

Carl Vandenberghe

2^{de} licentie geschiedenis

Vakgroep: Nieuwe geschiedenis

Stamnummer: 20031810

Promotor: Dr. Jan Parmentier

De Zeeuwse maritieme oorlogsvloot:
vanaf de Val van Antwerpen (1585) tot
aan de start van het Twaalfjarig Bestand
(1609)

Scriptie ingediend tot het behalen van de graad licentiaat in de geschiedenis

Universiteit Gent

Faculteit: Letteren en Wijsbegeerte

Academiejaar 2006-2007

1. Voorwoord

In de eerste plaats wens ik mijn promotor dr. Jan Parmentier te bedanken om te mogen schrijven over een interessant scriptieonderwerp. Met al mijn wetenschappelijke problemen kon ik immers bij hem terecht. Daarenboven wil ik hem bedanken voor het organiseren van de uitstap naar het Zeeuws Archief in de tweede kandidatuur geschiedenis. Zonder de rondleiding van de module ‘maritieme geschiedenis’ was ik anders nooit in contact gekomen met de mogelijkheden van dit archief. In relatie met het archief ben ik dank verschuldigd aan Albert C. Meijer die de kwaliteit en kwantiteit van de Rekenkamer van Zeeland uit de doeken deed op de bespreking. De rekeningen vormen een dermate interessante bron dat er verschillende studies over mogelijk zijn. Mijn interesse ging dan ook meteen uit naar de afwikkeling van de rekeningen van de Admiraliteit, de instelling verantwoordelijk voor de oorlogsvloot. Zonder de grondige colleges van Prof. Dr. Vermeir over de instellingen van de Nederlanden had ik verschillende inzichten nooit kunnen formuleren. Maar ook de hulp van het personeel van het Zeeuws Archief dat een uitzonderlijke service bood, heb ik enorm geapprecieerd. Bovendien stonden ze mij voor allerhande praktische problemen steeds met raad en daad bij.

Alvorens verder mijn onderwerp te kaderen, wens ik een verklaring te geven tot mijn motivatie om voor een Zeeuws maritiem onderzoek te kiezen. In eerste instantie gaf het mij de mogelijkheid mijn interesse voor de vroegmoderne staatspolitiek te combineren met mijn liefde voor de geschiedenis van schepen. De keuze voor een Zeeuws onderwerp lag dan ook redelijk voor de hand. Ook de vele familiale uitstapjes naar Sluis hebben hiertoe bijgedragen, gezien de vele fietstochten in de regio tot één van de leukste attracties behoren. Hierdoor aarzelde ik dan ook geen moment om een bijdrage te leveren aan de Zeeuwse geschiedschrijving. Toch liggen de Zeeuwse tradities redelijk ver van mij af, maar dit sluit niet uit dat je als onderzoeker er dan met enige ‘afstand’ (objectiviteit) kan naar kijken.

Mijn medestudenten Tom De Spiegelare en Benoit Strubbe verdienen een woord van dank, omdat zij besloten om de tocht van Brugge naar Middelburg mee te carpoolen. Zo konden we discussiëren in de auto over onze onderzoeksresultaten en bleven we gemotiveerd aan het werk door wederzijdse aanmoedigen en kritische kanttekeningen. Bovendien bedank ik nog mijn ouders, grootouders voor hun blijvende aanmoedigen die ze verleenden, wanneer ik het moeilijker had. Hopelijk zijn jullie trots op de afgelopen academiejaren. Tenslotte wil ik mijn buurman Dweezil, beste vriend Simon en liefje Marlies bedanken voor hun onvoorwaardelijke vriendschap en steun. Volgend werk is dankzij jullie allemaal mogelijk gemaakt.

2. Bibliografie

2.1. Onuitgegeven Bronnen

2.1.1. Geschreven Bronnen

NEDERLAND

Middelburg, Zeeuws Archief (ZA)

I. Archief van het College ter Admiraliteit in Zeeland (AA)

Het archief hiervan berust in het Nationaal Archief in Den Haag (cf. infra) als onderdeel van de ‘archieven van de Admiraliteitscolleges’ zoals beschreven in J. De HULLU, De archieven van de Admiraliteitscolleges, Den Haag, 1924, p.248-270. De belangrijkste stukken zijn beschikbaar in het Zeeuws Archief op microfilm. (Inv.nr. 41, Index op de resolutiën van het College ter Admiraliteit in Zeeland 1600-1734)

- Kopie-ordonnanties en kopie-beschikkingen
- Resoluties

II. Archief van de Rekenkamer van Zeeland C (ARC)

- Rekeningen (Tresorier-) Ontvanger-generaal, administratie te water
 - o Adriaan Manmaker, 1586-1591
 - o Jacob Valcke, 1591-1603
 - o Eeuwout Teelinck, 1603-1629
- Bijhorende acquitten
- Rekeningen equipagemeesters te Vlissingen, Veere, Zierikzee
 - o Pieter Reygersbergh, 1577-1602
 - o Adriaen Bouwensse Muynck, 1602-1613
 - o Pieter Willemsz, 1587-1593
 - o Cornelis Claysse, 1593-1608
 - o Remeus Bastiaenssen Elinck, 1609-1611
 - o Mattheus Jacobsse Cocq, 1591-1599
 - o Cornelis Pous, 1599-1602
 - o Pieter Pous, 1602-1622
- Bijhorende acquitten

- Extra-ordinaris rekeningen
- Bijkomende rekeningen vendumeesters en ammunitiemeesters

III. Archief van de Staten van Zeeland (SvZ)

- Gedrukte Notulen Staten van Zeeland
- Resoluties

IV. Bijkomende stukken

- Verzameling Verheye van Citters (VvC)
- Brieven

2.1.2. Gedrukte Bronnen

- Bor P., *Oorsprongh ...der Nederlandsche Oorlogen* (1595-1635)

2.2. Uitgegeven Bronnen

- Japikse J. e.a., *Resolutiën der Staten-Generaal van 1576 tot 1609*. 's-Gravenhage, 1915-1970, 14dln.
- Smallegange M., *Cronyk van Zeeland*, 1976, XII, , Fotomech. herdr. van de uitg. Middelburg : Johannes Meertens [etc.], 1696, 802 p.
- van Yk Cornelis, *De Nederlandsche Scheeps-bouw-konst Open Gestelt vertoonende Naar wat Regel; of Evenredenheyd, in Nederland meest alle Scheepen werden gebouwd, mitsgaders Masten, Zeylen, Ankers en Touwen, enz.*, Amsterdam, 1981, 372p.

2.3. Literatuur

- Asaert G. (red.), *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, 1976-1979, Bussum: De Boer Maritiem, 4dln.
- Asaert G., *1585: De val van Antwerpen en de uittocht van Vlamingen en Brabanders*, Tielt, Uitgeverij Lannoo, 2004, 373p.
- Boxer C.R., *Zeevarend Nederland en zijn wereldrijk 1600/1800*, Leiden, Sijthoff, 1965, 437p.
- Bruijn J.R., 'Een bestuurlijk wangedrocht en zijn voordelen voor historisch onderzoek.' In: *Nehalennia*, 56, 1987, pp. 4-5
- Bruijn Jaap R., *Varend Verleden: de Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende en achttiende eeuw*, Amsterdam, Balans, 1998, 304p.
- de Hullu J., *De archieven van de admiraliteitscolleges*, Den Haag, Algemeene landsdrukkerij, 1924, 504p.
- de Jong Michiel, 'Staat van Oorlog' *Wapenbedrijf en militaire hervorming in de Republiek der Verenigde Nederlanden, 1585-1621*, Hilversum, Verloren, 2005, 383p.
- de Jonghe J.C., *Geschiedenis van het Nederlandse zeezezen*, 1833-1848; 1858-1862., Haarlem, 5dln.
- DeGryse R., De admiraals en de eigen marine van de Bourgondsiche hertogen, 1384-1488. In: *Mededelingen van de Marine Academie*, 17, 1955, pp.139-225
- Diekerhoff F.L., *De oorlogsvloot in de zeventiende eeuw*, Bussum, Filbula-Van Dishoeck, 1967, 120p.

- Doeke Roos, *Twee eeuwen Varen en Vechten 1550-1750 Het admiralengeslacht Evertsen*, Vlissingen, 2003, 493p.
- Eekhout Luc, *Het Admiralenboek, De Vlagofficieren van de Nederlandse marine 1382-1991*, Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 1992, 191p.
- Elias E. Johan, *De vlootbouw in Nederland in de eerste helft der 17^e eeuw 1596-1655*, Amsterdam, Noord-Hollandsche Uitgeversmaatschappij, 1933, 179p.
- Elias E. Johan, *Schetsen uit de geschiedenis van ons zeewezen*, 's-Gravenhage, 1916-1930, 6dln.
- Elias Johan E., *De vlootbouw in Nederland in de eerste helft der 17^e eeuw, 1596-1655*, Amsterdam, Noord-Hollandsche uitgeversmaatschappij, 1933, 179p.
- Enthoven V., 'Mars en Mercurius uiteen de smalle marges van het Nederlandse maritieme veiligheidsbeleid rond 1650', In: Bruijn J.R., Akveld L, *In het kielzog: maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegechiedenis aan de Universiteit Leiden*, Amsterdam, De Bataafse Leeuw, 2003, pp. 40-60
- Enthoven Victor, *Zeeland en de opkomst van de Republiek: Handel en strijd in de Scheldelta, c. 1550-1621*, Leiden, Luctor et Victor, 1996, 449p.
- Fruin Robert J., *Tien jaren uit den Tachtigjarigen oorlog 1588-1598*, Utrecht, etc., 11^{de} druk, 1959, 332p.
- Fruin Robert, *Geschiedenis der Staatsinstellingen in Nederland tot den val der Republiek*, 1922, 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 436p.
- Glete Jan, *Warfare at sea, 1500-1650, Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, New York, Routledge, 2000, 231p.
- Goodman David, *Spanish naval power, 1589-1665 Reconstruction and defeat*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, 305p.
- Grapperhaus F.H.M., *Convoyen en licenten*, Kluwer, De Walburg Pers, 1986, 48p.
- Grootmeyer H.E., De Admiraliteiten. Beknopt overzicht der diverse organisatie, in: *MarineBlad*, 1970, pp. 472-481
- Hoving A.J., *Nicolaes Witsens Scheeps-bouw-konst Open Gestelt*, Franeker, Uitgeverij van Wijnen, 1994, 412p.
- Hoving Ab, *William Rex Model van een 17^{de}-eeuws oorlogsschip*, Amsterdam, Waanders Uitgevers, 62p.
- Huijbrecht P.J., *Verdwenen havens van Zeeland: een historisch-geografische verkenning*, Zierikzee, Stichting Museumhaven Zeeland, 111p.

- Kernhamp J.H., *De handel op den vijand, 1572-1609*, Utrecht, 2dln.
- Kluiver J.H., *De soevereine en independente staat Zeeland: de politiek van de provincie Zeeland inzake vredesonderhandelingen met Spanje tijdens de Tachtigjarig Oorlog tegen de achtergrond van de positie van Zeeland in de Republiek*, Middelburg, De Zwarte Arend, 1998, 296p.
- Kuipers Jan J.B., Christiaansen Jeaninne, Wolterbeek Jaap, *Zeeuwen te water: sporen van een maritiem verleden*, Middelburg, Provincie Zeeland, 1996, 107p.
- Kuipers Jan J.B., *Maritieme geschiedenis van Zeeland: water, werk, glorie en avontuur van Zeeland*, Vlissingen, Den Boer/De Ruiters, 2002, 104p.
- Lemmers A., 'De scheepsbouw bij de Admiraliteit van Zeeland', In: *Nehallenia*, 1987, 65, pp. 7-17
- Maarleveld T.J., 'Classificeren van schepen.', In: Reinders R. (red.), *Bouwtraditie en scheepstype: Inleidingen gehouden tijdens het vierden Glavimans symposium*, Groningen: Authors and Glavimans Foundation, 1991, pp. 94-103
- Meijer A.C., 'Het archief van de Zeeuwse rekenkamer, een schatkamer voor historici en genealogen', In: Meijer A.C., Priester L.R., Uil H., *Gids voor historisch onderzoek in Zeeland*, 1991, Amsterdam: Schiphouwer en Brinkman, pp. 107-113
- Oosterhoff F.G., *Leicester and the Netherlands, 1586-1587*, Utrecht, 1998, 231p.
- Pollentier F., *De Admiraliteit en de oorlog ter zee onder de Aartshertogen (1596-1609)*, Brussel, Koninklijk Legermuseum, 1972, 202p.
- Pollentier F., *De Admiraliteit en de oorlog ter zee onder de Aartshertogen (1596-1609)*, Brussel, Koninklijk Legermuseum, 1972, 202p.
- Rodriguez-Salgado M.J., Adams Simon, *England, Spain and the Gran Armada 1585-1604, Essays from the Anglo-Spanish Conferences London and Madrid 1988*, Savage, Maryland, Barnes & Noble Books, 1991, 308p.
- Sigmond J.P., *Nederlandse zeehaven tussen 1500 en 1800*, Amsterdam, De Bataafse Leeuw, 1989, 262p.
- Soto Jose Luis Casado, *Los barcos españoles del Siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, Editorial San Martin, 1988, In: Gran Armada IV, 406p.
- Stradling R.A., *The Armada of Flanders: Spanish Maritime Policy and European War, 1568-1668*, Cambridge University Press, Cambridge, 1992, 276p.
- Unger R.W., *Dutch Shipbuilding before 1800: Ships and Guilds*, Assen/Amsterdam, Van Gorcum, 1978, XII, 455p.

