder en de Staten-Generaal te laten uitvoeren en hiervan verantwoording af te leggen bij de prins. Hij coördineerde onder andere het opstellen en uitvoeren van de maritieme overeenkomst met Engeland van 1689 en de samenwerking tussen de vijf Admiraliteiten in de oorlogen tegen Lodewijk XIV. De Wildt zag in de jaren na de dood van Willem III de teruggang van de marine in militair, financieel en bestuurlijk opzicht aankomen. Na zijn dood in 1704 werd de relatie tussen de Admiraliteiten en raadpensionaris Heinsius beduidend minder intensief.<sup>20</sup>

---

<sup>18</sup> Omrod, *Commercial Empires*, 22-23, 27, 306, 309-311, 333. Mahan, *Influence*, 67. Luard, *Balance*, 217-218.

<sup>19</sup> Bruijn, *Varend Verleden*, 16-19. Israel, *Republiek*, 324-325. Ormrod, *Commercial Empires*, 285. B. Cox, *King William's European Joint Venture* (Assen 1995) 220.

<sup>20</sup> Hattendorf, *Anglo-Dutch Cooperation*, 187. De Jonge, *Zeewezen 3*, 38, 729. Bruijn, *Varend Verleden*, 19-20, 130-131.

De taken van de oorlogsvloot waren het beschermen van de koopvaardij en de visserij; het bewaken van rivieren, riviermondingen en kustwateren; het bemannen van de blokkades van vijandelijke havens of riviermondingen; het bestrijden van de Duinkerker en Barbarijse kapers en het uitvoeren van offensieve maritieme operaties in vlootverband. Daarnaast werd de vloot ingezet om militaire operaties ter land te ondersteunen, zoals in Spanje en in Italië. Er was geen sprake van een weloverwogen maritieme strategie, als integraal onderdeel van de internationale politiek, zoals de Engelse *Blue Water policy* die de beheersing van de zeeën rond Groot-Brittannië en de bescherming van de handelsvaart als cruciale taken van de maritieme macht zag. Veeleer was er sprake van een conflict tussen politieke belangen en economische belangen, wat betreft de bouw van oorlogsschepen en de inzet van de vloot. Voor konvooiing, bescherming en blokkades waren namelijk andere typen schepen van belang zoals fregatten, dan voor de offensieve maritieme taken, waarbij linesschepen belangrijk waren.<sup>21</sup>

In de laatste decennia van de zeventiende eeuw was er sprake van een uitgebreid bouwprogramma van oorlogsschepen, waarbij stadhouder Willem III een belangrijke rol speelde. Hierdoor had de marine in 1700 de beschikking over 83 linesschepen. De investeringen bedroegen in deze twintig jaar ongeveer 81 miljoen gulden, gefinancierd uit extraordinaris middelen. Na 1700 waren er veel minder middelen beschikbaar en werd er minder gebouwd: ongeveer 21 linesschepen in dertien jaar. De zeeprovincies Holland en Zeeland droegen ongeveer 80% van de kosten van de vloot; de landprovincies ongeveer 20%. De vlootbouw en de financiering ervan worden in het volgende hoofdstuk uitgebreid besproken.<sup>22</sup>

### 2.3 Provinciaal

De stad Amsterdam was als grootste en welvarendste stad in de Republiek een belangrijke speler in de binnenlandse en buitenlandse politiek. Ze bezette een spilpositie in de internationale handelsnetwerken in het Noordzeegebied. Het gewest Holland en de stad Amsterdam hadden grote belangen bij een krachtige vloot ter bescherming van de uitgebreide handelsbelangen. Men was dan ook geneigd meer geld uit te geven voor konvooiing en bescherming van de handelsvloot en visserijvloot op de belangrijke handelsroutes en de visserijgronden dan voor vlootoperaties ten behoeve van internationale geallieerde politiek en militaire strategie. Het

---

<sup>21</sup> Bruijn, *Varend Verleden*, 115, 119-120. Mahan, *Influence*, 56, 59-64. Cox, *King William*, 39-41, 221. Daniel A. Baugh, 'Great Britain's 'Blue-Water' Policy, 1689-1815' in: *The International History Review*, Vol. 10, No. 1 (Feb. 1988) 40-41.

<sup>22</sup> Bruijn, *Varend Verleden*, 125. Aalbers, *Machtsverval*, 16.

gewest Holland en de stad Amsterdam wisten lange tijd aan hun financiële verplichtingen ten opzichte van de Admiraliteit te voldoen.<sup>23</sup>

In het bestuur van de Admiraliteit van Amsterdam werd de stad Amsterdam meestal vertegenwoordigd door een van haar vooraanstaande oud-burgemeesters, maar het kwam ook voor dat een lid van de Ridderschap in het bestuur plaatsnam. De Admiraliteit kende een aantal vaste functies, zoals secretaris, advocaat-fiscaal en ontvanger-generaal. Deze functies werden bekleed door familie van de leden van de vroedschap. Leden van de Admiraliteit hadden vaak eigen zakelijke belangen als koopman, reder of ondernemer en in toenemende mate als investeerder of rentenier. Wel ontstond er in de loop van de tijd een verschuiving van actief ondernemer naar investeerder, waardoor de directe band met het zeezeen losser werd.<sup>24</sup>

## 2.4 Definities

De *maritieme neergang* in de periode 1688-1713 wordt beschreven aan de hand van diverse aspecten die ik heb onderzocht. Als eerste is het van belang om te bepalen wat de *materiële omvang* van deze neergang is geweest. Hierbij gaat het over aantallen schepen en geschut. Als tweede is het nodig om vast te stellen wat de *financiële* omvang van de achteruitgang is geweest. Daarbij gaat het over investering en financiering. Als derde is het *referentiepunt* van belang. Dat kan zowel een tijdstip zijn, namelijk het beginjaar 1688 of de vlootomgang van een ander land zoals Engeland. Ik heb gekozen voor 1688 als primair referentiepunt, omdat in dit jaar de Republiek nog een relatief onafhankelijke positie innam. Maar na de *Glorious Revolution* veranderde deze positie vanwege de personele unie van Willem III tussen de Republiek en Engeland.

Een volgend punt is de *impact* van de maritieme neergang op de internationale politieke positie of op de economische positie van de Republiek. Hier heb ik gekozen voor de graadmeter van de internationale *politieke* positie, omdat de economische veranderingen over een langere periode plaatsvonden, terwijl de internationale politieke positie rond 1713 al danig was afgenomen.

---

<sup>23</sup> Christiaan van Bochove, *The economic consequences of the Dutch, Economic integration around the North Sea, 1500-1800* (Amsterdam 2008) 55, 222.

<sup>24</sup> Bruijn, *Varend Verleden*, 43, 46, 139-142.

Ik definieer *maritieme neergang* als volgt:

Er is sprake van maritieme neergang in de periode 1688 tot 1713 als het financiële investeringsbudget en het aantal oorlogsschepen dat ter beschikking staat van de internationale politieke activiteiten, in 1713 significant lager zijn dan in 1688.<sup>25</sup>

Bij het analyseren van het cijfermateriaal deel ik de Nederlandse vloot in de volgende categorieën in, grotendeels op basis van het aantal stukken geschut. Naast de indeling van de linesschepen in klassen is er ook sprake van een aantal andere schepen die van belang zijn voor bijvoorbeeld bevoorrading en berichtenverkeer.

Type	Klasse	Manschappen	Geschut	Primaire Inzet
Lineschip	1	400 – 550	> 72	Oorlogsvloot
Lineschip	2	+/- 350	> 64	Oorlogsvloot
Lineschip	3	+/- 300	> 50	Oorlogsvloot, bescherming
Lineschip	4	+/- 225	> 40	Oorlogsvloot, bescherming
Lineschip	5	+/- 150	> 36	Oorlogsvloot
Lineschip	6	+/- 100	> 30	Oorlogsvloot
Fregat <sup>26</sup>		+/- 100		Bescherming, konvooiëring
Brander		+/- 25		Oorlogsvloot
Bombardeerschip				Oorlogsvloot
Hospitaalschip				Verzorging
Galjoot <sup>27</sup>				Bescherming
Fluit <sup>28</sup>				Bevoorrading
Snauw <sup>29</sup>				Bescherming
Jacht				Boodschapper
Drimmelaar <sup>30</sup>				Bescherming

In de bronnen komt een aantal verouderde termen voor, die ik zal uitleggen. De term *furnissement* betekent het verschaffen of leveren van geldelijke middelen en in deze context is dat de gevraagde bijdrage van de provincies voor de financiering van de vloot. Er wordt gesproken over *consent*, wat zoveel betekent als vergunning of toestemming voor bijvoorbeeld

<sup>25</sup> Als er gegevens ontbreken uit deze jaren, zal er gebruik worden gemaakt van gegevens uit jaren die er zo dicht mogelijk bij liggen.

<sup>26</sup> Het fregat is een snel oorlogsschip, vooral voor verkennings- en kruiserdiensten.  
<http://vaartips.nl/zeevaart.htm#fregat> (10 april 2012)

<sup>27</sup> De galjoot was een platboomd koopvaardijship met zijwaarden voor de kustvaart.  
<http://vaartips.nl/zeevaart.htm#galjoot> (10 april 2012).

<sup>28</sup> De fluit was een smal koopvaardijship met rond achterschip en platte bodem.  
<http://vaartips.nl/zeevaart.htm#fluit> (10 april 2012).

<sup>29</sup> De snauw was een lang, laag, klein en snel schip met een scherpe boeg voor de kust- en binnenvaart, maar ook als adviesjacht bij de oorlogsvloot. Een adviesjacht was een snelvarend schip dat de contacten tussen admiraliteit en oorlogsvloot onderhield. <http://vaartips.nl/zeevaart.htm#snauw> (10 april 2012).

<sup>30</sup> De drimmelaar was een soort van tjalk. <http://www.encyclo.nl/begrip/Drimmelaar> (9 maart 2012).

investeringen. De term *secours* komt regelmatig voor en betekent hulp, ondersteuning, vaak in militaire zin. De term *extraordinaris middelen* wordt gebruikt om die financiële middelen aan te geven, die de Admiraliteiten voor buitengewone uitgaven ontvingen van de Staten-Generaal.<sup>31</sup>

---

<sup>31</sup> Veel verouderde termen zijn te vinden op <http://gtb.inl.nl>, de geïntegreerde taalbank met historische woordenboeken.

### 3. Over schepen en geschut

In dit hoofdstuk presenteer ik het onderzoek naar de omvang van de vloot en de kosten voor de vloot. In de bronnen heb ik gezocht naar gegevens over 1) de investeringen in de vloot, 2) de aantallen schepen en 3) de daarmee gemoeide bedragen en 4) de verdeling van deze investeringen in linesschepen voor offensieve operaties en fregatten en andere schepen voor defensieve operaties. De gegevens zijn waar mogelijk verzameld voor een aantal jaren, zodat ik de veranderingen kon onderzoeken. Hierbij heb ik specifiek gelet op de keuzes die de Admiraliteit van Amsterdam maakte op het gebied van investeringen in strategische maritieme operaties en op het gebied van de bescherming van de Republiek en de beveiliging van de koopvaardij en de visserij.