- van Beylen J., *Schepen van de Nederlanden: van de late Middeleeuwen tot het einde van de 17^e eeuw*, Amsterdam, Van Kampen, 1970, 315p.
- van Dissel Anita, *Varen en vechten: 's Lands zeemacht (1597-1795)*, Den Haag, Koninklijke Bibliotheek, 1997, 71p.
- van Swigchem C.A., van Amstel G.Ploos, *Zes unieke Wandtapijten Strijd op de Zeeuwse Stromen 1572-1576*, Zwolle, Waanders Uitgevers, 1991, 160p.
- van Vliet A.P., 'De Staatse Vloot in de Tachtigjarige Oorlog' in: Bruijn J.R., Wels C.B., *Met man en macht: De militaire geschiedenis van Nederland 1550-2000*, Amsterdam, Balans, 2003, pp. 44-62
- van Vliet A.P., 'Vissen, kapen of gekaapt worden, Een dilemma voor Vlaamse zeevissers in de zestiende en zeventiende eeuw', In: Bruijn J.R., Akveld L., *In het kielzog: maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zee geschiedenis aan de Universiteit Leiden*, Amsterdam, De Bataafse Leeuw, 2003, pp. 289-300
- van Vliet A.P., *Vissers en kapers : de zeevisserij vanuit het Maasmondgebied en de Duinkerker kapers (ca. 1580-1648)*, 's-Gravenhage : Stichting Hollandse Historische Reeks, 1994, 326p.
- van Vliet A.P., *Vissers in oorlogstijd, De Zeeuwse zeevisserij in de jaren 1568-1648*, Middelburg, XIV, Koninklijk Zeeuws Genootschap der Wetenschappen, 2003, 224p.
- van Vliet Adri P., Van 'wangedrogt' naar Comité: De Zeeuwse marine-organisatie (1572-1795), in: Bruijn J.R., Meijer A.C., van Vliet A.P., *Marinekapiteins uit de achttiende eeuw, Een Zeeuws elftal*, Den Haag/Middelburg, Instituut voor Maritieme Historie/Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, 2000, pp. 9-16
- Vlaeminck Tom, *Veelzijdige mannen in de haven: een studie naar de equipagemeesters binnen de Zeeuwse Admiraliteit tijdens de 18^{de} eeuw*, Gent (Licentiaatsverhandeling Geschiedenis Universiteit Gent), 2005, 131p
- Weber W., 'Van Zeeuwse Admiraliteit tot Marine in Zeeland', In: *Den Spiegel*, juni 1997, 15, 3, pp.19-24

2.4. Websites

<http://dutchrevolt.leidenuniv.nl/Nederlands/default.htm>

<http://www.zeeuwmuseum.nl/>

<http://www.zeeuwsarchief.nl/>

⇒ Tentoonstelling 30 maart 2007-5 januari 2008: Zeeuwse Zeehelden

<http://www.maritiemdigitaal.nl/>

⇒ *Voor andere musea*

2.5. *Lijst met tabellen*

- Tabel 1: Inkomsten van de Admiraliteit van Zeeland 1591-1609
- Tabel 2: Uitgaven van de Admiraliteit van Zeeland 1591-1609
- Tabel 3: Combinatie van de inkomsten en uitgaven voor de periode 1591-1609
- Tabel 4: Equipage te Veere op basis van de rekeningen
- Tabel 5: Inkomsten op basis van de Veerse equipagerekeningen
- Tabel 6: Equipage te Zierikzee op basis van de rekeningen
- Tabel 7: Equipage te Vlissingen op basis van de rekeningen
- Tabel 8: Inkomsten op basis van de Vlissingse equipagerekeningen
- Tabel 9: Diagram (gemiddelde) verhouding tussen de havens
- Tabel 10: Verhouding tussen de haven over de jaren heen
- Tabel 11: Uitgaven van de rekeningen te water per jaar
- Tabel 12: Nederlandse oorlogsschepen, 1589-1607
- Tabel 13: Oorlogsschepen geëquipeerd te Veere
- Tabel 14: Oorlogsschepen geëquipeerd te Vlissingen
- Tabel 15: Oorlogsschepen geëquipeerd te Zierikzee

2.6. *Lijst met afbeeldingen*

- Afbeelding 1: Het beleg van Zierikzee, 1576, gravure door Frans Hogenberg
- Afbeelding 2: De abdij van Middelburg, vergaderplaats van de Zeeuwse Admiraliteit, uit: ZA, coll. KZGW, Zeelandia Illustrata II-498
- Afbeelding 3: Haven van Veere omstreeks de Opstand, gravure door J. Pourtant
- Afbeelding 4: De aankomst van de graaf van Leicester te Vlissingen, 1585, uit: particulier bezit (Doeke Roos, p.49)
- Afbeelding 5: Slag bij Sluis (1603), galeien van Federico Spinola, schilderij door A. Anthons Z., Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam
- Afbeelding 6: Spiegelschip, Hollandse pinas in strijd met Spaans galjoen, schilderij door A. van Antum, Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen
- Afbeelding 7: Galeien van Federico Spinola, overzeilend op de Vlaamse kust, 1602, Historisch-Topografische Atlas nr. 1407, Gemeentearchief Vlissingen

- Afbeelding 8: Het schip werd opgetimmerd aan alle kanten na de bouw van het geraamte, uit. A. Lemmers, p. 9
- Afbeelding 9: Scheepsbouw volgens Nicolaes Witsen: Eerst de kiel op de blokken leggen en de stevens oprichten. Daarna met behulp van klampen en boeitangen de bodem van het schip vormgeven. Ten derde de kimmen vormen naar het eerste spant op de hals. Vervolgens de schaal vullen met spantdelen, door Anton van de Heuvel, uit A. Hoving, p. 25
- Afbeelding 10: plan tot uitbreiding van het tonnage van de Spaanse schepen, uit: Soto Jose Luis Casada, p. 125
- Afbeelding 11: Duinkerke met de Nederlandse en Zeeuwse blokkadevloot, uit L. Guicciardini, 'Beschrijvinghe van alle de Nederlanden', Amsterdam, 1617
- Extra: Bijlage 4: Wandtapijt van Zierikzee, Zeeuws Museum, 1599

2.7. Lijst met afkortingen

- AA: Archieven der Admiraliteitscolleges
- acq.: acquitten
- ARC: Archief Rekenkamer C
- art.cit.: articulo citato
- Ibid.: Ibidem
- not.: notulen
- op.cit.: opere citato
- res.: resolutie(s)
- SvZ: Staten van Zeeland
- VOC: Verenigde Oost-Indische Compagnie
- VvC: Verheye van Citters
- ZA: Zeeuws Archief

3. Inleiding

3.1. Onderwerp en probleemstelling

Elke historicus die zich specialiseert in het vroegmoderne tijdperk, wordt vroeg of laat geconfronteerd met de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648). Tijdens dit conflict namen de Noordelijke Nederlanden een vooraanstaande positie in op de internationale machtsbalans. Vele gewapende conflicten tegen de Spaanse vijand leidde de Republiek naar een militaire en economische grootmacht bij uitstek. Het verhaal hoe deze macht tot stand is gekomen en hoe ze werd verzekerd, spreekt tot ieders verbeelding. Eén element van de oorlogsvoering die sinds het uitbreken van de Opstand was opgericht en uitgerust, is de maritieme oorlogsvloot. In de recente historiografie is er aan dit thema betrekkelijk weinig aandacht besteed¹. In deze scriptie wordt een deel van het onderwerp onderzocht, meerbepaald de rol van de Zeeuwse oorlogsvloot vanaf de Val van Antwerpen (1585) tot aan de start van het Twaalfjarig Bestand (1609).

Het beginjaar 1585 heb ik gekozen om twee verschillende redenen. Ten eerste betekende de Val van Antwerpen een essentieel wapenfeit voor de Spanjaarden tijdens de Tachtigjarige Oorlog. De inhoudelijke betekenis van de inname van Antwerpen was de feitelijke scheiding van Lage Landen, hoewel dit voor de tijdgenoten nog onduidelijk bleek. De inname van de stad door de Spaanse veldheer Alexander Farnese vormde een politieke en militaire cesuur. Hierbij vergrootte de druk op de opstandige gewesten Zeeland en Holland. Op internationaal vlak maakte Filips II zich klaar voor een open oorlog met Engeland. Daardoor werd de positie van de Noordelijke gewesten herschikt omdat ze een gezamenlijke vijand kregen. Elisabeth I intervenueerde in het conflict door op 20 augustus 1585 het traktaat van Nonesuch te sluiten. Zo steunde de koningin van Engeland openlijk de opstandelingen in ruil voor militaire en financiële steun. Bovendien werden enkele steden zoals Vlissingen, Den Briel en het fort 'Rammekens' in onderpand gehouden². Het bestuur van de opstandige gewesten werd verleend aan de graaf van Leicester om van de Verenigde Provinciën een eenheidsstaat te maken. Maar na zijn vertrek hield de zoektocht naar een soeverein op en werd de Republiek een statenbond van zelfstandige gewesten. Bovenstaande inhoudelijke reden hangt samen met de tweede. De meeste bronnen die beschikbaar zijn voor dit

¹ In de negentiende eeuw en de eerste helft van de twintigste eeuw lag dat anders: Eén van de belangrijkste auteurs van die periode was J.C. de Jonge die in een vijfdelige druk de *Geschiedenis van het Nederlandse zeewezen* schetste; Een ander overzichtswerk: G. Asaert (red.), *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*; Het voornaamste moderne werk werd ondernomen door J.R. Bruijn: *Varend Verleden: De oorlogsvloot in de zeventiende en achttiende eeuw*.

² V. Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek: Handel en strijd in de Scheldedelta, c. 1550-1621*. Leiden, 1996, pp.107-108; tevens een standaardwerk voor deze scriptie.

onderwerp beginnen maar vanaf het jaar 1585. De aanwezigheid van de documenten hangt samen met de geschiedenis van de oprichting van de vijf Admiraliteitscolleges die in deze periode tot stand kwam.

Voor het eindpunt van deze verhandeling heb ik het jaar 1609 gekozen. Het Twaalfjarig Bestand betekende een periode van rust voor beide partijen in de oorlog. Zowel de Spanjaarden als de opstandelingen hadden nood aan een adempauze omdat er vele financiële wonden waren geslagen. De oorlogsvloot van de Republiek lag niet stil, maar kon slechts in beperkte mate functioneren, met als gevolg dat de particulieren door middel van de kaapvaart de leidende rol in de zeeoorlog overnamen.

Tegen de achtergrond van de scheiding van de Nederlanden speelde zich de opbouw van het maritiem imperium der Opstandige gewesten af. Het eerste luik van dit onderzoek houdt in hoe die opbouw van de oorlogsvloot precies tot stand is gekomen. Wat was de impact van het gebruik van schepen tijdens de Tachtigjarige Oorlog? Welke rol speelde de vloot als machtsinstrument voor de Republiek? Hoe werden de belangen van Zeeland hierin behartigd? In de eerste plaats diende de oorlogsvloot ter bescherming van de Zeven Provinciën. De organisatie en het eigenlijk uitvoerend beleid gebeurde door de Admiraliteit. Deze instelling had enkele prominente taken die beter moeten worden toegelicht. De economische bescherming van de Republiek was één van de fundamenteën om de statenbond beter te doen functioneren. Daarom voerde de Admiraliteit de controle van de handel uit door middel van invoer- en uitvoerrechten. Een tweede methode tot handelsbescherming was het behouden van de blokkadevloot tegen de Vlaamse havens. Daarnaast vaardigde de instelling ook bevelen uit tot konvooieren van schepen. Tevens werd de rechtspraak ingezet bij het college van de Gecommitteerde Raden ter Admiraliteit wanneer er twistpunten over zeezaken opdoken. Deze korte opsomming van taken maken deel uit van een groter takenpakket van de Admiraliteit dat in deze verhandeling wordt onderzocht.. Het tweede luik van het onderzoek handelt dus over de beslissingsmacht over de oorlogsvloot. Daarom moet er bijzondere aandacht verleend worden aan de instellingen die betrekking hebben op het zeebeleid. Dit zijn in de eerste plaats de Admiraliteitscolleges, maar eveneens de Staten-Generaal, Admiraal-generaal, de Provinciale Staten en Admirals. Zeeland had over vele instellingen eigen soevereiniteit zoals de Rekenkamer en de Gecommitteerde Raden. Maar de Admiraliteit maakte onderdeel uit van het generaliteitsbolwerk, dat werd benoemd door de Staten-Generaal. Was er dan sprake van enig centraal gezag? Of waren de Admiraliteiten zelf verantwoordelijk voor alle zeezaken in hun gebied? Wat was de rol van de financiering van de

Staten op het beleid? Kortom: hoe functioneerde het netwerk van instellingen en wat waren de resultaten hiervan ten opzichte van de bevoegdheid van de oorlogsvloot? In het vierde en vijfde hoofdstuk van deze scriptie wordt ingegaan op contextualisering van het onderwerp in de Tachtigjarige oorlog en op de instelling van de Admiraliteit.