#### 3.1 De jaren 1688 tot 1701

Na de kroning van stadhouder Willem III tot koning van Engeland en de consolidatie van de protestantse machtspositie in Engeland en de Republiek werden de vijandelijkheden met Frankrijk voortgezet in de Negenjarige oorlog van 1688 tot 1697. Hierbij werd ook de vloot van de Republiek ingezet tegen de Franse vloot, in veel gevallen in gezamenlijke operaties met de Engelse vloot. Daarnaast werden er schepen ingezet voor de bestrijding van de vijandelijke kaapvaart en voor de bescherming van de koopvaardij en de visserij.

In 1691 was door de vijf Admiraliteiten de onderstaande oorlogsvloot uitgerust; weergegeven in aantallen linesschepen van diverse klassen, fregatten, branders en overige schepen, stuks geschut en bemanningsleden. De Admiraliteit van Amsterdam had een aandeel in schepen van 39%, een aandeel in geschut van 37,4% en een aandeel van 35,9% in manschappen in deze gemeenschappelijke vloot. Deze aantallen komen in grote lijnen overeen met het overzicht van J.C. de Jonge, hoewel hij aangaf dat er voor de konvooivloot 20 schepen ingezet werden. De Jonge merkte verder op dat gedurende de Negenjarige oorlog en de Spaanse Successieoorlog er gemiddeld 30 schepen werden ingezet voor de bescherming van de handel en de zeevaart. Dit waren over het algemeen schepen van de 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> klasse en een aantal fregatten en andere kleine schepen.<sup>32</sup>

---

<sup>32</sup> Stadsarchief, Amsterdam, archief Burgemeesters, toegangsnummer 5030, inventarisnummer 393, *Lijst van Schepen van Oorlogh, Fregatten, Branders, Behoeftige Schepen ende Galjots bijde resp<sup>e</sup>. Collegien ter Adm<sup>t</sup>. Geequieert inden Jare 1691*. De Jonge, *Zeewezen* 3, 740, 742.



Admiraliteit	Kl. 1	Kl. 2	Kl. 3	Kl. 4	Kl. 5	Kl. 6	Freg.	Br.	Ov.	Tot.	%	Geschut	Koppen
Maze		3	1	3	1	1	1	2		12	16%	534	3000
Amsterdam	3	2	6	6	1	3	3	2	4	30	39%	1256	6104
Noorderkw.	2	1	2	3	1		2	2		13	17%	598	2964
Zeeland	2	1	2	2	1	1		1	4	14	18%	568	3000
Friesland		1	2	3		1		1		8	10%	400	1952
<b>Totaal</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>17</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>77</b>		<b>3356</b>	<b>17020</b>
%	9%	10%	17%	22%	5%	8%	8%	10%	10%		<b>100%</b>		

Tabel 1 Omvang van de vloot van de vijf Admiraliteiten in 1691

Amsterdam had in 1693 de beschikking over de onderstaande schepen. Hierbij waren 8 schepen (13%) ouder dan 20 jaar, 13 schepen (20%) ouder dan 10 jaar en 41 schepen (66%) jonger dan 7 jaar. Er was in Amsterdam dus sprake van een significante vlootbouw in de laatste decennia van de zeventiende eeuw, waarbij de schepen ook groter werden.

Klasse <sup>33</sup>	Aantal	Geschut	%
1	6	552	8%
2	7	504	10%
3	8	512	11%
4	13	628	18%
5	8	304	11%
6	7	240	10%
Overige typen	13	288	18%
Anderszins <sup>34</sup>	10	n/a	14%
<b>Totaal</b>	<b>72</b>	<b>3028</b>	<b>100%</b>

Tabel 2 Overzicht vloot van Admiraliteit van Amsterdam, 1693<sup>35</sup>

Uit tabel 1 en tabel 2 is af te lezen dat Amsterdam in 2 jaar tijd haar vloot uitbreidde van 30 schepen naar 72 schepen, wat overeenkomt met een groei van 140%, terwijl het aantal stukken geschut steeg van 1256 naar 3028, een groei van 141%. Dit houdt een forse toename in gevechtskracht in. Dit is vergelijkbaar met de jaren 1680 en 1681, waarin sprake was geweest van een uitbreiding en vervanging van 36 schepen, aangevraagd door de Raad van State. De

<sup>33</sup> In de bron wordt het woord charter gebruikt. Dat is een indeling van lineschepen, op basis van het aantal stukken geschut, geplaatst in een ononderbroken rij. <http://nl.wikipedia.org/wiki/Lineschip> (5 maart 2012).

<sup>34</sup> Inclusief gekochte schepen, konvooi-schepen, schepen op de Rijn en transportschepen.

<sup>35</sup> *Lijst van 's Lants Oorlogh Schepen Resorterende onder het Ho. Mog. College ter Admiraliteit van Amsterdam*, SA, Burgemeesters, 5030, inv.nr. 393.

financiering rustte toen eveneens op de schouders van Holland en Zeeland, omdat de landsprovincies geen gelden beschikbaar konden stellen vanwege de landoorlog.<sup>36</sup>

Volgens een memorie van de Admiraliteit had Amsterdam in 1696 de volgende schepen en bemanningen in zee, om hiermee te voldoen aan de resoluties van de Staten Generaal. Dit waren de schepen en de manschappen van de oorlogsvloot die in de zomer werden ingezet. De lagere aantallen in vergelijking met 1693 zijn te verklaren doordat in de resoluties een beperkter operatiegebied en een beperktere tijdsperiode werden vastgelegd, zodat het getal van **21** uit tabel 3 niet de totale inspanning van Amsterdam in 1696 betrof.

Klasse	Aantal	Manschappen
1	2	1050
2	4	1575
3	5	1460
4	2	420
Anderszins	8	232
<b>Totaal</b>	<b>21</b>	<b>4737</b>

Tabel 3 Lijst van schepen van de oorlogsvloot in de zomer, uitgerust door Amsterdam in 1696<sup>37</sup>

De Admiraliteit van Amsterdam leed echter in de jaren negentig van de zeventiende eeuw grote verliezen door de oorlog en door de weersomstandigheden. In onderstaande tabel zijn de geleden verliezen per klasse per jaar te zien, zoals genoteerd op 25 oktober 1700.

Klasse	1688	1689	1690	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	Totaal
1											0
2			1	1					1	1	4
3			2	1							3
4		1	2	1		1			1	1	7
5		1	2	1				2	2		8
6	1	1		3	2		1	2	2		12
Overige				1			1				2
<b>Totaal</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>36</b>

Tabel 4 Overzicht verliezen van vloot van Admiraliteit van Amsterdam, 1688-1698<sup>38</sup>

<sup>36</sup> Resolutie van de Raad van State over Aanbouw van Schepen, februari 1680, SA, Burgemeesters, 5030, inv.nr. 393. Deze resolutie werd in 1681 door de landsprovincies besproken en in eigen resoluties becommentarieerd. De landsprovincies stemden in met een gedeelte van het aanbouwplan.

<sup>37</sup> *Memorie van Admiraliteit van Amsterdam, 19 maart 1696*, SA, Burgemeesters, 5030, inv.nr. 393.

<sup>38</sup> *Lijst van Schepen van 't Collegie ter Adm<sup>t</sup>. tot Amsterdam verloren soo bij actie van Oorlog als ongeluck vande Zee, inden Jaren 1688 ende volgende tot 1698 incluijs*, SA, Burgemeesters, 5030, inv.nr. 393.

Als hierbij in acht wordt genomen dat de uitrusting van de vloot qua geschut niet volledig was – er ontbraken op 1070 benodigde stukken geschut zo'n 500 stukken – kan geconcludeerd worden dat de gevechtskracht van de vloot in 1700 bepaald niet optimaal was.<sup>39</sup>

Voor een aantal jaren is er ook een slaglinie in de bronnen aangetroffen, die aangeeft, hoeveel schepen er werkelijk op zee waren. Zo waren er op 31 mei 1691 in de vloot van Almonde, ten anker voor Duijns, 38 Nederlandse schepen aanwezig. Op 30 juni 1695 waren in de gezamenlijke vloot, ten anker in St. Helena Baai, 30 Nederlandse en 41 Engelse schepen aanwezig.<sup>40</sup>

Het is eveneens van belang om na te gaan, wat de toestand van de Engelse vloot was, om te bepalen in hoeverre de verhoudingen uit de maritieme afspraken van 1689 werden nageleefd. De Wildt had in 1692 in een brief aan Willem III erop aangedrongen dat de Engelsen hun inspanningen in de gezamenlijke acties in het Kanaal en de Noordzee zouden opschroeven tot de afgesproken inzet. Het bleek dat de Nederlanders 53 schepen stuurden, terwijl de Engelsen helemaal in gebreke bleven. De Republiek benadrukte het belang van de veiligheid voor de koopvaardij in deze wateren, terwijl de Engelsen onder Nottingham geneigd waren deze inspanningen te onderschatten en daarom geen schepen ter beschikking wilden stellen.<sup>41</sup>

Volgens J.C. de Jonge werden er in de periode 1682 tot 1700 de onderstaande schepen gebouwd, gerangschikt op basis van het aantal stuks geschut. Hiermee was een bedrag gemoeid van *f.* 7.280.700<sup>42</sup>.

90-96	82-86	70-74	60-68	50-56	40-46	30-38	20-26	< 16	Br.	Ov.	Totaal
15	2	21	29	33	18	17	15	9	4	10	173

Tabel 5 Investerings tussen 1682 en 1700 volgens J.C. de Jonge

De inkomsten van de diverse admiraliteitscolleges varieerden nogal. De cijfers aan het begin van de periode zijn weergegeven in onderstaande tabel: er is duidelijk waar te nemen dat Holland

<sup>39</sup> *Lijste van de Schepen van Oorlogh, behorende onder't College ter Adm<sup>t</sup> in Amsterdam, Westvrieslant en 't Noorderq<sup>t</sup> mitsgaders derselver montue en wat daeraen deficieert*, 25 oktober 1700, SA, Burgemeesters, 5030, inv.nr. 393.

<sup>40</sup> Volgens twee brieven van vice-admiraal van Almonde, dd. 31 mei 1691 en dd. 28 juni 1695, Nationaal Archief, Den Haag, Staten-Generaal, toegangsnummer 1.01.02, inventarisnummer 5719. Ook aanwezig in SA, Burgemeesters, 5030, inv.nr. 393.

<sup>41</sup> De Wildt aan Willem III, 15 mei 1692, Brieven Willem III en Hans Willem Bentinck 1656-1702, uitgegeven door N. Japikse, tweede gedeelte, deel 3, KS 28, brief nr. 359.

<sup>42</sup> De Jonge, *Zeeuwen* 3, 734-735.

verreweg de meeste inkomsten had; meer dan 80% werd door Amsterdam, de Maze en het Noorderkwartier binnengebracht.<sup>43</sup>

Jaar	Maze	Amsterdam	Zeeland	Noorderkwartier	Friesland	Totaal
1687-1688	f. 1.126.363	f. 1.981.301	f. 338.956	f. 296.853	f. 105.908	f. 3.848.383
1688 - 1689	f. 564.235	f. 1.276.097	f. 294.292	f. 243.926	f. 75.378	f. 2.453.929
1689 - 1690 <sup>44</sup>	f. 664.972	f. 1.297.701	f. 317.561	f. 232.692	f. 123.537	f. 2.636.464
<b>Totaal</b>	<b>f. 2.455.570</b>	<b>f. 4.555.099</b>	<b>f. 950.809</b>	<b>f. 773.471</b>	<b>f. 304.823</b>	<b>f. 8.938.776</b>

Tabel 6 Inkomsten tussen 1687 en 1690

Uit een balans van de Admiraliteit van Amsterdam, voor de jaren 1688 tot en met 1691 is ook het nodige af te leiden. De totale kosten, betalingen en achterstanden worden aangegeven, waarbij opgemerkt moet worden dat een gedeelte van de totale kosten werd gedragen door extraordinaris-middelen. De overige provincies waren Gelderland, Utrecht, Overijssel en Stad en Lande. Uit de cijfers blijkt dat Holland meer dan 85% van de totale kosten droeg. Een ander gegeven is dat de achterstand in betalingen zowel van Holland als van de andere provincies in deze jaren reeds optrad. Maar Holland had gezien de inkomsten uit tabel 7 weinig problemen met de betalingen. De balans was niet volledig reconstrueerbaar uit de bronnen, waardoor er afwijkingen aanwijsbaar zijn tussen de totale kosten en de som van totale betalingen en achterstanden. Mogelijk zijn er nog andere posten geweest waaraan gelden werden besteed of zijn er simpelweg rekenfouten gemaakt.