Hoe de financiële inkomsten en uitgaven van de Admiraliteit evolueerden doorheen de onderzochte periode, vormt een bijzondere invalshoek om het politiek beleid aan te toetsen (hoofdstuk 6). Wat er immers aan kapitaal werd uitgegeven, staat altijd in directe relatie met het daadwerkelijke uitvoerend beleid van de instelling. Wanneer een schip in of uit de vaart werd genomen, had dit een directe invloed op het politieke beleid. Wat waren de voornaamste beslissingen van de Zeeuwse Admiraliteit tussen 1585 en 1609? In welke mate hadden de financiële inkomsten een impact op het bedrijf van de oorlogsvloot? Hoe werden de verschillende uitgaven besteed tot het creëren van een uitgebreide oorlogsvloot in de verschillende vlootbasissen van Zeeland? De verschillende centrale en gewestelijke instellingen hadden enige invloed op het bedrijf van de Admiraliteit. Op welke gebieden traden ze tot inmenging van de bevoegdheid van het Zeeuws college in? In de verschillende Zeeuwse havens werden de financiën van de instelling besteed tot de aanbouw, uitrusting en herstellingswerken van de oorlogsschepen. Wat waren de verhoudingen tussen de belangrijkste havens van Zeeland? Was er sprake van innovatie op gebied van de bouw en de militaire functie van de schepen? Kortom: hoe functioneerde het praktisch beleid van de Admiraliteit van Zeeland en welke politieke beslissingen waren daarvoor van belang?

In het derde luik van mijn probleemstelling (hoofdstuk 7) concentreer ik me op het praktisch beleid van de Zeeuwse oorlogsvloot. Dit doelt in het bijzonder op de scheepsbouw en de verschillende sloopstypes, gebruikt tijdens de periode 1585-1609. Was er sprake van vernieuwing bij de verschillende gevechtstypes? Wat waren de verschillende vlootprogramma's van de havens van Zeeland? De bouw, herstellingswerken en andere taken waren in handen van de equipagemeesters. Deze legden de rekeningen voor aan de Thesurier-Generaal van de Rekenkamer. Hoe werd de taakstelling van de equipagemeester omschreven? Bij het derde luik van de probleemstelling moet nog een secundaire vraagstelling in het achterhoofd gehouden worden. Wat waren de verschillen in scheepsbouw ten opzichte van de Spaanse vijand en Duinkerkers?

3.2. Methode

Met betrekking tot de methode ga ik op verschillende manieren te werk. Ten eerste wordt een contextualiserende invalshoek gebruikt met betrekking tot alle bronnen, maar in het bijzonder voor de *ordonnanties* uitgevaardigd voor de Admiraliteit van Zeeland. In hetzelfde licht worden de *resoluties* van het College ter Admiraliteit onderzocht. Hieruit worden bepaalde gebeurtenissen en feiten geëxcerpeerd om de werking van de instelling beter te begrijpen, historische relaties te leggen met de politiek en het economisch beleid van de Admiraliteit. Ook worden uit deze bronnen verschillende feiten gehaald over het onderhoud, de (ver)koop en het gebruik van de schepen. Ten opzichte van de andere instellingen werden de belangrijkste *notulen en resoluties* van de overkoepelende Staten-Generaal en van de Staten van Zeeland geraadpleegd.

Met betrekking tot de rekeningen ontwikkelde de Thesaurier-generaal, later Ontvanger-generaal, zich tot belangrijkste rekenplichtige van de Staten. De ‘middelen te water’ vormen een unieke bron en bieden veel mogelijkheden tot historisch en statistisch onderzoek³. Bovendien vormen de aanvullende equipagemeesterrekeningen een bijzondere invalshoek om met het lokaal admiraliteitsbeleid de verschillende scheepstypes te achterhalen. Op basis van deze bron werd het vlootprogramma van de Zeeuwse Admiraliteit vastgesteld en wat de verschillen waren tussen de havens van Veere, Vlissingen en Zierikzee. Dit resulteerde in verschillende grafieken op gebied van de financiën (tweede luik) en de scheepsbouw (derde luik).

Tenslotte werden de bevindingen gekoppeld aan de voornaamste literatuur met betrekking tot de Admiraliteit van Zeeland, de oorlogsvloot en de scheepsbouw bij de vijand.

³ A.C. Meijer, ‘Het archief van de Zeeuwse rekenkamer, een schatkamer voor historici en genealogen’, In: A.C. Meijer, L.R. Priester, H. Uil., *Gids voor historisch onderzoek in Zeeland*, 1991, Amsterdam: Schiphouwer en Brinkman, p. 111.

4. De Tachtigjarige oorlog

4.1. De Opstand

Het verhaal van de opbouw van de Zeeuwse oorlogsvloot valt zeker niet eenduidig te verklaren. Maar het onderwerp situeert zich in de context van de Opstand der Nederlanden. De inzet van de Opstand was weerzinwekkend, want de grootste macht in Europa werd verscheurd in het deel van het rijk dat een wereldpositie op gebied van economie verworven had. De voornaamste oorzaken van de scheuring der XVII Provinciën waren het calvinisme, de machtspositie van de adel, de vrijheidsdrang van de Nederlanders, de persoonlijkheid van koning Filips II en landvoogd Alva, de gematigdheid van gewone katholieken en de proletarisering van de ambachtslieden⁴. De zoektocht naar economische factoren is altijd een heikel punt gebleven in de historiografie. Er bestaat wel een consensus dat de tiende penning en andere belastingen ingevoerd door de ‘ijzeren hertog’, leidde tot polarisering van de partijen⁵. Een feitelijke scheiding tussen Noord en Zuid was nooit de bedoeling, maar een zaak van de verplaatsing van de gewestelijke kern en de periferie. De rol van het zeewezen hierin ging zich ontwikkelen door de noodzakelijkheid van de militaire verdediging van het Noorden.

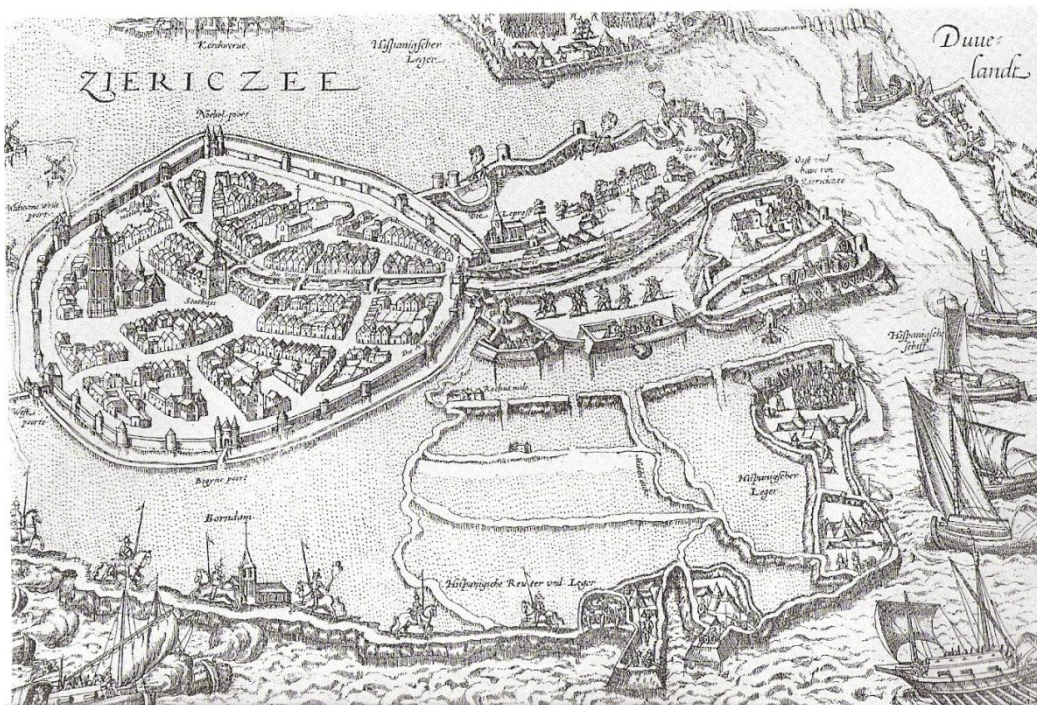
Op maritiem vlak betekende het succes van de ‘watergeuzen’ op Den Briel een eerste overwinning voor de sympathisanten van Willem van Oranje. De edelman werd de natuurlijke leider van de Opstand sedert 1568, na de harde repressie tegen de graven Egmond en Hoorn. Door de overwinning op 1 april 1572 te Den Briel schaarden verschillende Zeeuwse en Hollandse steden zich bij de opstandelingen. Het binnenhalen van de ‘watergeuzen’ werd niet overal op gejuich onthaald, maar tegenover Alva’s bewind koos men voor het minste kwaad. Bovendien hadden de noorderlingen de Spaanse koning nog niet afgezworen, maar ze zochten een alternatief⁶. De betekenis van de verovering van Den Briel werd beschouwd als een essentieel keerpunt in het verzet tegen de hertog van Alva. Hoewel de stad weinig betekenis had, deed het de geuzen beseffen hoe fragiel de situatie in het noordwesten van de Lage Landen wel lag. De daaropvolgende opname van Vlissingen bij de zijde van de opstandelingen betekende een virtuele controle over de Schelde. Door de constante dreiging van Franse troepen aan de zuidelijke grens van de Nederlanden konden Alva’s troepen niet

⁴ J.H.C. Blom & E. Lamberts (red.), *Geschiedenis van de Nederlanden*, Baarn, HBuitgevers, 2001, pp.105-106.

⁵ Voor verdere informatie over economische oorzaken zie : H. Van der Wee, ‘De economie als factor bij het begin van de Opstand in de Zuidelijke Nederlanden’, In: *Bijdragen en Mededelingen van het Historisch Genootschap*, 83, 1968, pp.15-32; F.H.M. Grapperhaus, *Alva en de tiende penning*, Amsterdam, 1982, 399p.

⁶ J.H.C. Blom & E. Lamberts (red.), *op.cit.*, pp.109-111.

tijdig reageren. In Middelburg ontstond een onmogelijke situatie. De regenten en andere verantwoordelijken van de hertog zagen hoe ‘het gemeen’ de situatie van die andere Walcherse stad, Vlissingen, wilden volgen. Net als in Enkhuizen kwamen 21 mei de ‘watergeuzen’ Veere binnen. De problemen verspreidden zich naar Noord Holland, waar de rooms-katholieke stadsbesturen onder vuur kwamen te liggen⁷. In Zeeland trachtten de Oranjes hun machtspositie te versterken. Willem van Oranje kon zijn rechten als Eerste Edele, het markizaat van Vlissingen en Veere, verzekeren dankzij de ontwikkelingen van de Opstand. Toen de steden Vlissingen en Veere in 1574 volledig de kant van de stadhouder kozen, kregen ze zitting in de Staten⁸. Wanneer Middelburg eveneens aan de zijde van de opstandelingen was gekomen begon men in het voorjaar 1574 de eerste organisatie van de oorlogsvloot te bekomen. Het algemeen doel werd het beveiligen van de Schelde en de kust van Vlaanderen. Verschillende schepen hielden de wacht op de uitlopers van de rivier. Op deze wateren waren verschillende soorten schepen actief: kleine ‘vliebooten’, ‘kromstevens’ en ‘carvelen’. Daarnaast was er nog een belangrijke functie weggelegd voor de galei. Tijdens het beleg van Zierikzee in de zomer van 1575 gebruikten de opstandelingen verschillende van deze galeien, uitgerust met een grote bemanning. Wanneer de Pacificatie van Gent in werking trad werden bijna alle schepen afgedankt⁹.



⁷ J. Israel, *The Dutch Republic: Its Rise, Greatness, and Fall 1477-1806*, Oxford, Clarendon Press, 1995, pp. 169-173.

⁸ J.H. Kluiver, *De soevereine en independente staat Zeeland: de politiek van de provincie Zeeland inzake vredesonderhandelingen met Spanje tijdens de Tachtigjarige Oorlog tegen de achtergrond van de positie van Zeeland in de Republiek*, Middelburg, Den Zwarten Ardend, 1998, pp. 15-19.

⁹ V. Enthoven, *op. cit.*, pp. 52-54.

Afbeelding 1: Het beleg van Zierikzee, 1576

De kosten van de oorlog tegen de opstandelingen, de druk van de Ottomanen in de Middellandse Zee en interne problemen van het Spaanse Rijk, zorgden ervoor dat de Spaanse zijde klaar was om te onderhandelen. De nieuwe landvoogd Requesens bleef bij de bankiers van Antwerpen geld lenen, maar na zijn dood in maart 1576 stonden de koninklijke financiën in grote schulden. Het gevolg was dat het leger niet betaald en niet voorzien werd van nieuwe voorraden. Wanneer de Spaanse soldaten net Zierikzee hadden veroverd na een lange belegering, begonnen ze te muiten. Hierop volgde de ‘Spaanse Furie’ op de stad Antwerpen, wat verschillende politieke en religieuze consequenties met zich meebracht¹⁰. De poging van de landvoogd Requesens tot onderhandeling te Breda stierf een stille dood bij zijn overlijden. Hiervan maakten de verschillende Staten van de Nederlanden, waaronder Brabant, Vlaanderen en Gelre gebruik om een overeenkomst te sluiten met de opstandige gewesten. Op 8 november werd de Pacificatie van Gent ondertekend, de grondslag voor een vredesregeling. Het was gebaseerd op wederzijds respect van de lokale en gewestelijke gewoonten en privileges, om het medezeggenschap van hun vertegenwoordigers in het landsbestuur te verzekeren. Door de opstelling van dit juridisch manifest legden de Staten in feite de basis voor de latere Republiek¹¹.