Jaar	Totale kosten	Betalingen Holland	Achterstand Holland	Betalingen overigen	Achterstand overigen	Totale betalingen
1688	f. 1.496.670					f. 1.392.027
1689	f. 1.551.368	f. 1.148.506	f. 71.589	f. 57.456	f. 117.415	f. 1.394.927
1690	f. 1.847.268	f. 725.000	f. 994.696	f. 33.483	f. 212.982	f. 1.966.071
Nieuwbouw	f. 377.789	f. 165.215	f. 165.215	f. 4.221	f. 43.137	f. 377.789
1691	f. 1.966.000	f. 900.000	f. 819.453	-	f. 246.455	f. 1.965.908
<b>Totaal</b>	<b>f. 7.239.095</b>	<b>f. 2.938.721</b>	<b>f. 2.050.953</b>	<b>f. 95.160</b>	<b>f. 619.989</b>	<b>f. 7.096.722</b>

Tabel 7 Balans 1688-1691, Admiraliteit van Amsterdam<sup>45</sup>

<sup>43</sup> Stukken betreffende de financiën van de Admiraliteiten, 8 september 1690, SA, Burgemeesters, 5030, inv.nr. 394.

<sup>44</sup> Oorspronkelijk voor 9 maanden geregistreerd, genormaliseerd naar 12 maanden.

<sup>45</sup> Balans van de Admiraliteit van Amsterdam, 1691, SA, Burgemeesters, 5030, inv.nr. 393. De totalen uit de bronnen kloppen niet.

### 3.2 De jaren 1700 tot 1713

De vijf admiraliteitscolleges vaardigden elk een aantal gedeputeerden (ofwel gecommiteerden) af naar een gemeenschappelijke vergadering in den Haag. Dit comité stelde een aantal memories of exhibitums op voor de Raad van State met het verzoek een petitie naar de Staten-Generaal te sturen betreffende de uitrusting van de vloot. De Staten-Generaal richtte vervolgens een verzoek aan de Provinciale Staten om volgens de vastgestelde verdeling bij te dragen aan de kosten van deze vlootuitrusting. Vervolgens waren de provincies aan zet om de gelden daadwerkelijk te verstrekken, wat gedurende de oorlog een problematische opgave was. Zo werd in een memorandum van 21 oktober 1700 gesproken over de aanbouw van 18 schepen in Holland en in het Noorderkwartier, voor een totaalbedrag van *f. 1.539.215*. Hier werd expliciet genoemd dat Friesland en Stad en Lande in gebreke zijn gebleven om 13 schepen uit te rusten in het voorgaande decennium. Terloops werd ook opgemerkt dat de hogere kosten het gevolg waren van de gestegen houtprijzen en ijzerprijzen.<sup>46</sup>

Hieronder staat een overzicht van de investeringen die door de Gecommitteerden van de Admiraliteiten werden aangevraagd ten behoeve van de uitrusting van de oorlogsvloot in de Middellandse Zee en de vloot voor bescherming en konvooiëring in het Noordzeegebied, inclusief de beveiliging van de waterwegen in de Republiek. De schuingedrukte bedragen zijn genormaliseerd naar 12 maanden en zijn afgerond op hele guldens. De percentages zijn gebaseerd op de genormaliseerde bedragen<sup>47</sup>.

Jaar	Middellandse Zeevloot			Noordzeevloot			Totaal investering	
	Aantal	Investering	%	Aantal	Investering	%	Aantal	Investering
1700 <sup>48</sup>							18	f. 1.539.215
1700 <sup>49</sup>							28	f. 2.319.177
1701 <sup>50</sup>							54	f. 2.716.800
1702 <sup>51</sup>							72	f. 4.710.918

<sup>46</sup> Exhibitum van de gecommiteerden van de admiraliteitscolleges, dd. 21 oktober 1700, SA, Burgemeesters, 5030, inv.nr. 394.

<sup>47</sup> Memories van Gecommitteerden van de admiraliteitscolleges dd. 25 oktober 1700, 17 februari 1701, 14 oktober 1704, 2 oktober 1706, 15 juli 1707, 6 juni 1710; Petitie van de Raad van State dd. 22 oktober 1704, SA, Burgemeesters, 5030, inv.nr. 394.

<sup>48</sup> Dit betreft de bovengenoemde bouw van 18 schepen, zie noot 35.

<sup>49</sup> 9 fregatten voor Zeeland. 19 schepen van diverse klassen voor Amsterdam. Daarnaast aanvulling van geschut.

<sup>50</sup> Volledige uitrusting van: 3 x 1<sup>e</sup> klasse, 6 x 2<sup>e</sup> klasse, 7 x 3<sup>e</sup> klasse, 8 x 4<sup>e</sup> klasse, 6 fregatten, 6 branders, 6 galjoten, 12 drimmelaars.

<sup>51</sup> De gecommiteerden vroegen hier 48 linesschepen, 12 fregatten, 6 branders en 6 bombardeerschepen. Er is in de bron geen budget gevonden, maar het is geschat op basis van de gemiddelden van 1700-1704. Exhibitum 29 oktober 1701, NL-HaNA, Staten-Generaal, 1.01.02, inv. nr. 5719.

Jaar	Middellandse Zeevloot			Noordzeevloot			Totaal investering	
1704 <sup>52</sup>							111	f. 7.009.581
1706 <sup>53</sup>	27	f. 4.647.840	55.7%	33	f. 2.577.840	44.3%	60	f. 7.225.680
		<i>f. 4.869.240</i>			<i>f. 3.866.760</i>			<i>f. 8.736.000</i>
1707 <sup>54</sup>	35	f. 5.408.420	58.3%	39	f. 2.577.840	41.7%	74	f. 8.086.260
		<i>f. 5.408.420</i>			<i>f. 3.866.760</i>			<i>f. 9.275.170</i>
1709 <sup>55</sup>				11	n/a			
1710 <sup>56</sup>	35	f. 6.196.600	50.4%	48	f. 3.180.560	48.5%	83	f. 9.477.160
		<i>f. 4.957.280</i>			<i>f. 4.770.840</i>			<i>f. 9.828.120</i>

Tabel 8 Investeringsaanvragen 1700 – 1710

Het is opvallend dat er een stijgende lijn zichtbaar is voor de investeringsaanvragen in de periode 1701-1710. Volgens de tabel werd het uitrusten van de vloot in deze jaren significant duurder; de bedragen per schip stegen van gemiddeld *f. 65.429* in de eerste jaren tot gemiddeld *f. 129.784* in de latere jaren. De samenstelling van de vloot had hier uiteraard grote invloed op, maar de stijgende kosten voor geschut en bemanningen waren hier eveneens debet aan. Er is eveneens een stijgende lijn te zien in de aantallen schepen die uitgerust werden. Het jaar 1704 was een jaar waarin uitzonderlijk veel schepen uitgerust werden, mogelijk als gevolg van de opbrengsten uit de overwinning bij Vigo.

Verder valt op dat in 1710 de investeringen in de Noordzeevloot voor de bescherming van de koopvaardij en de visserij bijna de helft van het totale budget vormde. Een verklaring voor deze gegevens is mogelijk gelegen in het feit dat Amsterdam in de latere jaren van de oorlog minder interesse toonde in de zeeoorlog in het Middellandse Zeegebied, maar meer aandacht wilde voor de bescherming van de eigen belangen in handel en visserij.<sup>57</sup>

Deze investeringsvoorstellen laten één zijde van de vloot zien. De andere zijde zijn de actuele cijfers van de aantallen schepen, die daadwerkelijk ter beschikking kwamen voor de bevelhebbers

<sup>52</sup> Voor 1704 is er geen uitsplitsing naar eskaders voor de Middellandse Zee en voor de Noordzee, maar is er sprake van een wintervloot en een zomervloot. Uit de petitie van de Raad van State. Voor Wintervloot: 3 x 1<sup>e</sup> klasse, 6 x 2<sup>e</sup> klasse, 9 x 3<sup>e</sup> klasse, 9 overige. Zomervloot: 6 x 1<sup>e</sup> klasse, 12 x 2<sup>e</sup> klasse, 18 x 3<sup>e</sup> klasse, 12 x 4<sup>e</sup> klasse, 36 overige. Uit de memorie van de Admiraliteiten. Wintervloot: 18 linesschepen, 3 fregatten, 3 branders, 3 bombardeerschepen, 6 behoefteschepen. Zomervloot: 48 linesschepen, 12 fregatten, 6 branders, 6 bombardeerschepen, 6 galjoten.

<sup>53</sup> MZ: 18 schepen (niet nader gespecificeerd), extra: 6 x 3<sup>e</sup> klasse, 3 overige. NZ: 15 x 3<sup>e</sup> klasse, 9 x 4<sup>e</sup> klasse, 9 overige.

<sup>54</sup> MZ: 3 x 1<sup>e</sup> klasse, 12 x 2<sup>e</sup> klasse, 9 x 3<sup>e</sup> klasse, 11 overige. NZ: 15 x 3<sup>e</sup> klasse, 9 x 4<sup>e</sup> klasse, 15 overige.

<sup>55</sup> Exhibitum 13 juni 1709, SA, Burgemeesters, 5030, inv.nr. 394.

<sup>56</sup> MZ: 3 x 1<sup>e</sup> klasse, 12 x 2<sup>e</sup> klasse, 9 x 3<sup>e</sup> klasse, 11 overige. NZ: 15 x 3<sup>e</sup> klasse, 15 x 4<sup>e</sup> klasse, 18 overige.

<sup>57</sup> Getuige een exhibitum van de gecommiteerden van de admiraliteitscolleges dd. 16 februari 1708, SA, Burgemeesters, 5030, inv.nr. 394.

van de vloot. De admiraals Philips van Almonde<sup>58</sup>, Anthonie Pieteron<sup>59</sup>, Gerard Callenburgh<sup>60</sup> en François van Aerssen van Sommelsdijck<sup>61</sup> vermeldden in hun brieven diverse overzichten van Nederlandse schepen, aanwezig in de havens of in de slaglinies. De genoemde aantallen zijn waarschijnlijk niet de volledige aantallen schepen in zee. Ze geven een ondergrens aan van het aantal schepen bij de oorlogsvloot in het Middellandse Zeegebied en de vloot in het Noordzeegebied.