Op maritiem gebied betekende de Pacificatie van Gent het einde van een burgeroorlog. Bovendien werd het herstel van het vrije handelsverkeer tussen de gewesten voorgesteld. De belemmeringen voor het scheepvaartverkeer verdwenen echter niet zomaar. Het recht van het opeisen van ’s lands schepen door de koning werd tegengehouden doordat de meerderheid aan Nederlandse schepen aan de ketting werden gelegd¹². Het commerciële centrum van West-Europa werd beschadigd door de ‘Spaanse Furie’, wat slechts het begin inluidde van verdere religieuze radicalisering.

De nieuwe landvoogd Don Juan bleef problemen hebben met de functie van de Staten-Generaal als medebestuurder van het land en met de gereformeerde kerken in Zeeland en Holland. De verdere tweedeling tussen de partijen werd versterkt door de Calvinistische Republieken in de Vlaams-Brabantse steden en de afkeer van de Waalse edelen in hetzelfde landsgedeelte. Op 23 januari 1579 werd een Unie van Utrecht afgekondigd om de centrale banden van de Nederlanden te herstellen opnieuw ter bescherming van dezelfde privileges. Maar ondertussen had de hertog van Parma, Alexander Farnese, een alliantie gesmeed met de

¹⁰ J. Israel, *op. cit.*, pp. 184-186.

¹¹ J.H.C. Blom & E. Lamberts (red.), *op.cit.*, pp. 111-113.

¹² V. Enthoven, *op. cit.*, pp. 40-42.

Waalse edelen. Dit zette de Unie van Atrecht in gang op 6 januari 1579, wat de breuk met de zuidoostelijke provincies reeds bestendigde¹³. De officiële breuk met de Spaanse vorst kwam er met het *Plakkaat van Verlatinge*¹⁴. In juli 1581 werd de tekst opgesteld, die decreeteerde dat Filips II het contract tussen vorst en onderdanen had geschonden. De verlating was definitief en zorgde voor een voortgezette zoektocht naar een nieuwe soeverein. Op het buitenlands diplomatieke front vond men in de hertog van Anjou, de broer van de Franse koning, de geschikte kandidaat¹⁵. Maar dit zorgde voor problemen in de Lage Landen, gezien niet alle partijen zich wensten te binden aan de Franse koning. Er werd militaire steun vanuit Frankrijk verwacht en die bleef ten stelligste uit. Bovendien kon de figuur zich niet vinden in de machtspositie van het belangrijkste bestuurlijk orgaan, namelijk de Staten-Generaal¹⁶. Filips II zond op zijn beurt Alexander Farnese, een briljant strateeg en befaamd diplomaat.

De komst van Parma betekende het einde van de Vlaamse havens die één voor één terug in Spaanse handen vielen. De hervatting van de vijandelijkheden bracht een hernieuwing van de ‘beveylinge’ van de Schelde en de Vlaamse kust met zich mee. Bovendien werden de Lage Landen geteisterd door smokkelhandel. Dit kwam onder meer door de tijdelijke overgang van Duinkerke naar de Fransen. Maar de represailles van Parma in 1583 maakten een einde aan de Franse bezetting en hun aanwezigheid in het Zuiden. Het plan om van Duinkerke een vlootbasis te maken nam de landvoogd over. De strijd om het handelscentrum van de Nederlanden kon beginnen, namelijk de haven van Antwerpen¹⁷.

Op dynastiek gebied zochten de Nederlandse diplomaten en Oranje nog steeds naar een nieuwe soeverein voor de Lage Landen. Er ontstonden verhitte discussies onder de vroedschappen van Holland en Zeeland, voornamelijk te Amsterdam om de Franse koning Hendrik III als koning aan te duiden. Maar de Franse koning had zelf te kampen met interne twisten en weigerde het aanbod¹⁸.

Tijdens de strijd om Antwerpen hadden de verschillende vloten (Hollandse Admiraliteiten en de Zeeuwse vloot) hun handen vol met de blokkade van de Vlaamse kust. Niet alleen de schepen uit Duinkerke zorgden voor de insluiting van Antwerpen, maar ook het Spaanse landleger boekte verschillende successen¹⁹. De belegering van Antwerpen met haar 80000 inwoners gebeurde tussen 1584 en 1585, met als illustratie het voorbeeld dat Parma een

¹³ J.H.C. Blom & E. Lamberts (red.), *op.cit.*, pp.113-114.

¹⁴ Online consulteerbaar op: <http://dutchrevolt.leidenuniv.nl/Nederlands/default.htm>.

¹⁵ J. Israel, *op. cit.*, pp. 209- 212.

¹⁶ J.H.C. Blom & E. Lamberts (red.), *op.cit.*, pp. 115-116.

¹⁷ V. Enthoven, *op. cit.*, pp. 55-56.

¹⁸ J. Israel, *op. cit.*, pp. 218.

¹⁹ V. Enthoven, *op. cit.*, pp. 57.

'brug' van barges had gebouwd om de Spaanse forten aan de Schelde te linken en de stad uit te hongeren. Uiteindelijk capituleerde de stad in augustus 1585 nadat de andere steden in de Zuidelijke Nederlanden waren gevallen voor het leger van Farnese²⁰. Het keerpunt in 1585 met de Val van Antwerpen had nog een bijkomende betekenis. Op demografisch vlak trokken de vluchtelingen van de Opstand niet alleen naar Engeland en Duitsland, maar vestigden ze zich ook in het Noorden. De exodus had trouwens een historische basis door de traditionele wisselwerking met de Zeeuwse eilanden. Door de commerciële relaties trokken de opstandelingen naar de steden, wat een ruime kennisuitbreiding met zich meebracht²¹.

Met de conclusie van de Val van Antwerpen werden de bakens verplaatst. De Noordelijke Nederlanden richtten zich op Engeland in de zoektocht voor steun ter oorlogsvoering tegen de Spanjaarden. De Staten van Holland verkregen Leicester als nieuwe landsheer, maar die bleek na enige tijd evenmin efficiënt tot vereniging der Zeventien Provinciën. In de wanhopige zoektocht naar een soeverein waren de Staten-Generaal die rol zelf gaan waarnemen. De breuk tussen Noord en Zuid werd bestendig door de Val van de handelsmetropool en het succes van de Opstand in de Noordelijke gewesten.

4.2. Tweede kwart van de Tachtigjarige Oorlog

Wat was er nodig om de Opstand levensvatbaar te maken tot het oprichten van een nieuwe staat? De voornaamste vereiste was het winnen van de oorlog tegen Spanje. Hiervoor hadden de opstandelingen nood aan buitenlandse steun, financiële draagkracht en bezieling. Op internationaal gebied veranderde er veel rond 1588. De uitgezonden *Armada* van Filips II om de Engelse koningin Elisabeth I van de troon te stoten was mislukt. Engeland en de Republiek onderhielden in het conflict een gemeenschappelijk belang, namelijk de strijd tegen Spanje. Terwijl er in Frankrijk religieuze troebelen heersten, had Parma in Vlaanderen en Brabant het gezag in de koning hersteld²². Een bijzondere illustratie van het bondgenootschap met de Engelsen kan worden gevonden in het zenden van de graaf van Leicester. Robert Dudley deed zijn intrede als Gouverneur-generaal na het traktaat van Nonesuch (20 augustus 1585). Dit was het verdrag gesloten met Elisabeth I tot bescherming van de opstandelingen²³.

Op maritiem vlak had de graaf andere belangen dan de opstandelingen. Het vraagstuk tot de sluiting van de Schelde komt hierin aan bod. Het belangrijkste doel hiervoor was het beëindigen van de handel op de vijand. Hierin volgde Robert Dudley de beleidslijn van de

²⁰ J. Israel, *op. cit.*, pp. 219.

²¹ G. Asaert, *1585: De val van Antwerpen en de uittocht van Vlamingen en Brabanders*, Tiel, 2004, pp. 133-136.

²² J.H.C. Blom & E. Lamberts (red.), *op.cit.*, pp. 117-118.

²³ F.G. Oosterhoff, F.G., *Leicester and the Netherlands, 1586-1587*, Utrecht, 1988, pp.43-47.

Engelse koningin, terwijl hij echter constant in geldnood verkeerde. De verruiming van de uitvoermogelijkheden bleek de enige oplossing, door bijvoorbeeld neutralen in te zetten om Hollandse kaas naar het Iberisch Schiereiland te vervoeren. De positie van Zeeland hierin bleek telkens dubbel: zij wilden hun eigen levensmiddelen gaan exporteren en de Noord-Hollandse kooplieden tegenwerken, maar wilden tegelijkertijd een bescherming van de grenzen. De Schelde kon onmogelijk gesloten blijven, want de financiële wonden van de Admiraliteiten dienden te worden opgelost. Hierdoor breidde het systeem van de ‘convooiën en de licenten’ (cf. infra) uit²⁴. Tenslotte keerde Leicester in december 1587 terug naar Engeland en nam hij afstand van de Staten-Generaal. Daarna veranderde de beleidslijn van handel op de vijand compleet. De ‘Engelse partij’ bleef zijn hand hebben in het beleid van de Republiek. Maar de nieuwe staatsman Oldenbarneveldt ontrok vele bevoegdheden van de Raad van State. Dit kwam toe aan de partij van de Hollandse vroedschappen en de Staten van Holland, die het vertrek van Leicester toejuichten. De enige invloed die de Engelsen behielden, was de uitgebreide zelfstandigheid van de andere provincies te gebruiken in hun toekomstige handelsstrijd tegen Holland²⁵.

Ondertussen ging de Spaanse vijand tot verschillende militaire acties over. De *Armada Invencible* maakte onderdeel uit van de historische verandering van de *balance of power* van de Mediterrane wereld naar het Noorden. De strategie van Filips II bestond erin een grootschalige vloot te sturen naar Engeland en de Nederlanden met ongeziene aantallen schepen, bemanningsleden en wapentuig. Maar één van de voornaamste problemen van de *Gran Armada* was dat de verandering in scheepstechnologie van het Mediterrane naar het Atlantisch systeem een obstakel vormde. Bovendien had de vloot te kampen met logistieke problemen, evenals met mantekort, dat slechts gedeeltelijk werd opgelost met heterogene gezelschappen met weinig zee-ervaring²⁶. Toch betekende de bouw van de grootschalige vloot een grondige dreiging voor Engeland en de kroon van Elisabeth I. De rebellen in de Nederlanden aarzelden dan ook geen moment om de koningin van Engeland te assisteren, omdat ze beiden door Spanje werden bedreigd. Dit bewustzijn van gemeenschappelijk belang bleef nog gedurende enkele decennia verder leven²⁷. In de Nederlanden bewogen de legers van Parma richting Sluis. De gemoederen in Zeeland waren enorm onrustig tijdens het beleg voor de stad, maar de Staten-Generaal ondernam weinig om het Spaanse leger tegen te

²⁴ V. Enthoven, *op. cit.*, pp. 114-119.

²⁵ J. Israel, *op. cit.*, pp. 233-240.

²⁶ I.A.A. Thompson, ‘The Spanish Armada: Naval warfare between the Mediterranean and the Atlantic’, In: M.J. Rodriguez-Salgado, S. Adams, *England, Spain and the Gran Armada 1585-1604, Essays from the Anglo-Spanish Conferences London and Madrid 1988*, Savage, Maryland, Barnes & Noble Books, 1991, pp. 70-88.

²⁷ J.H.C. Blom & E. Lamberts (red.), *op.cit.*, pp. 118.

houden omdat het de situatie voor de Schelde hierdoor niet veranderde²⁸. Wanneer de geplande invasie van het Britse eiland niet doorging door stormen en de Engelse marine, bleef het invasieleger van Parma ingesloten door de scheepsmacht van de jonge Republiek. Bovendien geraakten de Spaanse legers in de Zuidelijke Nederlanden opnieuw verwickeld met de burgeroorlog in Frankrijk. Het Staatse leger onder leiding van prins Maurits boekte enkele succesvolle campagnes na de grote heroveringen van Farnese. Hierdoor werd de zogenaamde ‘Hollandse Tuin’ gesloten²⁹.

Op gewestelijk vlak had de Opstand Zeeland de mogelijkheid gegeven een lokale weg in te slaan. Reeds bij de totstandkoming van de Unie van Utrecht waren er barsten in de eens zo verenigde zeeprovincies. De feitelijke krachtmeting kwam er in de zogenaamde ‘Tien Jaren’. Tussen 1588 en 1597 werd de weg voor zelfstandigheid bevochten met Holland op drie verschillende gebieden: de inrichting van het stelsel van ‘convooien en licenten’, de blokkade van de Vlaamse zeehavens en de bestuurlijke inrichting van de Admiraliteiten³⁰. De Zeeuwen waren van oordeel dat alle scheepvaart- en goederenverkeer die via de Zeeuwse wateren passeerde, belast moest worden door het innen van de licenten. Holland trachtte dit te negeren door op de Vlaamse havens te blijven varen. Via de Staten-Generaal werd in 1588 de druk op de Staten van Holland verhoogd om de handel op de Vlaamse havens (Duinkerke; Nieuwpoort, Gravelines en op dat moment Sluis) te beletten. Zo kwamen ze tot een soort marinebegroting: ‘Ordre op de beveilinge van de zee’. Daarin werd vastgelegd wat de Admiraliteiten moesten uitreden om op de Vlaamse kusten te patrouilleren. De ‘Ordre’ betekende een versterking van de blokkadevloot, maar dit weerhield niet de geschillen rond de inning van de ‘licenten’ te stoppen³¹.