Datum	Republiek						Engeland					
	Kl. 1	Kl. 2	Kl. 3	Kl. 4	Ov.	Tot.	Kl. 1	Kl. 2	Kl. 3	Kl. 4	Ov.	Tot.
Anno 1696 <sup>62</sup>	8	16	15	12	64	<b>115</b>						
15 mei 1701 <sup>63</sup>	1	4	5	4	6	<b>20</b>	6	12	2			<b>20</b>
28 juni 1701 <sup>64</sup>							9	17	9	17	16	<b>68</b>
19 juni 1702 <sup>65</sup>	4	7	7	3	25	<b>46</b>						
Slagorde 1 juli 1702 <sup>66</sup>	4	7	7	2		<b>20</b>	13	14	3			<b>30</b>
25 juni 1703 <sup>67</sup>	1	2	2	2	2	<b>9</b>						
7 juli 1703 <sup>68</sup>	3	3	5	1	14	<b>26</b>	6	15	3	4	21	<b>49</b>
5 januari 1704 <sup>69</sup>			4	2	18	<b>24</b>						
16 juli 1705 <sup>70</sup>			3	5	1	<b>9</b>						
28 juni 1705 <sup>71</sup>	4	9	4	3	7	<b>27</b>	11	15	6	6	21	<b>59</b>

<sup>58</sup> Philips van Almonde (1644-1711), vice-admiraal van de Maze, commandant van het Nederlandse smaldeel in de Middellandse Zee. Initiator van de zeeslag bij Vigo, 23 oktober 1702. Nieuw Nederlands Biografisch woordenboek 8.

<sup>59</sup> Anthonie Pieteron (1658-1722), vice-admiraal van het Noorderkwartier. NNBW 511.

<sup>60</sup> Gerard Callenburgh (1642-1722), luitenant-admiraal tijdens verovering van Gibraltar, 1704. NNBW 78-79.

<sup>61</sup> François van Aerssen van Sommelsdijck (1669-1740), schout-bij-nacht tijdens de Spaanse Successieoorlog. NNBW 12-13.

<sup>62</sup> Gebaseerd op De Jonge, *Zeeuwen* 3, 746-749. Merk op dat veel Admiraliteitsarchieven niet beschikbaar zijn vanwege de grote brand in 1844 en de kwetsbaarheid van de overgebleven documenten.

<sup>63</sup> Nederlandse schepen in de haven van Portsmouth, 15 mei 1701, beschreven in een brief van Philips van Almonde dd. 24 mei 1701, NL-HaNA, Staten-Generaal, 1.01.02, inv.nr. 5719.

<sup>64</sup> Engelse schepen in de haven van Spithead, 28 juni 1701, beschreven in een brief van Philips van Almonde dd. 28 juni 1701, NL-HaNA, Staten-Generaal, 1.01.02, inv.nr. 5719.

<sup>65</sup> Lijst van Nederlandse schepen op de rede van Spithead, 19 juni 1702, beschreven in een brief van Philips van Almonde dd. 8 juli 1702, NL-HaNA, Staten-Generaal, 1.01.02, inv.nr. 5719.

<sup>66</sup> Slagorde van 1 juli 1702, St. Helena Bay, beschreven in een brief van Philips van Almonde dd. 1 juli 1702, NL-HaNA, Staten-Generaal, 1.01.02, inv.nr. 5719.

<sup>67</sup> Lijst van Nederlandse schepen voor Schoonevelt (Zeeuwse kust), 30 juni 1703, beschreven in een brief van Gerard Callenburgh dd. 25 juni 1703, NL-HaNA, Staten-Generaal, 1.01.02, inv.nr. 5719.

<sup>68</sup> Slagorde van Nederlandse en Engelse schepen, onder o.a. van Almonde, 7 juli 1703.

<sup>69</sup> Lijst van Nederlandse schepen op Spithead, 5 januari 1704, beschreven in een brief van Gerard Callenburgh, dd. 28 januari 1704, NL-HaNA, Staten-Generaal, 1.01.02, inv.nr. 5719.

<sup>70</sup> Lijst van Nederlandse schepen voor Texel, 16 juli 1705, beschreven in een brief van Anthony Pieteron dd. 15 juni 1705, NL-HaNA, Staten-Generaal, 1.01.02, inv.nr. 5719.

<sup>71</sup> Overzicht van de gecombineerde vloot op de rede van Lissabon, 28 juni 1705, beschreven in een brief van Philips van Almonde dd. 28 juni 1705, NL-HaNA, Staten-Generaal, 1.01.02, inv.nr. 5719.

Datum	Republiek					Engeland					
Slagorde 10 april 1710 <sup>72</sup>	5	5	2	7	<b>19</b>	1	9	2	5	13	<b>30</b>
Mei 1712	4	8	1		<b>13</b>	2	4	4	3	2	<b>15</b>
Slagorde 1 1710 - 1712 <sup>73</sup>	1	2			<b>3</b>	3		2	1	1	<b>7</b>
Slagorde 2	1	3	1		<b>5</b>	3		2	1	1	<b>7</b>
Slagorde 3	1	4	1		<b>6</b>	4	8	4	4	1	<b>21</b>
Slagorde 4	4	8	1		<b>13</b>						n/a
Slaglinie 27 juli 1711 <sup>74</sup>	1	4	1	4	<b>10</b>	4	8	4	3	16	<b>35</b>
Slaglinie 17 april 1712 <sup>75</sup>	5	7	1	5	<b>18</b>	4	7	4	4	12	<b>31</b>

Tabel 9 Nederlandse en Engelse schepen in havens en slaglinies

Uit deze gegevens is af te leiden dat in relatief veel gevallen de verhouding tussen de Nederlandse en Engelse bijdrage aan de oorlogsvloot in de Middellandse Zee rond de afgesproken verhouding van 3:5 ligt. Het aandeel van lineschepen van de 1<sup>e</sup> klasse is in de Engelse vloot echter wel veel groter. Begin 1704 werd door Willem Buys<sup>76</sup> in een brief aan Anthonie Heinsius gemeld, dat de Engelse vloot in Portugal pas op halve sterkte was van de gewenste sterkte van 30 schepen, terwijl de Republiek al 18 schepen aan de oorlogsvloot had bijgedragen. Tevens moest Engeland nog 22 schepen leveren voor de beveiliging van Het Kanaal en een niet nader genoemd aantal voor de beveiliging van de Noordzee en de afsluiting van Duinkerken.<sup>77</sup>

### 3.3 Conclusies

In de periode 1688 tot 1713 werd er door de Republiek een groot aantal schepen gebouwd en uitgerust voor dienst, zowel in de oorlogsvloot als in de vloot voor bescherming en konvooiering. Het gewest Holland, met daarin Amsterdam als belangrijkste Admiraliteit, leverde een groot aandeel. Het wist dit in de eerste jaren ruimschoots te bekostigen uit haar inkomsten. De

<sup>72</sup> Overzicht van de gecombineerde vloot in de haven van Port Mahon, 10 april 1710, beschreven in een brief van François van Aerssen van Sommelsdijck dd. 10 juni 1710, NL-HaNA, Staten-Generaal, 1.01.02, inv.nr. 5719.

<sup>73</sup> Slagordes 1-4 te vinden in brieven van vice-admiraal Pieterse, 1710-1712, NL-HaNA, Staten-Generaal, 1.01.02, inv.nr. 5719. Precieze datum niet in bron te vinden.

<sup>74</sup> Linie van Baetalie, 27 juli 1711, Pieterse, NL-HaNA, Staten-Generaal, 1.01.02, inv.nr. 5719.

<sup>75</sup> Linie van Baetalie, 26 mei 1712, Pieterse, NL-HaNA, Staten-Generaal, 1.01.02, inv.nr. 5719.

<sup>76</sup> Willem Buys (1661 - 1749), Amsterdamse pensionaris en één van de onderhandelaars van de Vrede van Utrecht. [http://nl.wikipedia.org/wiki/Willem\\_Buys](http://nl.wikipedia.org/wiki/Willem_Buys) (13 maart 2012).

<sup>77</sup> W. Buys aan A. Heinsius, 5 februari 1704, De briefwisseling van Anthonie Heinsius 1702-1720, bewerkt door A.J. Veenendaal jr., met medewerking van C. Hogenkamp en M.T.A. Schouten, deel 3, 1704 GS 169, brief nr. 97.



Admiraliteit van Friesland was daarentegen nauwelijks in staat om schepen uit te rusten, vanwege de minimale inkomstenstroom uit *convoyen* en *licenten* en de slechte betaaldiscipline van de provincies Friesland en Stad en Lande.

Er werden grote verliezen geleden door oorlogshandelingen en door de weersomstandigheden. De admiraliteitscolleges stelden tijdens deze periode significante, jaarlijkse investeringsvoorstellen op. Hierbij was er oog voor de strategische inzet van de oorlogsvloot in operaties tegen Frankrijk, maar ook voor de bescherming van de eigen handel en visserij. De aantallen schepen die daadwerkelijk werden ingezet, liggen lager dan de gebudgetteerde aanvragen. De kwaliteit van de uitrusting van de schepen was niet in alle gevallen optimaal; met name het geschut liet te wensen over. De redenen voor deze discrepantie lagen met name in het achterblijven van betalingen door de provincies en de gebrekkige invoer van kanonnen uit Zweden.

In de discussie over de verhouding tussen Engeland en Nederland in de Spaanse Successieoorlog werd in Engelse pamfletten gesteld dat Nederland niet aan haar verplichtingen voldeed. Hierbij was er sprake van verschillende telmethoden; Engeland telde de aantallen schepen in de oorlogsvloot, terwijl Nederland naar de totale aantallen schepen keek. Verder nam Engeland het verdrag van 1689 als uitgangspunt, terwijl de Republiek het gewijzigde verdrag van 1703 als leidend beschouwde. '1689' gaf de bekende 3:5 verhouding aan, terwijl '1703' vastlegde dat er ieder jaar opnieuw afspraken zouden worden gemaakt.

Het is niet eenvoudig om een totaaloverzicht van Engelse en Nederlandse schepen te krijgen. Engeland had meerdere vloten in zee, waaronder de vloot in de Middellandse Zee, in de wateren rond Groot-Brittannië en in West-Indië. Zijn doelen waren de strijd tegen Frankrijk, de bestrijding van de kaapvaart en de bescherming van haar koopvaardij. Op basis van de gebudgetteerde aantallen Nederlandse schepen, zoals beschreven in Tabel 8 Investeringsaanvragen 1700 – 1710, zou Engeland de volgende geprojecteerde aantallen moeten leveren. De actuele aantallen van de 1<sup>e</sup> klasse tot de 4<sup>e</sup> klasse (volgens Nederlandse classificatie) zijn in de laatste kolom getoond. Hieruit is te concluderen dat Engeland minstens een evenredig aantal schepen in zee had.<sup>78</sup>

Jaar	Nederland	Engeland geprojecteerd	Engeland actueel
1700	46	77	120*
1701	54	90	120*
1702	72	120	121

<sup>78</sup> Swift, *Conduct of the Allies*, 25. Zie De Jonge, *Zeewezen 4*, 87-88 voor een discussie over de verdragen van 1689 en 1703 en gedetailleerde lijst van schepen per jaar.

Jaar	Nederland	Engeland geprojecteerd	Engeland actueel
1704	111	185	118
1706	60	100	121
1707	74	123	113
1710	83	138	126

Tabel 10 Verhouding aantallen schepen, Nederland en Engeland<sup>79</sup>

De Republiek wist in de periode 1688 tot 1713 met veel inspanningen een aantal schepen uit te rusten voor deelname in de gezamenlijke oorlogsvloot met Engeland, om hiermee de Franse oorlogsvloot te belemmeren in haar operaties. De Republiek zond daarnaast jaarlijks een aantal schepen uit ter bescherming van haar handelsbelangen. Aan het eind van de periode verschoof de verhouding tussen oorlogsvloot en beschermingsvloot en besteedde de Republiek relatief meer aan de bescherming van haar eigen belangen. Vanuit Engels perspectief bleef de Republiek echter sterk in gebreke gedurende de hele periode. Toepassing van de Nederlandse telmethode, die het totaal aantal schepen in de vloot in ogenschouw nam, gaf de Republiek in zeker opzicht gelijk in haar bewering dat ze wel degelijk een groot aantal schepen uitrustte. Maar ze wist niet volledig te voldoen aan de contractueel vastgelegde getalsverhoudingen.

<sup>79</sup> Actuele cijfers volgens [http://www.spanishsuccession.nl/english\\_navy.html](http://www.spanishsuccession.nl/english_navy.html) en *A New List of all the Ships and Vessels of Her Majesties Royal Navy; when, where and by whom Built, and rebuilt with their burthen and number of men and guns* (Londen 1710), <http://books.google.com>.

## 4. Over intenties en zorgen

Uit het bronnenmateriaal dat in hoofdstuk 3 is gebruikt voor kwantitatieve analyse zijn eveneens kwalitatieve gegevens te distilleren die enig inzicht geven in de maritieme strategie van de Republiek en in de zorgen betreffende de financiële situatie van de Admiraliteiten en de materiële toestand van de vloot. Deze zorgen werden gedeeld door bewindslieden, vertegenwoordigers van de Admiraliteiten en bevelhebbers op zee, zoals blijkt uit de briefwisseling die deze personen voerden. Ook Willem III en Anthonie Heinsius waren van deze zorgen op de hoogte.

### 4.1 Stadhouders-koning Willem III

Willem III liet in de jaren 1688 tot 1702 herhaaldelijk blijken dat de zaken van de vloot hem na aan het hart lagen. In zijn internationale politiek was de oorlogsvloot een belangrijke factor, maar de inzet van oorlogsschepen ter bescherming van de economische belangen van de Republiek werden door Willem niet vergeten<sup>80</sup>. Hij schreef tientallen brieven aan Anthonie Heinsius en andere Nederlandse bewindslieden, waarin de zaken van de zeemacht aan de orde kwamen, en waarvan hieronder een aantal kenmerkende voorbeelden wordt gegeven.

In een brief aan Gaspar Fagel<sup>81</sup> van 25 augustus 1688 sprak Willem zijn grote zorgen uit over de gebrekkige inspanningen van het Admiraliteitscollege van Zeeland betreffende de uitrusting van de invasievloot voor Engeland. In een brief aan Jacob Verheyen, gedeputeerde van Zeeland, van 17 juni 1689 verzocht hij om spoed bij het sturen van de toegezegde oorlogsschepen en verzekerde hij dat de betalingen snel zouden volgen.<sup>82</sup> In een brief van 9 december 1688 als antwoord op een verzoek van de Staten van Holland van 27 november 1688 betreffende het begeleiden van een koopvaardijvloot naar de Middellandse Zee, werd door hem aangegeven dat dit vanwege de strategische inzet van de oorlogsvloot niet mogelijk was, maar dat hij zo spoedig mogelijk enige schepen zou vrijmaken voor deze taak. Op 24 oktober 1690 liet Willem aan Heinsius zijn betrokkenheid bij de vloot zien, toen hij schreef dat hij “...U Edl. niet genoegzaam kan zeggen hoe het mij chagrineert het droevig verlies van de scheepen Cortine en Zeelandia...”. In

<sup>80</sup> Volgens De Jonge werd Willem III door de Franse gezant D’Avaux en door de Nederlandse hoogleraar Van Kampen ervan beschuldigd het zeewezen te hebben verwaarloosd. Ter verdediging van Willem III werden door De Jonge diverse bronnen aangedragen, waaronder een zevental brieven van een zekere *Gelro-Batavus*, uit 1781, getiteld *Vrijmoedig en staatkundig onderzoek van een Geldersman na de oorzaken van den laagen en hachelijken toestand des Vaderlands en na de middelen tot herstel enz.* De Jonge, *Zeewezen* 3, 67.

<sup>81</sup> Gaspar Fagel (1634-1688), raadpensionaris van Holland, 1672-1688.

<sup>82</sup> Acte van garantie van Willem III, 1683, BWIII, tweede gedeelte, deel 2, KS27. Willem III aan Gaspar Fagel, 25 augustus 1688, BWIII, tweede gedeelte, deel 3, KS 28, brief nr. 41. Willem III aan Jacob Verheyen, 17 juni 1689, idem brief nr. 148.

een memorie van 19 september 1691 schreef hij de inzet van een aantal fregatten voor ter bestrijding van de Duinkerker kapers. In zijn laatste brief aan Heinsius van 3 maart 1702 informeerde Willem III nog naar de toestand van de vloot “...*verder te vernemen wat UeD. wegens de zeesaecken met de Hollandsche sal hebben geconcerteert...*”<sup>83</sup>

Willem III werd door diverse Nederlanders op de hoogte gehouden van de omstandigheden van de vloot en gevraagd om de Engelse vloot in te zetten voor het gemeenschappelijke doel: de Franse vloot verhinderen om vijandelijke operaties uit te voeren tegen de Engelse en Nederlandse handelsvloeten. Dat gebeurde onder andere door Job de Wildt in een brief van 17 januari 1696, waarin De Wildt zijn zorgen uitsprak over de Franse vloot die een bedreiging vormde voor de koopvaardijvloot. Daarom verzocht hij met klem aan de koning om de oorlogsvloot in te zetten tot afschrikking van de Fransen en tot begeleiding van de diverse koopvaardijvloeten. Hij merkte daarbij op dat de Hollandse Admiraliteiten zich inspanden om de Nederlandse vloot zo vroeg mogelijk in zee te brengen. Hier is dus bij de secretaris van de Admiraliteit van Amsterdam aandacht voor het belang van strategisch optreden in de confrontatie met Frankrijk én bescherming van de commerciële belangen van de Republiek. De Wildt had over hetzelfde onderwerp ook contact met de graaf van Portland. De Staten-Generaal drongen eveneens aan op begeleiding van konvoeien door oorlogsschepen, zoals blijkt uit hun brieven van 11 juni 1694 en 3 juli 1694.<sup>84</sup>

Uit bovenstaande brieven valt op te maken dat Willem III goed op de hoogte was van de ontwikkelingen rond de zeemacht en dat hij het strategische belang van de vloot terdege beseftte. Volgens De Jonge was stadhouder Willem III de drijvende kracht achter de verbetering van de walvoorzieningen, de oprichting van het korps Mariniers en de vermeerdering van de zeemacht. De politiek-strategische belangen én de economische belangen van de Republiek betreffende de zeemacht werden beide door Willem gehonoreerd.<sup>85</sup>

---

<sup>83</sup> Memorie van eenige punten by syne majesteit van Groot Bretagne goetgevonden, 19 september 1691, idem brief nr. 310. Willem III aan de Staten van Holland, 9 december 1688, idem brief nr. 100. Willem III aan Heinsius, 3 maart 1702, Archives ou correspondance inédite de la maison d'Orange-Nassau, uitgegeven door Mr. G. Groen van Prinsterer, serie 3, deel 3, 1700-1702, brief nr. 1012. Willem III aan Heinsius, 24 oktober 1690, AON, brief nr. 88.

<sup>84</sup> De Wildt aan Willem III, 17 januari 1696, BWIII, tweede gedeelte, deel 3, KS 28, brief nr. 470. De Wildt aan Portland, 2 maart 1696, idem, brief nr. 475. Staten-Generaal aan Willem III, 11 juni 1694, brief nr. 416, en 3 juli 1694, idem, brief nr. 418.

<sup>85</sup> De Jonge, *Zeewezen* 3, 93, 94, 99. De Jonge gaat in op de belangen van de prins, die zowel persoonlijk als politiek-strategisch geduid kunnen worden.

## 4.2 Anthonie Heinsius

Anthonie Heinsius was als raadpensionaris van Holland een belangrijke persoon in de besluitvorming rond de zeemacht. Hij communiceerde in de periode 1692 tot 1702 regelmatig met stadhouder Willem III over de aangelegenheden van de vloot. Na 1704 nam zijn directe bemoeienis met de vloot af.

Zijn brief van 17 oktober 1690 aan Willem III ging in op de uitrusting van de vloot en Heinsius schreef dat de aanwezigheid van de stadhouder bij de vergadering van de Staten-Generaal van grote betekenis zou zijn geweest. In een brief van 13 augustus 1692 gaf hij aan dat er vanuit Holland een verzoek was gedaan aan een aantal landsprovincies, om hun toegezegde gelden voor de vloot zo snel mogelijk te voldoen. De provincies moesten eveneens de Engelse lening aflossen, zodat deze gelden beschikbaar kwamen voor de reparaties van de verdedigingswerken in de Republiek. Op 30 januari 1693 vermeldde hij dat hij met De Wildt en anderen gesproken had over de grote bedreiging voor de Noordzeehandel door de verplaatsingen van de Franse vloot. Dit kwam opnieuw aan de orde op 13 juli 1697, toen Heinsius aan Willem III verzocht om meer bescherming voor de visserij in verband met de kaapvaart uit Duinkerken. Later die maand schreef hij opnieuw aan Willem III over de vloot; ditmaal betreffende het transport van het zilver dat in Cádiz veroverd was. Hij uitte daar zijn zorgen over mogelijke eenzijdige Engelse actie, omdat de Engelse vloot niet voldoende opgewassen leek tegen de Franse vloot.<sup>86</sup>

Heinsius gaf meer inzicht in zijn strategische plan in een brief van 2 mei 1698, waarin hij uitvoering op de vredesonderhandelingen. In deze brief werd de bescherming van de Republiek door de Barrière in één adem genoemd met de commerciële belangen van de Republiek.<sup>87</sup> Uit deze correspondentie, die overigens een klein gedeelte is van de honderden bewaard gebleven brieven tussen Heinsius en Willem III, blijkt dat Heinsius in de periode vóór de Spaanse Successieoorlog de nodige aandacht gaf aan de vloot. Dit gebeurde vaak op aansporen van de Admiraliteiten en andere belanghebbenden. Heinsius besteedde overigens niet bijzonder veel aandacht aan de financiële situatie.

Na de dood van Willem III in maart 1702 werd Heinsius' positie versterkt en was hij in feite de eerst verantwoordelijke voor de buitenlandse politiek van de Republiek. Er is een aantal brieven bewaard gebleven, waarin hij sprak over de onrust in Engeland en de noodzaak om de

---

<sup>86</sup> Heinsius aan Willem III, 17 oktober 1690, AON, serie 3, deel 1, 1689-1697, brief nr. 82. Heinsius aan Willem III, 13 augustus 1692, BWIII, brief nr. 366; Heinsius aan Willem III, 30 januari 1693, BWIII, brief nr. 334; Heinsius aan Willem III, 13 juli 1697, BWIII brief nr. 344. Brieven uit BWIII, 1<sup>e</sup> gedeelte, deel 1, KS 23 en 2<sup>e</sup> gedeelte, deel 3, KS 28.