In de bovenstaande geschetste periode slaagde de Republiek erin haar staat te vormen. Met verschillende centraliserende elementen zoals de dominantie van Holland, het stadhouderschap en de bestuurskracht van Oldenbarneveldt konden de Noordelijke Nederlanden haar eigen zelfstandigheid waarborgen. Bovendien bleven de grenzen beschermd door een bescheiden landleger. Maar het beheer der zeezaken decentraliseerde door de oprichting van verschillende Admiraliteitscolleges. Zelfs Maurits had geen mogelijkheden

²⁸ V. Enthoven, *op. cit.*, pp. 121-123.

²⁹ J.R. Bruijn, *Varend Verleden: de Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende en achttiende eeuw*, Amsterdam, Balans, 1998, p. 23.

³⁰ J.H. Kluiver, *op.cit.*, pp. 84-85.

³¹ V. Enthoven, *op. cit.*, pp. 123-125.

meer om het admiraliteitswezen te gaan centraliseren, nadat de verschillende steden en gewesten de macht van Leicester en de Raad van State hadden gefnuikt³².

Vanaf 1598 was heel het gebied ten noorden van Maas en Schelde in handen van de Republiek, Groningen en de Ommelanden inclusief. Het vraagstuk of de oorlog verder moest worden gezet, vond plaats in Brabant en Vlaanderen, op zee, de Vlaamse kusten en de Zeeuwse wateren. Maurits besloot verschillende delen in het zuiden te gaan belegeren zoals de steden Grave en Sluis. Er was ook een tocht tot de verovering van Duinkerke, die als thuishaven voor de kaapvaart een doorn in het oog bleef voor het Noord-Nederlands scheepvaartverkeer. Het marcheren naar het zuidelijk land en de daarbij horende slag bij Nieuwpoort leverde echter enkel faam op voor het nageslacht van de prins³³. Een bijkomende betekenis waren de militaire hervormingen van het Staatse leger. De verandering van de bewapening van de infanterie met musketten, de standaardisatie en de schaalvergroting van de wapens waren belangrijke ontwikkelingen³⁴. Dergelijke innovaties zorgden ervoor dat de Republiek het wapenbedrijf werd van Noord-Europa. Hierdoor vermenigvuldigde het aantal wapens, wat zijn consequenties had op de marine (cf. infra).

Op buitenlands gebied had de Republiek zich als één van de grote machten van Europa laten profileren. Het leger van de rebellen had een significante groei gekend in de jaren voor 1598. Toen de Spaans-Franse vredesonderhandelingen begonnen, probeerden de diplomaten gezonden door Oldenbarneveldt, met onder andere Hugo Grotius financiële zekerheden te verkrijgen van de Fransen. Filips II daarentegen verzekerde zijn opvolging door het verlenen van de Zuidelijke Nederlanden aan zijn dochter Isabella en haar echtgenoot Albrecht van Oostenrijk. De instelling van de aartshertogen vergrootte de vredesmogelijkheden in de Nederlanden. Het vraagstuk of de Tachtigjarige oorlog een einde moest kennen, kreeg weer gehoor. Maar omdat de Frans-Spaanse oorlog juist beëindigd was, vreesden de noordoostelijke provincies in een onstabiele situatie verzeild te geraken. Bovendien wilden de zeegewesten voornamelijk reageren voor het te laat was omdat Albrecht zelf maritieme plannen had³⁵.

Op maritiem vlak werd de Schelde opnieuw gesloten omdat de Filips II in 1595 een algemeen embargo afkondigde tegenover de Zeeuwse en Hollandse schepen. Ondanks het

³² R. J. Fruin, *Tien jaren uit den Tachtigjarigen oorlog 1588-1598*, Utrecht, 1959, pp. 42-51; pp. 271-283

³³ J.H.C. Blom & E. Lamberts (red.), pp. 125-126.

³⁴ M. de Jong, *'Staat van Oorlog' Wapenbedrijf en militaire hervorming in de Republiek der Verenigde Nederlanden, 1585-1621*, Hilversum, Verloren, 2005, pp. 52-53.

³⁵ J. Israel, *op. cit.*, pp. 253-259.

nieuwe beleid van de aartshertogen, bleven de Zuidelijke Nederlanden door allerlei restricties aan Castilië gebonden. Koning Filips III, de Spaanse opvolger, ging verder met het algemeen verbod op handel met de rebellen. Deze situatie had slechte gevolgen, want de nood aan goederen uit het Noorden steeg. Maar ook de opstandelingen hadden hieronder te lijden, want hun handel op het Iberische Schiereiland werd aan banden gelegd. De Staten-Generaal reageerde met een eigen embargo, doch zonder veel succes. Want de smokkelhandel vierde hoogtij en verplichtte de Admiraliteiten, die in financiële nood zaten tot heropening van de Schelde³⁶. De economische oorlogsvoering die vanaf de jaren 1590 afspeelde, is één van ongeziene brutaliteit. Vooral op maritiem gebied werd de blokkade telkens verscherpt, met als gevolg dat de kapersactiviteiten het gevaarlijkste wapen van de vijand werden. Buiten Europa werden de economische activiteiten hoofdzakelijk aan de in 1602 opgerichte Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) overgelaten. De Admiraliteitscolleges daarentegen concentreerden zich op vier typen vlootoperaties. Ten eerste dienden de schepen de patrouillering op de rivieren en de Zuiderzee te varen. Als tweede operatie moesten ze kruisen voor de Vlaamse kust, met daarbij volgend de Noordzee en het Kanaal. Tenslotte dienden de oorlogsschepen andere handelsschepen te konvoieren. Ook expedities buitenshuis maakten de zeerebellen steeds stoutmoediger. In 1596 werd onder bevel van Johan van Duivenvoorde 24 schepen bij het eskader van de Engelsen gevoegd. De vloot veroverde bij verrassing Cadiz. Een tweede *Armada* werd georganiseerd door de Nederlands-Engelse vloot om bij de Azoren de Spaanse zilvervloot op te vangen en de Portugese kust te blokkeren. Beide expedities leverden qua buit echter weinig op³⁷.

De militaire operaties die in de periode na de slag bij Nieuwpoort plaats vonden, kregen een steeds krachtiger karakter. Om de Spanjaarden op afstand te houden, breidde de Republiek haar leger in de komende vier jaar nog meer uit, met kostelijke fortificaties en expedities. Eén van de laatste huidige Vlaamse kuststeden was gedurende de ganse periode nog in de handen van de opstandelingen. Oostende kreeg een groot garnizoen, maar capituleerde op 22 september 1604 door de kracht van Spinola's leger. Maar de Zeeuwse gewesten reageerden tegenover Albrecht en zijn generaals door Sluis, Grave en Aardenburg terug te nemen³⁸. Toch begon het financieel bestel van de Admiraliteiten te kraken in z'n voegen, want er werden te dure expedities georganiseerd. Een voorbeeld hiervan was de expeditie met 73 schepen onder leiding van Pieter van der Does, die een aanval ondernam op

³⁶ V. Enthoven, *op. cit.*, pp. 132-138.

³⁷ J.R.Bruijn, *op.cit.*, pp. 25-27.

³⁸ J. Israel, *op. cit.*, pp. 259-262.

de Canarische eilanden, maar uiteindelijk het Portugese eiland S. Thomé plunderde in 1599. Bij deze onderneming hadden de rebellen het idee de Spaanse kust voor de handel af te sluiten. Maar door de neutrale positie van Frankrijk en het handelsboycot van Filips III stortte de handel op het Iberische schiereiland in. Federico Spinola profiteerde van de hachelijke financiële situatie door met zes galeien in de haven van Duinkerke aan te leggen. Van daaruit brachten de Spanjaarden door middel van de kaapvaart schade toe aan de Nederlandse scheepvaart. In 1603 kwam één van de belangrijkste confrontaties in de slag bij Sluis, die het status-quo van de territoria bevestigde³⁹. De Republiek kon zich niet langer financieel permitteren dergelijke slagen en expedities te doen. Een ander voorbeeld hiervan waren de 23 schepen onder de Zeeuwse zeeheld Willem de Zoete, heer van Haultain, die de scheepvaart tegen Lissabon organiseerde. Hoewel zijn eerste tocht een flinke buit opleverde, werd zijn tweede reis een complete mislukking. De laatste offensieve onderneming voor het Bestand was onder Jacob van Heemskerck die wel een klinkende overwinning behaalde door de Spaanse vloot bij verrassing in de baai van Gibraltar aan te vallen op 25 april 1607. Maar deze expedities hadden toch wel een heel ander karakter dan de slagen binnenshuis. Ze gebruikten de schepen eerder als bewakingsdienst, onder meer met galeien⁴⁰. Vanaf 1607 namen er al verschillende vredesonderhandelingen plaats, want het werd duidelijk dat de tijd was gekomen voor vrede of bestand, waar de Zeeuwen een beslissende keuze innamen⁴¹.

4.3. *Het Twaalfjarig Bestand*

Het vastlopen in de nieuwe territoriale grenzen, de financiële wonden en de uitputting van de oorlog voor beide partijen zorgden ervoor dat het vraagstuk van een vrede of bestand aan de oppervlakte kwam. Rond 1607 was de oorlogspartij echter nog in de meerderheid omdat deze nog steeds het vervolledigen van het gebied van de oorspronkelijke personele unie nastreefden. Zeeland stond erop dat de goederen bestemd voor Gent, Brugge of Antwerpen eerst in de Zeeuwse havensteden moesten geleverd worden om vervolgens verder verscheept te worden. Dit was het belangrijkste standpunt van de steden Middelburg, Vlissingen en Veere die argumenteerden dat dit de reden was waarom de provincie voordeel haalde en in de oorlog standhielden. Door buitenlandse druk en de overtuiging van Oldenbarneveldt was een

³⁹ V. Enthoven, *op. cit.*, pp. 165-168.

⁴⁰ J.R. Bruijn, *op.cit.*, pp. 28-29.

⁴¹ V. Enthoven, *op. cit.*, p. 169.

voortzetting van de oorlog onmogelijk. In september 1609 begon het nadere overleg met betrekking tot het stapelrecht, de ‘convoeien en licenten’⁴².

Zeeland bleef hardnekkige weerstand bieden omdat het vreesde economisch buitenspel te worden gezet. Het opheffen van de blokkadevloot voor de Vlaamse kust was één van de bepalingen. Op dit gebied verloren de Zeeuwen duidelijk het pleit in ruil voor de vrede. De ‘convoeien en licenten’ werden verlaagd, toch niet volledig afgeschaft wat de aantrekkingskracht voor de Scheldedelta toch wat verminderde ten opzichte van Amsterdam. Maar het verplicht verbodemen van de schepen bleef gehandhaafd omdat de Zeeuwen de greep op het scheepvaartverkeer niet wilden verliezen. In tegenstelling tot de politiek ervoor wensten de Zeeuwen dus Antwerpen te laten herbloeien door lage tarievenpolitiek, terwijl de handelaars in Amsterdam hoge belastingen wilden behouden. Deze verandering verklaart zich omdat in een periode van bestand de Zeeuwse ondernemers voornamelijk zouden profiteren van een lage tarievenpolitiek als doorvoersluis naar de Scheldestad. Terwijl de Hollanders geen handel voor het centrum Amsterdam wilden verliezen⁴³.

De afspraak om de wapenstilstand te handhaven gold voor een periode van twaalf jaar. Gedurende die periode bleef de strijd gaande in buitenlandse regio’s zoals Duitsland of Indië. De buitenlandse spanningen rezen vanaf 1609, want het conflict had een internationaal karakter gekregen (cf. de Dertigjarige Oorlog). De twee groepen van protestanten en katholieken bleven verder uiteen drijven en zorgden voor regelrechte bestandtwisten. Ook in de Republiek zelf polariseerden de partijen rond de figuren van Oldenbarneveldt en Maurits van Nassau. De rol van de kolonies werd steeds belangrijker in het proces en uitbreiding van de staat van de Noordelijke Nederlanden⁴⁴.

Op maritiem gebied bleef de kaapvaart op de Spanjaarden en Portugezen voortduren. Van deze handel konden vier instanties en personen profiteren: de Admiraliteit, de reders, bemanning van de schepen en de VOC. De opbrengst vloeide voort uit nemingen door oorlogsschepen en door het vijfde deel uit de particuliere kaapvaart. De hoge inkomsten werden veroorzaakt door nemingen buiten Europa. Indirect verkreeg de Admiraliteit door de veilingbelasting, de zogenaamde rantsoenpenningen, ook financiële inkomsten⁴⁵.

⁴² J.H. Kluijver, *op.cit.*, pp. 124-128.

⁴³ V. Enthoven, *op. cit.*, pp. 142-149.

⁴⁴ J.H.C. Blom & E. Lamberts (red.), *op. cit.*, pp. 127-136.

⁴⁵ V. Enthoven, *op.cit.*, pp.211-213.

4.4. *Het vierde kwart van de Tachtigjarige Oorlog*

Hoe de Tachtigjarige Oorlog verder ontwikkelde, behoort niet meer tot de periode die in deze verhandeling van essentieel belang blijkt. Toch moet ik enkele belangrijke krachtlijnen aanwijzen, die het verloop van de oorlog verduidelijken hoe het tot een dergelijk einde is kunnen komen.