<sup>87</sup> Heinsius aan Willem III, 31 juli 1697, BWIII, 1<sup>e</sup> gedeelte, deel 1, KS 23, brief nr. 351.

gezamenlijke militaire strategie te herzien. Wat betreft de positie van de Admiraliteiten is er een brief van 25 november 1704, waarin Heinsius zei dat hij in verlegenheid was gebracht door de grote tekorten bij de admiraliteitscolleges.<sup>88</sup> Na 1704 werd er door Heinsius zelf weinig gecommuniceerd over de vloot, hoewel hij door diverse personen op de hoogte werd gehouden van het reilen en zeilen op zee.

Job de Wildt schreef tussen 1702 en 1704 meer dan 130 brieven aan Heinsius over de uitrusting en de inzet van de vloot, waarin operationele zaken aan de orde kwamen zoals het werven van manschappen en het inzetten van konvoeien. In diverse gevallen noemde hij de grote tekorten aan schepen en de belangen van de handel die gevaar liepen, zoals in de brief van 16 november 1702. Hij waarschuwde voor de consequenties van de benarde financiële situatie en vroeg Heinsius tot actie over te gaan. Het is niet bekend of Heinsius dit verzoek heeft gehonoreerd. Een andere belangrijke brief werd geschreven op 12 maart 1703, waarin De Wildt expliciet aan Heinsius vroeg om te interveniëren bij de provincies om '*...die consenten van de provintiën op de zeesaecten tot een eenpaerigheid...*' te kunnen brengen.<sup>89</sup>

De Wildt uitte in een brief van 15 januari 1704 aan Anthonie Heinsius zijn grote zorgen over het snelle verval van de zeezaken, wat volgens hem nauwelijks ongedaan kon worden gemaakt. Hij merkte in een brief van 25 januari 1704 op dat de provincie Holland meer oog scheen te hebben voor de eigen belangen dan voor de staatsbelangen, blijkbaar gericht op de bescherming van de handelsvloot van Holland. Daarnaast was er sprake van onwil bij de Hoogmogende Heren van de Staten-Generaal om de bezwaren van de provincies betreffende de financiële verplichtingen aan te horen. Opnieuw gaf hij aan dat er adequate maatregelen genomen dienden te worden, omdat anders alle inspanningen tevergeefs zouden zijn. Maar De Wildt was negatief over zijn invloed op de gang van zaken rond het bestuur en de financiering van de vloot, mogelijk omdat hij vanwege zijn zwakke gezondheid niet langer in staat was krachtige invloed uit te oefenen in het Admiraliteitscollege. Een andere oorzaak kon zijn dat hij na de dood van Willem III niet langer de centrale positie in kon nemen die hij in de jaren negentig van de zeventiende eeuw met steun van stadhouder Willem III had ingenomen.<sup>90</sup>

---

<sup>88</sup> Heinsius aan Bentinck, 28 november 1702, BWIII brief nr. 405; Heinsius aan Bentinck, 29 december 1702, BWIII brief nr. 408; Heinsius aan Bentinck, 9 januari 1703, BWIII brief nr. 408; Heinsius aan Bentinck, 25 november 1704, BWIII brief nr. 432. Alle brieven uit BWIII, 1<sup>e</sup> gedeelte, deel 2, KS 24.

<sup>89</sup> De Wildt aan Heinsius, 16 november 1702, BAH deel 1, 19 maart - 31 december 1702, GS 158, brief nr. 1116. De Wildt aan Heinsius, 12 maart 1703, BAH deel 2, 1703, GS 163, brief nr. 269.

<sup>90</sup> De Wildt aan A. Heinsius, 15 januari 1704, BAH, deel 3, 1704 GS 169, brief nr. 48. De Wildt aan Heinsius, 25 januari 1704, idem, brief nr. 72. De Wildt aan Heinsius, 27 januari 1704, idem, brief nr. 76. Voor de commissiebrief van Willem III aan Job (Hiob) de Wildt, zie De Jonge, *Zeewezen* 3, 729.

Ook in de Wildts laatste brief van 28 mei 1704 sprak hij zijn zorgen uit over de positie van de generaliteit en de provincies met betrekking tot de vloot. Na de dood van Job de Wildt werd diens zoon, David de Wildt, secretaris van de Admiraliteit van Amsterdam. David de Wildt stuurde slechts 19 brieven aan Heinsius in de periode 1704 tot 1713.<sup>91</sup>

De pensionaris van Amsterdam, Willem Buys, noemde in de bovengenoemde brief aan Heinsius het gebrek aan bijval voor een hernieuwde vlootoperatie in de Middellandse zee in het jaar 1704, omdat de stad Amsterdam én de Staten van Holland van mening waren dat hun belangen hiermee niet gediend waren en dat ze de schepen bij voorkeur wilden inzetten ter bescherming van de Noordzee. Hij ging ook in op de hachelijke financiële positie van de Admiraliteit, omdat de Staten geen geld beschikbaar stelden. Hieruit is af te leiden dat er op provinciaal en stedelijk niveau een afweging werd gemaakt over de inzet van middelen en materiaal en over de bekostiging daarvan.<sup>92</sup>

Heinsius besteedde in de samenwerking met Willem III de nodige aandacht aan de vloot. Na het aanbreken van de Spaanse Successieoorlog reageerde hij in veel mindere mate op signalen van zorg die uit de Admiraliteiten naar hem toekwamen. Na 1704 nam de adviserende positie van de secretaris van de admiraliteitscolleges sterk in belang af en is er nauwelijks sprake van overleg tussen Heinsius en de verantwoordelijken voor de vloot.

#### 4.3 Admiraliteitscolleges, Raad van State en Staten-Generaal

De Admiraliteiten spraken vanuit hun positie verschillende malen over het belang van de zeemacht, waarin ze aantoonde dat ze regelmatig een afweging maakten tussen de strategische inzet van de oorlogsvloot en de bescherming van de economische belangen van de Republiek.

In een memorie van 13 oktober 1693 noemden ze de strijd tegen de vijand Frankrijk, het bevorderen van de vrede en van de algemene belangen van de Republiek en de bescherming van de koopvaardij en de Groenlandse visserij. Ze gaven eveneens aan dat hun strategie afgestemd was met de koning van Groot Brittannië, Willem III. Hiervoor wilden ze in 1694 een totaal van 102 schepen in zee brengen voor een totaalbedrag van *f. 7.632.000*. Ze waren bezorgd over de kaapvaart, zowel in het Noordzeegebied als in de Middellandse Zee, omdat daardoor veel schade werd berokkend aan koopvaardij en visserij. Toch bleek het verre van eenvoudig om voldoende

---

<sup>91</sup> De Wildt aan Heinsius, 28 mei 1704, BAH deel 3, 1704, GS 169, brief nr. 469. Deze laatste brief stuurde De Wildt 8 dagen voor zijn dood op 5 juni 1704.

<sup>92</sup> W. Buys aan A. Heinsius, 5 februari 1704, BAH, deel 3, 1704 GS 169, brief nr. 97.

middelen vrij te maken of belastingen te innen om de financiering van een aantal oorlogsschepen ter bestrijding van deze kaapvaart mogelijk te maken.<sup>93</sup>

Dezelfde combinatie van handelsbelangen en strategische belangen werd genoemd in een memorie van 28 oktober 1699, waarin een aantal schepen voor de vloot werd aangevraagd. Hierbij werd aangehaald dat er grote verliezen waren geleden in de vorige oorlog die aangevuld moesten worden en dat een aantal schepen zozeer verouderd waren dat ze vervangen moesten worden. Maar eveneens werd de benarde financiële positie van de Admiraliteiten genoemd die veroorzaakt werd door de achterstallige betalingen van de provincies. Vooral Zeeland, Friesland, Overijssel en Stad en Lande bleven achter in betaling.<sup>94</sup>

De Staten-Generaal namen in oktober 1699 de aanbevelingen van de Admiraliteiten over om opnieuw een vloot uit te rusten. Hierbij leek voornamelijk de bescherming van de commercie van belang te zijn, getuige de zinsnede '*...tot beveyling van de Commercie ende andersints in Zee gebracht*'. Het ging hier om 36 schepen met een budget van *f. 800.700* en de nieuwbouw van 18 schepen. De provincies werden dringend opgeroepen aan hun verplichtingen te voldoen.<sup>95</sup>

De gecommitteerden van de admiraliteitscolleges schreven in een exhibitum van 25 oktober 1700 over de grote tekorten van de vloot, vooral wat betreft geschut en fregatten. Hierbij werd opgemerkt dat de fregatten dringend nodig waren om ingezet te worden voor zowel oorlogstaken als konvooiëring van de handelsvloot en de bescherming van het land. Eveneens werd aandacht besteed aan de achterstand in betalingen door de provincies aan de admiraliteitscolleges, waardoor de gevraagde investeringen, zoals vastgelegd in een resolutie van 16 februari 1685<sup>96</sup>, niet of nauwelijks opgebracht konden worden. Omdat er eveneens sprake was van grote verliezen aan schepen, zagen de gecommitteerden de situatie zorgelijk in, tenzij de provincies op korte termijn geldmiddelen ter beschikking zouden stellen tot uitbouw en uitrusting van de vloot.<sup>97</sup>

---

<sup>93</sup> Memorie van de Admiraliteyten, 13 oktober 1693, SA, Burgemeesters, 5030, inv.nr. 394.

<sup>94</sup> Resolutie van de gecommitteerden van de Collegien ter Admiraliteiten, 15 september 1694, SA 5030 - 394. Memorie van de gecommitteerden ter Admiraliteiten, 28 oktober 1699, SA, Burgemeesters, 5030, inv.nr. 394. De schepen voor 1694 bestonden uit o.a. 11 x 1<sup>e</sup> klasse, 15 x 2<sup>e</sup> klasse, 11 x 3<sup>e</sup> klasse en 9 x 4<sup>e</sup> klasse.

<sup>95</sup> Resolutie van de Staten Generaal, 28 oktober 1699, SA, Burgemeesters, 5030, inv.nr. 394. Het genoemde budget lijkt echter veel te laag te zijn om de uitrusting van 36 schepen van oorlog te financieren.

<sup>96</sup> Deze resolutie van 1685 is van groot belang geweest voor de bouwplannen in de daaropvolgende jaren, en het daarin genoemde aantal van 96 schepen voor de oorlogsvloot werd door Willem III steeds als richtlijn genomen. *De Jonge, Zeewezen* 3, 76, 79.

<sup>97</sup> Memorie van de gecommitteerden van de Collegien ter Admiraliteiten, 25 oktober 1700, SA, Burgemeesters, 5030, inv.nr. 393.



In november 1701 werd door de Admiraliteiten een memorie geschreven over de werving van manschappen voor de vloot. Hieruit bleek dat er grote bedragen gemoeid waren met de werving, die echter niet voorhanden waren bij de Admiraliteiten. Het was noodzakelijk dat de Staten-Generaal en de provincies voldoende middelen ter beschikking stelden om de werving voor 1702 te kunnen laten plaatsvinden en de schulden af te betalen, om zo de Admiraliteiten meer armslag te geven. Dezelfde boodschap werd herhaald in een memorie van oktober 1706, waarin men aangaf dat de Admiraliteiten niets meer konden doen, als er geen financiële middelen door de provincies werden opgebracht. Deze situatie was blijkbaar al meerdere malen aangegeven zoals blijkt uit de volgende zinsnede

*'...buijten welck vande voorzeide equipages niets is te wagten, sijnde u Ho. Mog. soo dickmaels voorgedragen den slegten staat waarin deselve door de defectueuse furnissemerten sijn gebragt, dat het overvloedig oordelen hetzelve hier te repeteren...'<sup>98</sup>*

De Staten-Generaal van de Verenigde Nederlanden namen op 16 oktober 1704 een resolutie aan waarin de memorie van de gecommiteerden van de admiraliteitscolleges van 30 september 1704 betreffende de uitrusting van de wintervloot en de zomervloot voor 1705 werd goedgekeurd en waarin aan de Raad van State werd opgedragen deze memorie in een petitie voor de provincies om te zetten. De aanzienlijke inspanning van 33 schepen voor de wintervloot en 78 schepen voor de zomervloot met een totaalbudget van *f. 7.009.581* werd klaarblijkelijk door alle afgevaardigden naar de Staten-Generaal van groot belang geacht.<sup>99</sup>

In een petitie van de Raad van State, gedateerd 22 oktober 1704 en waarschijnlijk de opvolging van het verzoek van de Staten-Generaal van 16 oktober 1704, werd een aantal aspecten van de strategie omschreven. Handhaving van de macht van de Republiek op zee was van groot belang tot afbreuk van de vijanden, tot beveiliging van de zee en kusten, tot nakoming van gemaakte afspraken en allianties en tot spoedige beëindiging van de oorlog. Om hieraan te voldoen werden de Staten-Generaal opgeroepen om investeringen te doen in een wintervloot voor vier maanden en in een zomervloot voor acht maanden. De Raad was van mening dat deze belangrijke zaak niet voldoende door de Staten werd ondersteund, waardoor de admiraliteitscolleges in grote moeilijkheden en diskrediet werden gebracht en de vijand de gelegenheid werd gegeven om afbreuk te doen aan de visserij en navigatie (koopvaardij). Men zag wel in dat door de oorlog de

---

<sup>98</sup> Memorie van de gecommiteerden van de Collegien ter Admiraliteiten, 1 november 1701, SA, Burgemeesters, 5030, inv.nr. 393. Exhibitum van de gecommiteerden van de Collegien ter Admiraliteiten, 2 oktober 1706, SA, Burgemeesters, 5030, inv.nr. 393.

<sup>99</sup> Resolutie van de Hoog Mogende Heeren Staten-Generaal der Vereenigde Nederlanden, 16 oktober 1704, SA, Burgemeesters, 5030, inv.nr. 394.

financiële positie van alle provincies verslechterde, ofwel door directe schade ofwel door vermindering van economische activiteiten. Toch meende de Raad dat het gebrek aan investeringen in de vloot fatale gevolgen zou hebben en riep ze op tot meer discipline bij het verstrekken van middelen.<sup>100</sup>

De financiële wanprestatie van de provincies kwam elke keer opnieuw aan de orde in de memories van de Admiraliteiten. De gecommitteerden gaven herhaaldelijk aan dat de uitvoerbaarheid van de gewenste investeringen in de Middellandse Zeevloot en de Noordzeevloot onder druk kwam te staan vanwege de olopende schulden van de admiraliteitscolleges. Het is opvallend dat in de onderzochte memories telkens sprake is van investeringen in de oorlogsvloot, actief in de Middellandse Zee en van investeringen in de Noordzeevloot. Er wordt steeds aandacht besteed aan de zaken van de Staat en aan de belangen van de handel en visserij. Hierbij is er overeenstemming tussen de Admiraliteiten en de Staten-Generaal. Maar aangezien het federatieve bestuursstelsel van de Republiek het niet mogelijk maakte de gewesten te dwingen aan hun financiële verplichtingen te voldoen, raakte de zeemacht steeds verder in de problemen. Er is blijkbaar sprake van onvermogen om zelfs de essentiële bescherming van eigen land en economie adequaat uit te voeren.<sup>101</sup>

#### 4.4 Conclusies

Op diverse niveaus van bestuur in de Republiek was men gedurende de periode 1688 tot 1713 overtuigd van het belang van een krachtige zeemacht. Deze overtuiging werd uitgedragen door stadhouder-koning Willem III, de admiraliteitscolleges en de Staten-Generaal. In de jaren 1688 tot 1704 werden er talrijke resoluties aangenomen om voldoende schepen te bouwen en uit te rusten. Men had oog voor de strategische belangen van de oorlogsvloot, maar gaf evenzeer de nodige aandacht aan de bescherming van de handel en de visserij in het Noordzeegebied.

Na 1704 trad er een verandering op in de beleidsvoering. Belangrijke promotors van de zeemacht zoals Willem III en De Wildt waren overleden. Anthonie Heinsius had minder oog voor de zeemacht; zijn aandacht was vooral gericht op het handhaven van de Grote Alliantie, de organisatie van de landoorlog in Europa en de politieke verwickelingen met Engeland. De admiraliteitscolleges stelden nog steeds investeringsvoorstellen op. De Staten-Generaal vaardigden nog steeds resoluties uit, die de provincies oproepen om geldmiddelen ter beschikking te stellen. Maar de landsprovincies bleven steeds meer in gebreke om aan de verplichtingen te

---

<sup>100</sup> Petitie van de Raad van State, 22 oktober 1704, SA, Burgemeesters, 5030, inv.nr. 393.

<sup>101</sup> Zie onder andere het memorie van de gecommitteerden van de Collegien ter Admiraliteiten van 2 oktober 1706, 15 juli 1707 en 6 juni 1710, SA, Burgemeesters, 5030, inv.nr. 394.

voldoen. Hierdoor kwam als eerste de oorlogsvloot onder druk te staan, maar op termijn werd ook de bescherming van de Republiek en haar handelsbelangen aangetast.

## 5. Over het opmaken van de balans

### 5.1 De resultaten van het onderzoek

In de voorafgaande hoofdstukken heb ik de ontwikkeling van de zeemacht van de Republiek in de periode 1688 tot 1713 onderzocht. Er is meer inzicht ontstaan in de aantallen schepen en de doelen waarvoor ze werden ingezet. Er is informatie achterhaald over de bouw van schepen, de uitrusting van schepen en de verliezen die zijn geleden, waaruit is af te leiden dat de oorlogsvloot sterk fluctueerde in kwantiteit en in kwaliteit. Er is cijfermateriaal boven tafel gekomen waaruit blijkt dat de kosten van de zeemacht sterk toenamen gedurende de periode van 1688 tot 1713.

Volgens de definitie van *maritieme neergang*, zoals vastgelegd in sectie 2.4, is er sprake geweest van neergang, als het investeringsbudget én het aantal schepen in 1713 significant lager zijn dan in 1688<sup>102</sup>. In 1688 liet de balans van de Admiraliteit van Amsterdam een totaal van *f. 1.496.670* aan uitgaven zien, wat we kunnen extrapoleren naar *f. 3.741.675* voor alle Admiraliteiten.<sup>103</sup> In 1691 was de omvang van de vloot 77 schepen van verschillende klassen, met een gemiddelde investering van *f. 48.593* per schip. In 1710 was de totale investeringsaanvraag *f. 9.477.160*, voor een totaal van 83 schepen. Maar volgens De Jonge waren er in 1709 slechts 43 schepen in dienst, waaruit een actuele investering van *f. 4.909.854* afgeleid kan worden met een gemiddelde investering van *f. 114.183* per schip.<sup>104</sup> De neergang in aantallen schepen is met ongeveer 44% zeker significant te noemen. Hiertegenover staat een toename van de investeringen van 31%, die echter wegvalt tegen een stijging van 150% in de investering per schip. Op grond van deze vergelijkingen trek ik de conclusie dat de maritieme neergang cijfermatig aangetoond is.

Uit de onderzochte correspondentie tussen de politieke leiders en de bewindslieden van de zeemacht wordt duidelijk dat de problemen van de zeemacht door de Admiraliteiten vroegtijdig zijn onderkend en aangekaart bij de politieke bewindvoerders. In de eerste jaren van de periode 1688-1713 bleek het mogelijk om extra gelden vrij te maken voor de benodigde investeringen. Toen echter de Republiek grote inspanningen moest leveren voor de legers in de Spaanse Successieoorlog, kreeg de zeemacht minder prioriteit en was het niet meer mogelijk voldoende middelen te verwerven voor de vloot. Hierdoor liep de operationele capaciteit van de zeemacht sterk terug.

---

<sup>102</sup> Zie noot 25 voor opmerkingen over de jaren.

<sup>103</sup> Ervan uitgaande dat de Admiraliteit van Amsterdam ongeveer 40% van de schepen uitrustte (volgens tabel 1) worden de uitgaven van alle Admiraliteiten geschat met de formule: Uitgaven Amsterdam \* 100/40.

<sup>104</sup> De Jonge, *Zeewezen 4*, 757. De actuele investering wordt geschat volgens de formule: Totale Aanvraag 1710 \* 43/83.

Eveneens wordt duidelijk dat de tegengestelde belangen van de gewesten van invloed zijn geweest op de inzet en bekostiging van de vloot. De provinciale bewindslieden gaven de prioriteit aan eigen belangen, hetzij uit economische motieven zoals de zeeprovincies, hetzij om veiligheidsredenen zoals de landsprovincies. De landsprovincies kozen ervoor om inspanningen te leveren voor de bescherming van het grondgebied. Holland en in mindere mate Zeeland gaven prioriteit aan de economische belangen die ertoe leidden dat in de laatste jaren van de Spaanse Successieoorlog de bescherming van koopvaardij en visserij in het Noordzeegebied voorrang kreeg ten koste van de vloot in het Middellandse Zeegebied.

Het belangrijkste resultaat van de Spaanse Successieoorlog voor de Republiek was het herstel van de Barrière in de Zuidelijke Nederlanden, die bescherming bood tegen Frankrijk. Op maritiem gebied heeft Nederland grote investeringen gepleegd die geen wezenlijke opbrengsten hebben opgeleverd. De keuze van Anthonie Heinsius om de prioriteit bij de landoorlog te leggen, heeft vanuit het perspectief van veiligheid voor de Republiek succes gehad, ten koste van de positie op zee. De consequenties van de Nederlandse inspanningen in de oorlog waren dat de Republiek in 1713 financieel aan de grond zat. Holland had te kampen met een enorme schuld, mede door de leningen die het was aangegaan om de oorlog te financieren. De Admiraliteit van Amsterdam wist zich wel enigermate te herstellen in het volgende decennium, maar was niet in staat een grote oorlogsvloot uit te rusten. De Republiek kon geen rol van betekenis meer spelen als zeemogendheid, maar moest genoegen nemen met een tweederangs positie.<sup>105</sup>

## 5.2 Vergelijking met secundaire literatuur

De negentiende-eeuwse historicus J.C. De Jonge spreekt in zijn *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen* uitvoerig over de periode 1688 tot 1713, waarbij hij veel unieke gegevens gebruikt. Hij besteedt veel aandacht aan het rehabiliteren van stadhouder Willem III die door diverse personen werd beschuldigd het zeewezen te hebben doen vervallen na het bestijgen van de Engelse troon in 1689. Hij toont met veel gegevens aan dat er ook in de periode 1688 tot 1702 sprake was van aanzienlijke investeringen. De Jonge legt de schuld voor de teruggang tijdens de Spaanse Successieoorlog grotendeels bij de provincies en de aristocratie, maar noemt ook het verloren gaan van kennis over scheepsbouw. In zijn discussie over de neergang van de vloot benadrukt hij de lauwheid van de bestuurders van de Admiraliteiten.<sup>106</sup>

---

<sup>105</sup> J.R. Bruin, *De Admiraliteit van Amsterdam in rustiger jaren, 1713-1751* (Amsterdam 1970) 4-5.