Het Twaalfjarig Bestand was voor de Zeeuwse trafiek in de Zuidelijke Nederlanden bijzonder negatief gebleken. Intern had de Republiek ook met verschillende problemen te kampen zoals de heropening van de gereformeerde strijd tussen remonstranten en contraremonstranten. Maar ook economisch gezien kreeg de Noord-zee-visserij rake klappen van de Duinkerke *privateers*. De druk werd door Spaanse successen in de Caraïben, embargo's en aanvallen op de West-Indische Compagnie enorm groot. In tegenstelling tot ervoor waren de Staatse krachten diplomatiek geïsoleerd na de vrede van Frankrijk (1598) en Engeland (1604) met Spanje. Toch verkregen ze tijdens het Bestand nog verschillende subsidies, maar vanaf 1621 waren ze alleen. Het oorlogsfront verplaatste zich naar de Duitse regio's die in een religieuze strijd verwickeld waren. In 1624, wanneer Ambrogio Spinola Breda belegerde, zakte de moraal van de Republiek naar de grond⁴⁶.

Onder Frederik-Hendrik herstelde het vertrouwen en brak het tijdperk van de 'Gouden Eeuw' aan, waar handel en scheepvaart groeiden ondanks de oorlog. De vredeswil groeide steeds sterker, vooral omdat de leiding van Holland niet langer werd betwist. Het motief om Antwerpen en de zuidelijke gewesten te heroveren kon niet meer staande gehouden worden. Een eerste oorzaak hiervan was het bondgenootschap met Frankrijk dat hierdoor in het gedrang zou komen. Ten tweede vreesde men dat de concurrentie van Antwerpen voor Amsterdam moordend zou zijn. In 1648 werd de Vrede te Munster gesloten met verschillende voorwaarden die sterk leken op die van met het Bestand. Het enige verschil was dat ze definitief waren, dit wil zeggen dat Spanje de Republiek als soeverein erkende en de 'sluiting' of eigenlijk controle van de Schelde behouden bleef⁴⁷. Zeeland stond open voor de vrede, maar wel op voorwaarde dat enkel een bestand zou worden gesloten. Hierbij gebruikten de Staten van Zeeland argumenten als de onverzoenlijkheid met Spanje, de waakzaamheid van de oorlog en de schade die men zou oplopen bij het openen van de Schelde. Dit territoriaal recht werd verkregen, maar de blokkade van de Vlaamse zeehavens bleef een heikel punt. In

⁴⁶ J. Israel, *op. cit.*, pp. 478-485.

⁴⁷ J.H.C. Blom & E. Lamberts (red.), *op.cit.*, pp. 146-148.

de Staten-Generaal stonden de Zeeuwen alleen in hun voorkeur voor een bestand, wat de suprematie van Holland bestendigde⁴⁸.

4.5. Aspecten van het conflict

De militaire impact van de Tachtigjarige Oorlog hoeft niet overdreven te worden, maar kenmerkt zich tot bepaalde veranderingen. De vernieuwde maritieme technologie, de oorlog op zee en de economische suprematie van de Nederlandse havens zorgden ervoor dat het militaire en politiek systeem aangepast werd aan de commerciële belangen van de Zeven Provinciën. De onderverdeling in vijf verschillende Admiraliteiten waren een manier van de Republiek om de financiën te spreiden voor succesvolle handelsrelaties te volbrengen⁴⁹. De historicus Glete wijst op het ontstaan van een professioneel geleide vlootorganisatie tussen 1500 en 1650⁵⁰. De transformatie van oorlogsvoering op zee betrof een systeem van de territoriale staten en de maritieme rol in dat staatsvormingsproces. De Republiek tijdens de Tachtigjarige Oorlog komt in zijn werken naar voor als voorbeeld van een nieuwe economische leider tussen de verschillende commerciële communicatielijnen en als pionier van de langeafstandshandel. Hierdoor ontwikkelde zich in de Staatse Nederlanden een maritieme expansie over de ganse wereld. De technologische transformatie die hiermee gepaard ging zorgde voor een groei van de wapenhandel, scheepsuitrusting en de professionalisering⁵¹. Of deze ontwikkeling strookt met de geschiedenis van de Zeeuwse Admiraliteit van 1585 tot 1609 zal in de conclusie (cf. infra) geformuleerd worden.

In zee tastte de Republiek haar grenzen af en moest de staat leren dat een zuivere ‘Nederlandse Armada’ onder leiding van Pieter van der Does een zeer stoutmoedige, maar dure onderneming bleek te zijn. De aanval met 73 schepen, velen in slechte staat, vertrok naar de Canarische eilanden, waarna ze naar West-Afrika afweken om het Portugese eiland S. Thomé te plunderen. Dit bleek geen onverdeeld succes te zijn, want de bemanningen kregen te kampen met malaria en werden bevolen terug te keren. Dergelijke expedities werden gefinancierd door de Staten-Generaal, evenals een deel van het geld voor de blokkade voor de Vlaamse havens. Maar schepen bestemd tot konvooiering werden door de Admiraliteiten zelf betaald. In het totaal wisselde volgens Bruijn het aantal schepen niet zoveel van jaar per jaar:

⁴⁸ J.H. Kluiver, *op.cit.*, pp. 167-173.

⁴⁹ J. Glete, *Warfare at sea, 1500-1650, Maritime conflicts and the transformation of Europe*, New York, Routledge, 2000, pp.165-169.

⁵⁰ Dit komt ter sprake in zijn pionierswerk: J. Glete, *Navies and Nations, Warships, Navies and State Building in Europe and America 1500-1860*, Stockholm, 1993; G. Parker, *The Military Revolution. Military innovation and the Rise of the West 1500-1800*, Cambridge, 1992.

⁵¹ J. Glete, *op.cit.*, pp.1-6.

gemiddeld tachtig schepen. Het was meer de veelzijdigheid aan taken die het beleid kenmerkte⁵².

Tijdens de Tachtigjarige Oorlog was er bovendien een belangrijke rol weggelegd voor een bepaalde sociale klasse: de reders. Zij hadden belangen inzake de handel overzee en alle andere vormen van het zakenleven. Individuele reders staken in de Noordelijke Nederlanden vanaf de zestiende eeuw steeds meer kapitaal in scheepvaartondernemingen. Deze sociale gemeenschap verkreeg naast economische macht ook politieke invloed in de verschillende vroedschappen van de Zeeuwse en Hollandse steden. De groei van deze groep nam gestadig toe na het jaar 1590. Er ontstond een bepaalde regentenklasse die het steeds meer voor het zeggen kreeg gedurende de ‘Gouden Eeuw’⁵³. Welke andere individuen een belang hadden bij de zeeoorlog komt in deze scriptie aan bod.

Op politiek vlak hadden alle maritieme en militaire innovaties hun invloed. De verschillende gewesten streefden hun eigen belang na. Zo kan ik de Zeven Provinciën opdelen in zeegewesten en landgewesten. Bovendien waren de verschillen tussen de zeegewesten onderling ook aanwezig: de belangen van Holland strookten niet altijd met de Schelde-politiek van de Zeeuwen. Maar de maritieme successen van de expedities, blokkadevloot en kruiseskaders maakten van de Republiek een samengestelde staat met verschillende gedecentraliseerde Admiraliteiten die een gemeenschappelijk eenheidsbelang hadden: het winnen van de zeeoorlog.

Met de militaire, maritieme, sociale en politieke aspecten te kaderen is het luik van de Tachtigjarige oorlog afgerond. Deze oorlog was steeds een economische oorlog, bedoeld om de eigen handel superieur te maken ten opzichte van de Spaanse vijand. Aan dit economisch beleid hebben de Admiraliteiten niet alleen meegewerkt, maar daardoor is ook de staat van de Republiek gevormd.

⁵² J.R. Bruijn, *op.cit.*, pp. 26-27.

⁵³ C.R. Boxer, ‘De Tachtigjarige Oorlog’ in: *Idem, Zeevarend Nederland en zijn wereldrijk 1600-1800*, Leiden Sijthoff, 1965, pp. 35-36.

5. De instelling van de Admiraliteit

5.1. De vijf Admiraliteiten van de Republiek

5.1.1. Geschiedenis

De ontstaansgeschiedenis van de Admiraliteit blijkt een zaak geweest te zijn van twee gewesten: Vlaanderen en Zeeland. Bij de aanstelling van de eerste Admiralen tijdens de regering van Lodewijk van Male (1346-1384) trad de eerste organisatie op van een scheepsmacht. De functie van de Admiraal behelsde het optreden als aanvoerder van de handels- als van de oorlogsvloot. In diezelfde vloot voeren de koopvaarders ter bescherming van elkaar in formatie onder het admiraalschap. Expedities van de oorlogsvloot werden onder het leiderschap van een ervaren Admiraal geplaatst⁵⁴. In Vlaanderen kwam deze functie aan de oppervlakte tijdens de Honderdjarige Oorlog (1337-1453) tussen Engeland en Frankrijk. Omdat de Vlaamse kooplieden met beide landen handel dreef, werd Jan de Buuc door de Bourgondische hertogen als Admiraal aangesteld⁵⁵. Er viel een verschil op te merken tussen Vlaanderen en de andere Nederlandse gewesten. Daar leverden de steden en staten het bestuur van het zeewezen. Hoewel het zelfstandig bestuur van het zeewezen zou verminderen met de komst van de stadhouders, bleven Zeeland en Holland zich vasthouden aan gewestelijke autonomie⁵⁶.

Wanneer de Bourgondiërs en de Habsburgers aan het bewind waren, ondernamen de hertogen de politiek om het zeewezen te centraliseren. Vanuit de optiek van Pollentier lag de weg open voor de Nederlanden om een grote zeemacht te worden. Filips de Goede creëerde omstreeks 1450 de titel van 'Kapitein-generaal en Admiraal van de zee', van wie de bevoegdheid gold voor alle XVII Provinciën. Deze bevelhebber van de vloot kreeg het toezicht over de bewaking van de kust, de uitrusting van de schepen en de betaling van het zeepersoneel. In tegenstelling tot de periode van Lodewijk van Male mochten de Admiralen kapersbrieven en paspoorten verlenen ter bescherming van de handelsvloot⁵⁷. Een beslissing genomen in het kader van de centralisering, kwam wanneer Wolfaart benoemd werd tot Admiraal-generaal. In Zeeland had hij nagenoeg soevereine macht, gezien hij afkomstig was van het geslacht van Borselen, heren van Veere. De dood van Karel de Stoute te Nancy luidde het einde van het gecentraliseerd bestuur in, maar niet voor lang. Op 8 januari 1488

⁵⁴ F. Pollentier, Admiraliteit. In: G. Asaert (red.) *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, I, Bussum, De Boer Maritiem, 1976, p. 295.

⁵⁵ R. DeGryse, De admiraals en de eigen marine van de Bourgondische hertogen, 1384-1488. In: *Mededelingen van de Marine Academie*, 17, 1955, pp. 142-145.

⁵⁶ F. Pollentier, Admiraliteit. In: G. Asaert (red.), *op.cit.*, p. 296.

⁵⁷ F. Pollentier, *De Admiraliteit en de oorlog ter zee onder de Aartshertogen (1596-1609)*, Brussel, Koninklijk Legermuseum, 1972, pp.3-11.

vaardigde Maximiliaan van Oostenrijk een ordonnantie uit die de admiraalsfunctie beter afbakende. De bevoegdheid die de Admiraal verkreeg, was een gerechtelijke functie. De schepenbanken, alsook de gewestelijke Raden en de Grote Raad dienden zich niet langer met de rechtszaken van het zeezezen te bemoeien. In deze zin werd de Raad van Admiraliteit opgericht, die een bestuurlijke bevoegdheid had over de Lage Landen. Overeenkomstig met de ordonnantie kreeg de Admiraliteit haar zetel te Veere. Wanneer de Veerse familie uitstierf werd de instelling verplaatst naar Gent⁵⁸. De situatie voor de Opstand leverde voor de Admiraliteit centralisatie op vanwege de Bourgondische hertogen. Toch vallen er al gewestelijke motieven op te merken, omdat het admiraalschap werd aangetrokken tot de haven van Veere.

Met het begin van de Opstand kwam er een einde aan de centraliserende pogingen om van de Admiraliteit één centraal bestuur te maken. Het hoeft niet te verbazen dat de Republiek niet één, maar vijf verschillende Admiraliteitscolleges oprichtte omdat de verschillende provincies op institutioneel niveau veel soevereiniteit behielden. De opstandige zeegevesten erkenden Willem van Oranje als hun Admiraal-generaal. Hij benoemde in 1573 verschillende bevelhebbers tot Admiraal in Zeeland en Vice-admiraal in Holland. De komende decennia leverde dat door de wisselende strijdkans een proces van grote en kleine veranderingen op. In de 26 artikelen van de Unie van Utrecht werd er echter over de verdediging van het maritiem rijk niets vastgelegd. Bovendien was er van krachtig centraal gezag vanwege de Staten-Generaal nooit sprake⁵⁹.