<sup>106</sup> De Jonge, *Zeewezen* 3, 67-101, 113-140, 154, 542-547. De Jonge, *Zeewezen* 4, 84-88.

Mijn onderzoek heeft aangetoond dat de investeringen tot ongeveer 1704 inderdaad aanzienlijk zijn geweest. Ik meen echter dat de Admiraliteiten zich wel degelijk lange tijd hebben ingezet voor de zeemacht, maar dat ze te afhankelijk waren van de geldstromen uit de provincies.

Hattendorf bevestigt mijn bevindingen over de houding van de Nederlandse politici in de nadagen van de oorlog, toen zij de belangen van de Republiek zwaarder vonden wegen dan de strategische inzet van de oorlogsvloot, en ze meer schepen beschikbaar wilden stellen voor de bescherming in het Noordzeegebied. Hij is eveneens van mening dat het staatsmanschap van Willem III in de periode 1688 tot 1702 ervoor zorgde dat de gezichtspunten en prioriteiten van Nederland en Engeland in een strategisch kader afgestemd werden. Zijn oordeel over Heinsius is positief, maar zijn bronnen zijn te beperkt qua aantallen bestudeerde brieven en qua onderzochte periode. Mijn bewering dat Heinsius juist na 1704 minder aandacht ging besteden wordt door Hattendorf niet ontkracht.<sup>107</sup>

Mahan is van mening dat Willem III aan Engeland het primaat op zee toewees en de middelen van Republiek in de landoorlog inzette. Het belangrijkste argument voor deze stelling is het maritieme verdrag van 1689 en de daarin genoemde machtsverdeling. Israel is dezelfde mening toegedaan. Hij beweert dat de Prins de Europese machtsbalans prioriteit gaf, terwijl de regenten de veiligheid en economie van de Republiek belangrijker vonden. Maar beide auteurs veronachtzamen belangrijke bronnen over het Nederlandse scheepsbouw programma, zoals dat door Willem III werd geïnitieerd en uitgevoerd. Zijn inspanningen voor de vloot en zijn bezorgdheid voor de Republiek worden eveneens niet in ogenschouw genomen.<sup>108</sup>

Bruijn bevestigt de gevonden gegevens over het vlootbouwprogramma in de jaren 1682 tot 1700, en merkt op dat de zeemogendheden relatief veel investeerden in fregatten ter bescherming van de koopvaardij- en visserijvloot. Hij vindt de financiële situatie in 1700 nog niet problematisch, maar merkt op dat de Spaanse Successieoorlog een financiële ramp voor de Republiek was. Zijn oordeel over Heinsius als leidinggevend politicus is negatief; hij wijst op het gebrek aan afstemming tussen de Engelse en Nederlandse maritieme strategie en de beperkte bemoeienis met de vloot. Bruijn besteedt echter weinig aandacht aan de intenties van belangrijke spelers rond de zeemacht; hij geeft een feitelijke weergave.<sup>109</sup>

---

<sup>107</sup> Hattendorf, *Anglo-Dutch Cooperation*, 187-188.

<sup>108</sup> Mahan, *Influence*, 68. Israel, *Republiek*, 942.

<sup>109</sup> Bruijn, *Varend Verleden*, 125-128, 131.

### 5.3 Conclusies

De Republiek verloor in de Spaanse Successieoorlog als maritieme mogendheid haar vooraanstaande positie. Deze neergang zette sterk door na 1704, na de dood van Willem III en Job de Wildt. De Republiek was onvoldoende in staat om haar vloot in het Middellandse Zeegebied op sterkte te houden en moest uiteindelijk zelfs sterk inleveren op de bescherming van de staat, de koopvaardij en de visserij. De financiële middelen schoten tekort om bestaande schepen te onderhouden en uit te rusten en de verliezen aan te vullen. De direct betrokkenen bij de zeemacht waren zich hiervan terdege bewust, maar bleken niet in staat de politieke leider Anthonie Heinsius te overtuigen om meer prioriteit aan de vloot te geven. De gezamenlijke provincies kozen ervoor de meeste financiële middelen in te zetten voor de bescherming van de landsgrenzen van de Republiek. Deze keuze leverde bij de Vrede van Utrecht een nieuwe Barrière op, maar had als consequentie dat de Republiek als zeemogendheid geen rol van betekenis meer kon spelen.

# Literatuurlijst

SA = Stadsarchief Amsterdam.

NL-HaNA = Nationaal Archief Den Haag.

AON = Archives ou correspondance inédite de la maison d'Orange-Nassau.

BWIII = Briefwisseling Stadhouder-Koning Willem III.

BAH = Briefwisseling Anthonie Heinsius.

NNBW = Nieuw Nederlands Biografisch Woordenboek. Digitale publicatie op <http://www.historici.nl/retroboeken/nnbw>.

## Primaire bronnen

Archief van de Burgemeesters: stukken betreffende lands- en gewestelijk bestuur, 1504-1794. Stadsarchief Amsterdam, toegangsnummer 5030, inventarisnummers 393 - 410.

Archief Staten-Generaal, 1431-1769. Nationaal Archief, Den Haag, Staten-Generaal, toegangsnummer 1.01.02, inventarisnummer 5719.

Archief van Anthonie Heinsius, raadpensionaris van Holland en West-Friesland, (1682) 1689-1720. Nationaal Archief Den Haag, Heinsius, toegangsnummer 3.01.19, inventarisnummer 2136.

Archives ou correspondance inédite de la maison d'Orange-Nassau, uitgegeven door Mr. G. Groen van Prinsterer. Digitale publicatie op <http://www.historici.nl/retroboeken/archives>.

A New List of all the Ships and Vessels of Her Majesties Royal Navy; when, where and by whom Built, and rebuilt with their burthen and number of men and guns (Londen 1710), <http://books.google.com>.

Brieven Willem III en Hans Willem Bentinck 1656-1702, uitgegeven door N. Japikse. Digitale publicatie op <http://www.historici.nl/retroboeken/willemiii>.

De briefwisseling van Anthonie Heinsius 1702-1720, bewerkt door A.J. Veenendaal jr., met medewerking van C. Hogenkamp en M.T.A. Schouten. Digitale publicatie op <http://www.historici.nl/retroboeken/heinsius>.

Jonathan Swift, The Conduct of the Allies and of the Late Ministry in beginning and carrying on the present war (Londen 1712).

Pamflet no. 14760, Manifest houdende de redenen waarom de Hoogh Mog. Heeren Staten Generael der Verenighde Nederlanden genoodzaakt zijn tegen de Koningen van Vranckrijk en Spaigne den Oorlogh te declareren, 's-Gravenhage 1702, W.P.C. Knuttel, *Catalogus van de pamflettenverzameling berustende in de Koninklijke Bibliotheek* (9 vols, Den Haag, 1889-1920).

## Secundaire literatuur

Aalbers, J., A.P. van Goudoever, *Machtsverval in de internationale context* (Groningen 1986).

Aalbers, J., *De Republiek en de vrede van Europa, Deel 1 Achtergronden en algemene aspecten* (Groningen 1980).



- Baugh, Daniel A., 'Great Britain's 'Blue-Water' Policy, 1689-1815' in: *The International History Review*, Vol. 10, No. 1 (Feb. 1988) 33-58.
- Bruijn, J.R., *Varend Verleden, de Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende en achttiende eeuw* (Amsterdam 1998).
- Bruijn, J.R., *De Admiraliteit van Amsterdam in rustiger jaren, 1713-1751* (Amsterdam 1970).
- Brewer, John, *The Sinews of Power, War, Money and the English State 1688-1783* (Cambridge 1988).
- Bochove van, Christiaan, *The economic consequences of the Dutch, Economic integration around the North Sea, 1500-1800* (Amsterdam 2008).
- Boxer C.R., *Het Profijt van de Macht* (Amsterdam 1988).
- Cox, B., *King William's European Joint Venture* (Assen 1995).
- De Hullu, J., *De archieven der admiraliteitscolleges* (Den Haag 1924).
- Ehrman, John, *The navy in the war of William III, 1689-1697, Its State and Direction* (Cambridge 1953).
- Glete, Jan, *War and the State in Early Modern Europe: Spain, the Dutch Republic and Sweden as Fiscal-Military States* (Londen 2002).
- Hattendorf, John B., 'To Aid and Assist the Other. Anglo-Dutch Cooperation in Coalition Warfare at Sea, 1689-1714' in: Jan A.F. de Jongste en Augustus J. Veenendaal Jr (eds.) , *Anthonie Heinsius and the Dutch Republic 1688-1720, Politics, War, and Finance* (Den Haag 2002).
- Israel, Jonathan I., *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740* (Oxford 1989).
- Israel, Jonathan I., *De Republiek, 1477-1806* (Franeker 2001).
- Jacobi, H. W., 'Het Geld van de Republiek', *Leidschrift, dertiende jaargang, nummer 2*, april 1998.
- Jones, D. W., *War and economy in the age of William III and Marlborough* (Oxford 1988).
- Jonge, J.C. de, *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen*, Vol. 3 (Haarlem 1860), <http://books.google.com>.
- Jonge, J.C. de, *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen*, Vol. 4 (Haarlem 1861, Zwolle 1869), <http://books.google.com>.
- Jongste de, Jan A. F. en Augustus J. Veenendaal Jr. , *Anthonie Heinsius and the Dutch Republic 1688-1720, Politics, War, and Finance* (Den Haag 2002).
- Luard, Evan, *The Balance of Power, The System of International Relations, 1648-1815* (Londen 1992).
- Mahan, Alfred T., D.C.L., L.D., *The influence of sea power upon history, 1660-1783* (Boston 1889).
- Mijers, Esther en David Onnekink , *Redefining William III, The impact of the King-Stattholder in international context* (Aldershot 2007).

Nimwegen, Olaf van, 'The Dutch Barrier. Its Origins, Creation and Importance for the Dutch Republic as a Great Power, 1697-1718' in: J.A.F. de Jongste en A.J. Veenendaal (red.), *Antonie Heinsius and the Dutch Republic 1688-1720. Politics, War, and Finance* (Den Haag 2002).

Ormrod, David, *The Rise of Commercial Empires, England and the Netherlands in the Age of Mercantilism, 1650-1770* (Cambridge 2003).

# Nawoord

Deze scriptie vormt de afsluiting van de bachelorstudie Geschiedenis aan de Universiteit Utrecht. In een periode van vier jaar studie heb ik tweeëntwintig vakken uit het curriculum gevolgd. Het onderzoekseminar III met als thema *Wereldoorlog 0.1* is hiervan het eindpunt, qua onderzoek en verwoording.

Ik heb de afgelopen vier jaar met veel plezier gestudeerd en dit laatste seminar was daar een interessant en uitdagend onderdeel van. Ik wil graag de docenten David Onnekink en Renger de Bruin dankzeggen voor hun inspirerende colleges en begeleiding. Ook de medestudenten bij dit vak, in het bijzonder de meelesgroep, wil ik graag bedanken. Mijn schoonvader, drs. G. de Pater, bedank ik voor zijn grondige correctie.

Mijn vrouw Frederike en onze kinderen hebben soms het nodige moeten verdragen tijdens deze vier jaren. Hartelijk bedankt voor jullie geduld en ondersteuning. Ik hoop dat ik jullie en anderen uit de opgedane kennis het belangwekkende en boeiende ervan kan meedelen!

Renswoude, 20 april 2012

Riné le Comte