Het creëren van een verdedigend verbond in de maritieme strijd tegen de Spaanse vijand vereiste wel enige samenwerking in de Republiek. De belangrijkste grondslagen in de oprichting van de vijf Admiraliteitscolleges lagen op verschillende niveaus. Op politiek vlak werd met de komst van Robert Dudley, de graaf van Leicester, een nieuwe landvoogd in 1586 ingezet. Hij richtte drie Admiraliteitscolleges op te Vlissingen, Rotterdam en Amsterdam die ondergeschikt bleven aan de Raad van State. In Noord-Holland verkregen ze nog een vierde na zijn vertrek te Hoorn⁶⁰. Hierbij dien ik aan te vullen dat Oostende een eigen Admiraliteit bezat, maar door fel toedoen van de Zeeuwen in 1588 opgegeven werd⁶¹. Wanneer Maurits door de Staten-Generaal tot Admiraal-generaal werd aangesteld, deed men een poging tot het creëren van een overkoepelend College van Superintendentie. Door de veelheid aan

⁵⁸ F. Pollentier, Admiraliteit. In: G. Asaert (red.), *op.cit.*, pp. 296-300

⁵⁹ J.R. Bruijn, *op.cit.*, pp. 15-16.

⁶⁰ F. Pollentier, Admiraliteit. In: G. Asaert (red.), *op.cit.*, pp. 300-301.

⁶¹ A.P. van Vliet, Van Wangedrogt naar Comité : De Zeeuwse marineorganisatie (1572-1795). In: J.R. Bruijn, A.C. Meijer, A.P. van Vliet (red.), *Marinekapiteins uit de achttiende eeuw. Een Zeeuws elftal*, Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, Middelburg, 2000, p. 10.

tegenstrijdige meningen van de gewesten werd de instelling snel ontbonden, dat bedoeld was ter vervanging van de Raad van State. Deze moest echter plaats ruimen voor de Staten-Generaal en bleef slechts van belang in het opstellen van de Generale Petitie, een staat van oorlog waarin de financiën voor de vloot werden opgevoerd. Dit werd verdeeld op basis van een bepaalde quote, naar de draagkracht van de verschillende landsprovincies. In 1588 ressorteerden de Admiraliteitscolleges rechtstreeks onder de Staten-Generaal voor de zeezaken in hun gebied⁶². Hierbij werd de Raad van State verder uitgehold als instelling van het algemene beleid en bleef het gedecentraliseerd karakter van de marine behouden.

In tegenstelling tot de zuiderburen waar het centraal bestuur van de Admiraliteit te Brussel werd geplaatst naast de landvoogd, had Maurits met een resolutie in 1597 de eigenlijke werking van de Admiraliteiten vastgelegd. De verschillende Admiraliteiten hadden hun zetel te Middelburg (Zeeland), Rotterdam (Zuid-Holland) en Amsterdam (Noord-Holland). In het Noorderkwartier werd het bestuur om de drie maanden gewisseld tussen Enkhuizen en Hoorn. De vijfde Admiraliteit werd te Dokkum (Friesland) opgericht in 1596⁶³. De belangrijkste vorm van uniformiteit als wapen tegen Spanje werd gevormd door de Staten-Generaal met de Instructie van Honderd Artikelen. Hierin werd het functioneren op gebied van vergaderen, personeel en beheer van gelden op papier gesteld. Gedurende twee eeuwen bleef deze Instructie van kracht⁶⁴.

Een tweede grondslag in de totstandkoming van de colleges was de financiering van de Admiraliteit die via de ‘convooien en licenten’, een belastingsmiddel tot heffing van in- en uitvoer, een eigen inkomst bezaten. In 1586 werden ze een ‘generaliteitsmiddel’, met als gevolg dat alle gewesten onder één tarief bleven, in tegenstelling tot de stedelijke retributies aan het begin van de Opstand. Dit systeem van belastingsheffing bood veel voordelen aan de opstandelingen, omdat de handel gewoon kon continueren, terwijl er geld beschikbaar was voor de oorlog⁶⁵. In tijden van oorlog rekende de Admiraliteit op ‘extra-ordinaris’ inkomsten, waarvoor de Raad van State een begroting had gemaakt. Deze financiering gebeurde op basis van het quotestelsel. Elk gewest had volgens de verdeelsleutel een ander percentage bij te dragen. Het grootste gewest Holland droeg het grootste aandeel van 58% bij. Friesland behielp 12%, terwijl Zeeland slechts 9% van de begroting diende te vullen. De andere vier provincies leverden van 4 to 6% bij de verdeling. Bij dit financieel middel moeten echter

⁶² J.R. Bruijn., *op.cit.* p. 16.

⁶³ F. Pollentier, Admiraliteit. In: G. Asaert (red.), *op.cit.*, pp. 301-304.

⁶⁴ J.R. Bruijn, *op.cit.*, p. 16; voor de volledige instructie zie: L. Eekhout, *Het Admiralenboek, De vlagofficieren van de Nederlandse marine 1382-1991*, Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 1992, pp. 162-171.

⁶⁵ V. Enthoven, *op.cit.*, pp.51-52.

enkele vraagtekens geplaatst worden, want subsidies werden niet altijd uitbetaald. De verdeelsleutel stond met andere woorden onder druk omdat de landgewesten voorkeur gaven aan condities voor het leger. In de zeventiende eeuw werden aanvullingen voorzien voor het financieel beleid op basis van twee nieuwe belastingen: last- en veilgeld⁶⁶.

Op maritiem vlak bleven de oorlogsschepen bezit van de Republiek, want ze waren in principe 's lands schepen. De admiraliteitsraden bleven dus generale instellingen, die ressorteerden onder de Staten-Generaal. Hoe het bestuur van de Admiraliteit werd samengesteld, was een afspiegeling van de generaliteitsgedachte. Toch vormde het Zeeland hier een uitzondering op, want de zeven Gecommitteerde Raden, het feitelijke dagelijks bestuur, bezat eveneens het Admiraliteitsbestuur. Pas in 1597 kwam hier slechts een gedeeltelijke verandering in⁶⁷. Het vormt dus een interessante casus om de invloed van dat bestuur op de oorlogspolitiek vast te stellen bij de beslissingen van de Admiraliteit van Zeeland.

5.1.2. Organisatie

Hoewel de Admiraliteitscolleges onder toezicht van centrale instellingen en stadhouder waren geplaatst, bestond er enige lokale continuïteit en autonomie. Een treffend voorbeeld van die zelfstandigheid vond plaats te Zeeland, waar het lokale bestuur vereenzelvigd was met het 'generale' college. Verklaringen hiervoor dienen te worden gezocht in de bijzondere aandacht voor de Admiraal-generaal voor het 's lands leger en de moeilijkheid om een 'generaliteitscompromis' te vinden tussen de opstandige gewesten met betrekking tot het zeewezen. Ook het overleg op de 'Haagse Besognes', een generale vergadering van de Admiraliteitscolleges, had weinig effect om de oorlogsvloot eendrachtig te organiseren.

De eigenlijke organisatie van de Admiraliteit kwam neer op zeven raadsleden per college, waarvan de meerderheid der bestuursleden uit de regio afkomstig was. Aan het hoofd van ieder college stond de Admiraal-generaal. Wanneer deze afwezig was, werd hij vervangen door een vertrouwenspersoon. De benoeming van de andere leden gebeurde altijd door de Staten-Generaal. Het aantal van zeven raadslieden gebeurde naar analogie van de zeven gewesten. Later kwam het voor dat het bestuursaantal werd uitgebreid van tien tot

⁶⁶ J.R. Bruijn, *op.cit.*, p. 19.

⁶⁷ J.R. Bruijn, *op.cit.*, p. 17.

twalf. Deze leden waren meestal elders gevestigd, buiten de provincie waar de zetel thuishield⁶⁸.

In het bestuur hadden de leden uit de directe geografische omgeving altijd de meerderheid. Vele zaken die bij een college aanhangig werden gemaakt, hadden dus betrekking op de eigen regio of provincie. Bovendien waren de hoogste drie functionarissen telkens afkomstig uit de stad van de zetel. Zowel de Advocaat-fiscaal, de Secretaris, als de Ontvanger-generaal (ook wel Thesourier-generaal) waren voor het leven benoemd. Zij waren permanent aanwezig, in tegenstelling tot de andere gedeputeerden ter Raad van Admiraliteit die voor hun zittingstermijnen kwamen. De drie hogere ambten konden op het bestuur hun stempel drukken, evenals enige continuïteit verzekeren in de zeezaken. Zelfs bij lagere functionarissen was er sprake van opvolging in mannelijke lijn om de gebruiken in ere te houden⁶⁹. De Advocaat-Fiscaal had de verantwoordelijkheid de overheid te representeren in de rechtszaken van de Raad ter Admiraliteit. Daarnaast hield hij toezicht op ontvangers van belastingen op de in- en uitgaande post. Hiervoor verzorgde de Secretaris de notulen en resoluties. De financiële afwikkeling van de oorlog was in handen van de Ontvanger-generaal. Op het lager niveau waren de equipagemeesters verantwoordelijk voor de uitreding van oorlogsschepen en het goed beheer van de zeehavens. De collecteurs, commiezen en chercheurs stonden in voor de inning der ‘convooien en licenten’. Voor de aanmonstering van het bootsvolk werden dan weer commissarissen aangesteld⁷⁰.

5.1.3. Bevoegdheden

De Admiraliteitscolleges hadden een divers pakket aan taken en bevoegdheden. In de eerste plaats waren de Raden ter Admiraliteit bevoegd voor de zorg van de oorlogsvloot. Hiertoe behoorden de bouw, de reparatie, het bemannen van schepen, het voorzien van oorlogstuig en andere uitrusting van de schepen. Daartoe beschikten de colleges over werven voor nieuwbouw en reparatie, pakhuizen en lijnbanen in samenwerking met een uitgebreid aantal personeel. Havens waren over verschillende locaties verspreid, zoals in Zeeland te Middelburg, Veere, Vlissingen en Zierikzee⁷¹.

Een tweede bevoegdheid hield de verzorging van de financiën in van de Admiraliteitscolleges. De heffing en inning van de ‘convooien en licenten’ gebeurde op alle

⁶⁸ H.E. Grootmeyer, De Admiraliteiten. Beknopt overzicht der diverse organisatie, in: *MarineBlad*, 1970, pp. 472-481.

⁶⁹ J.R. Bruijn, *op.cit.*, pp. 19-20.

⁷⁰ A.P. van Vliet, Van ‘Wangedrogt’ In: J.R. Bruijn, A.C. Meijer, A.P. van Vliet (red.), *op.cit.*, p. 13.

⁷¹ J.P. Sigmond, *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800*, Amsterdam, De Bataafse Leeuw, 1989, p. 137.

inkomende schepen en goederen in de havens, langs de rivieren en grenswegen. Deze behoorden tot de belangrijkste inkomsten van de colleges. Bovendien evolueerde de belasting naar een algemeen ‘generaliteitsmiddel’ van de Republiek, omdat ze van bovenaf werden vastgelegd door de Staten-Generaal (cf. supra). De tarieven hiervoor werden verdeeld over de vijf districten van de Republiek. De Admiraliteit van Friesland had de bevoegdheid voor de gewesten Groningen, Friesland en de oostelijke Waddeneilanden. Onder de Admiraliteit van Amsterdam ressorteerden de eigen haven, Texel, Vlieland en de gewesten Utrecht en Gelderland. Het college van het Noorderkwartier had noordelijk Holland, het gewest Overijssel, met Zwolle en Hasselt als kantoor. De Maze droeg zorg voor het zuidelijk deel van Holland, Staat-Brabant, Betuwe en Staats-Limburg. Terwijl had de raad van Middelburg de financiële bevoegdheid over Zeeland zelf, Staats-Vlaanderen en delen van westelijk Brabant. Hieruit valt af te leiden dat de Admiraliteiten van Zeeland en Rotterdam bevoegdheid hadden over de Scheldemondingen. Op deze manier was elke Admiraliteit zelf verantwoordelijk voor haar ‘ordinaris’ inkomsten. In tijden van oorlog konden ze echter rekenen op extra gelden van de Staten of Staten-Generaal.⁷² Deze ‘extra-ordinaris’ inkomsten werden verdeeld op basis van de verdeelsleutel (cf. supra) van de Raad van State⁷³.

Een volgende manier tot het uitbouwen van financiële inkomsten was via de kaapvaart. Hiervoor verstrekten de Staten-Generaal of de Admiraal-generaal commissiebriefen aan particulieren. Deze kapersbrieven waren een vorm van controle op de activiteiten van de particulieren. De heren van de raden fungeerden als een soort prijsrechters tot het verdelen van de buit. Verschillende veilingen werden door vendumeesters georganiseerd. Om niet aan belangenvermenging te doen mochten de Raden niet investeren in de kaapvaarders of buitgoederen aankopen. In de praktijk liep dit echter anders⁷⁴.

In de derde plaats waren de Raden ter Admiraliteit bevoegd voor de rechtspraak van veroverde schepen. Ook voor andere geschillen van het beleid te water was de Admiraliteit bevoegd als rechtsinstelling. In de Prinsenhoven, de tijdelijke verblijfplaatsen van de stadhouders, werd bijna dagelijks vergaderd over het bestuur. Het aanhoren van zaken, alsook verschillende besluiten werden daar geformuleerd. Wanneer er van zeeroof sprake was, werd dat berecht. Dit wil zeggen dat het dan ging om het maken van prijzen of buitgoederen zonder in het bezit te zijn van een geldende commissiebrief. Strafbare feiten op de schepen die niet door de zeerijksraad werden behandeld, moesten berecht worden voor het college. Ook het

⁷² F.L. Diekerhoff, *De oorlogsvloot in de zeventiende eeuw*, Bussum, Fibula-Van Dishoeck, 1967, p.21.

⁷³ J.R. Bruijn, *op.cit.*, p. 17-19.

⁷⁴ A.P. van Vliet, Van ‘Wangedrogt’ In: J.R. Bruijn, A.C. Meijer, A.P. van Vliet (red.), *op.cit.*, p. 13; J.R. Bruijn, *op.cit.*, p. 17-19.

ontduiken van belastingsgelden zoals de ‘convoeien en licenten’ werd berecht door de heren ter Admiraliteit⁷⁵.

Maar de belangrijkste bevoegdheid van de Admiraliteiten was de uitreding, onderhoud en bevel over de oorlogsvloot. De schepen werden ingezet voor een veelheid aan taken. In de eerste plaats dienden ze de controle over de in- en uitvoer te behouden. Bovendien werden ze ingezet als blokkadevloot tegen de havens van Duinkerke, Oostende en Nieuwpoort. Zo fungeerden ze als kruiseskaders om de belangrijkste Vlaamse kusten en binnenwateren te controleren. Dit wil niet zeggen dat er geen sprake was van omzeiling door de Vlaamse schepen, maar de druk op de Zuidelijke gewesten bleef gedurende de ganse Tachtigjarige Oorlog behouden. Als derde taak fungeerde de oorlogsvloot vaak als konvooi van belangrijke handelsschepen, evenals voor de visserij. Door de versnippering van krachten was er af en toe nood aan een bijzondere opdracht, zoals het roven van de Spaanse havens⁷⁶.

5.1.4. Positionering t.o.v. andere instellingen

De voornaamste positionering ten opzichte van de andere instellingen hield de tweedeling in van zowel gewestelijke als centrale belangen. De Admiraliteiten ressorteerden aanvankelijk onder de Raad van State. Na het vertrek van Leicester en de politiek van Maurits tot centralisering dienden de colleges zich te verantwoorden voor de Staten-Generaal. Dat hierbij de centrale belangen tegenover de Spaanse vijand centraal stonden ligt voor de hand. Maar dit betekent niet dat er nooit sprake was van enig gewestelijk of zelfs lokaal belang bij het beleid van de Admiraliteiten. In tegenstelling tot de andere Admiraliteiten waren de Zeeuwse Raden ter Admiraliteit ook aangesteld als Gecommitteerde Raden van de Staten van Zeeland. De leden legden dus een eed af om zowel het generaliteitsbelang als het gewestelijk belang te dienen⁷⁷. Zo konden de maritieme belangen van het gewest wel eens verwickeld geraken met de algemene politiek. Het is dan ook niet verwonderlijk dat Zeeland voor haar marine op centraal niveau subsidies afdwong. Andere gewesten hadden de mogelijkheid zich hiertegen te verzetten en deden dat volop in de vergaderingen van de Staten-Generaal.

⁷⁵ A.P. van Vliet, Van ‘Wangedrogt’ In: J.R. Bruijn, A.C. Meijer, A.P. van Vliet (red.), *op.cit.*, p. 13.

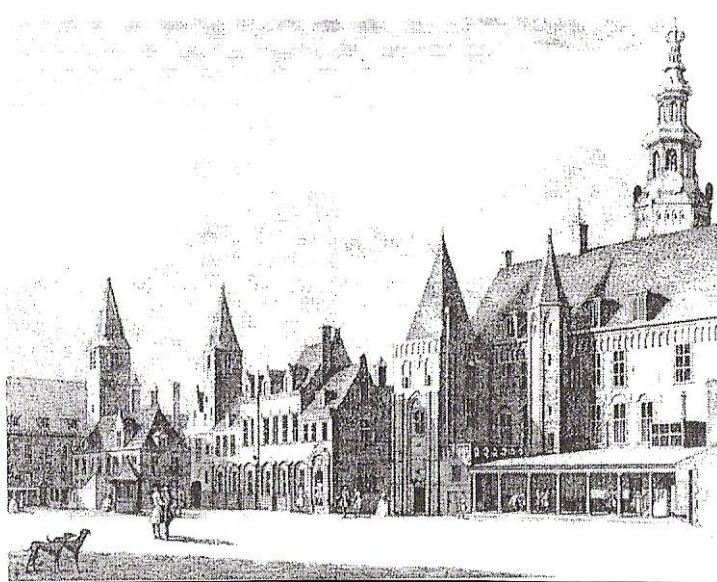
⁷⁶ S.W.P.C. Braunius, Oorlogsvaart. In: G. Asaert (red.) *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, II, Bussum, De Boer Maritiem, pp. 316-346.

⁷⁷ J.R. Bruijn, ‘Een bestuurlijk wangedrocht en zijn voordelen voor historisch onderzoek.’ In: *Nehalennia*, 65, 1987, pp. 5-6.

5.2. De Zeeuwse Admiraliteit

5.2.1. Geschiedenis

Zoals reeds vermeld had de Admiraliteit in de Nederlanden voor 1558 haar zetel te Veere. De stad werd uitgebouwd tot een vaste vlootbasis, ter bescherming van de belangen van Holland met zijn grote handels- en vissersvloot. Tijdens de ommezwaai van de Opstand kwam er een einde aan de centrale politiek⁷⁸. Elke stad benoemde daarvoor nog haar eigen Admiraal tot en met het jaar 1574. Daarna werd de Vlissingse Admiraal aangesteld tot hoofd van de drie vlooteenheden te Veere, Vlissingen en Zierikzee⁷⁹. Na de verovering van Middelburg en de Pacificatie van Gent (8 november 1576) lag het beheer van admiraliteitszaken in handen van de Gecommitteerde Raden te Middelburg. In 1586 bestendigde Leicester dit, als landvoogd van de Republiek door vier Admiraliteitscolleges op te richten, waaronder die van Zeeland te Middelburg. Het prijzenhof dat hierbij te Vlissingen gevestigd was verdween⁸⁰. Pas op 14 juni 1597 kwam er een einde aan het gekibbel van stedelijke en regionale belangen. Er werd een tijdelijke regeling aangenomen ter bestuur van het zeewezen, uitgevoerd door de Staten-Generaal. Maar de oprichting van de vijf Admiraliteitscolleges werd een blijvend feit tot aan de val van de Republiek. Alle pogingen om de Zuid-Hollandse en Zeeuwse Admiraliteiten te verenigen, liepen schipbreuk. De abdij van Middelburg fungeerde hierbij als hoofdkwartier van het Zeeuws college.



Afbeelding 2: De abdij van Middelburg, vergaderplaats van de Zeeuwse Admiraliteit

⁷⁸ J.R. Bruijn, *op.cit.*, pp. 14-15.

⁷⁹ L. Eekhout, *op.cit.*, p. 18.

⁸⁰ J.R. Bruijn, *art.cit.* p. 5.

5.2.2. Organisatie

De vergadering van de Zeeuwse Admiraliteit bestond uit tien afgevaardigden. Enerzijds waren er de gedeputeerden van Zeeland, respectievelijk uit Middelburg, Vlissingen, Veere, Goes, Tholen en Zierikzee. Anderzijds hadden drie niet-Zeeuwen toegang tot het college. Zij waren de ‘Edele Mogende Heeren de Gecommitteerde Raden ter Admiraliteit in Zeeland’, afkomstig uit het Hollandse Noorder- en Zuiderkwartier en Utrecht. Daarenboven was er een vertegenwoordiger aanwezig van de Eerste Edele, de prinsen Willem van Oranje en Maurits van Nassau representerend. Binnen het college bezaten de Zeeuwen dus altijd de meerderheid⁸¹. De nominaties van die personen gebeurden meestal door een andere college. Zo moest de Admiraliteit van Zeeland zelf in 1590 gekwalificeerde personen nomineren om in het college van Holland te zetelen⁸². De leden van de Zeeuwse Admiraliteit waren tevens leden van de Staten van Zeeland. Door de samenstelling van beide ambten lag het moeilijk gewestelijke kwesties geen voorrang te geven. Bovendien vervulden de vertegenwoordigers bijna jarenlang hun functie, omdat ze slechts door de steden werden ontboden. De financiële verantwoording van de zeezaken dienden de leden af te leggen aan de Rekenkamer van Zeeland. Vandaar dat de *rekeningen te water* een aparte sectie inhouden bij de Ontvanger-generaal (in deze periode nog Thesourier-generaal tot aan het overlijden van Jacob Valcke in 1603). Deze nieuwe positionering ten opzichte van de Rekenkamer vond plaats in 1594, wanneer Zeeland niet langer haar kamer van financiën met Holland wou delen⁸³. Voor de taakuitvoering hadden de Admiraliteitscolleges de beschikking over een klein ambtenarenapparaat. De afhandeling van de opgebrachte prijzen en buitgoederen werden door de vendumeesters, controleurs als deurwaarders behandeld. Terwijl de equipagemeesters zorgden voor de uitrusting van de oorlogsbodems, verzamelden de collecteurs, chercheurs en commiezen de belangrijkste belastingen, namelijk de ‘convooien en de licenten’. Voor de aanmonstering van het bootsvolk, het vertrek van de oorlogsschepen en de bewapening van de koopvaardij en visserij werden er commissarissen aangesteld⁸⁴.

In Zeeland was er sprake van een uitzonderlijke situatie. De Gecommitteerde Raden van de Staten van Zeeland waren ook aangesteld tot de Raden ter Admiraliteit. Dezelfde individuen vergaderden dus ‘s morgens over het dagelijks bestuur van de provincie, terwijl ze

⁸¹ A.P. van Vliet, Van ‘Wangedrogt’ In: J.R. Bruijn, A.C. Meijer, A.P. van Vliet (red.), *op.cit.*, p.10-11.

⁸² J. Japikse, *Resolutiën der Staten-Generaal van 1576 tot 1609*. 's-Gravenhage, 1915-1970, 1590, p. 201.

⁸³ J. Israel, *op. cit.*, p. 291.

⁸⁴ A.P. van Vliet, ‘De Staatse Vloot in de Tachtigjarige Oorlog’ in: J.R. Bruijn, C.B. Wels, *Met man en macht: De militaire geschiedenis van Nederland 1550-2000*, Amsterdam, Balans, 2003, pp. 44-62.

's middags de maritieme belangen van het gewest behartigden (met uitzondering van drie niet-Zeeuwen)⁸⁵. Belangenverstrengeling van de Zeeuwen mogen we dan ook niet uitsluiten.

5.2.3. Bevoegdheden

De voornaamste bevoegdheden van de Zeeuwse Admiraliteit hangen samen met de verschillende taken van de Admiraliteitscolleges. De eerste bevoegdheid was de zorg voor de vloot die in handen was van de verschillende equipagemeesters per haven. Wat de rol was van die equipagemeester werd in een *instructie* opgesteld⁸⁶. In de algemene Instructie van de Honderd Artikelen werd in 1597 het takenpakket volledig vastgelegd. Elke equipagemeester diende oorlogsschepen met averij te laten herstellen. Wanneer een schip opgelegd moest worden, werd er een verkoop georganiseerd. De aankoop en nieuwbouw van schepen behoorden ook tot zijn verantwoordelijkheid tot het uitreden van oorlogsbodems⁸⁷. Met betrekking tot de scheepsbouw en bemanning werden alle Admiraliteiten, dus ook de Zeeuwse geconfronteerd met enkele zaken. Wanneer de lente was aangebroken moesten de oorlogsschepen worden uitgerust en bemanningen verworven. In de nazomer keerden vele schepen terug en kwam het probleem van de afbetalingen⁸⁸.

Net als de andere Admiraliteitscolleges was de Zeeuwse Admiraliteit ook financieel bevoegd voor een groot deel van haar eigen inkomsten. Welke rol de 'convooien en licenten' speelden, werd al aangestipt. Het was vooral Zeeland dat geen enkel middel onbetuigd liet om de eigen handel te bevorderen tegenover de andere provincies. Het saldo van de inkomsten diende positief te zijn en dit kon door het aanwenden van lagere tarieven. Maar er ontstonden hierdoor verschillende conflicten met de Hollandse Admiraliteiten, die de onjuiste opgaven over de 'convooien en licenten' als obstructie zagen van de regels van de Staten-Generaal. Bovendien regende het klachten over de te betalen 'licenten' bij de Zeeuwse binnenwateren, terwijl de reder in Holland al ter plaatse een belasting had betaald⁸⁹. Tot het 'Provisioneel acoord' werd opgesteld om het goederenverkeer tussen Holland en Zeeland onbelast te maken. Hierop volgden verschillende inbreuken vanwege Holland die paspoorten verstrekten voor het varen op de Vlaamse havens⁹⁰. De tijdelijke afspraak van het 'Provisioneel acoord' bleef tot 1795 gelden. Hierbij hangt de evolutie van de Admiraliteit tot een decentrale

⁸⁵ A.P. van Vliet, Van 'Wangedrogt' In: J.R. Bruijn, A.C. Meijer, A.P. van Vliet (red.), *op.cit.*, p.10.

⁸⁶ Een voorbeeld hiervan bevindt zich in de bijlagen: Bijlage 5.

⁸⁷ T. Vlaeminck, *Veelzijdige mannen in de haven, een studie naar de equipagemeesters binnen de Zeeuwse Admiraliteit tijdens de 18^{de} eeuw*, (Licentiaatsverhandeling Ugent 2005), p. 106.

⁸⁸ J.R. Bruijn, *op.cit.*, p. 42.

⁸⁹ F.H.M. Grapperhaus, *Convoyen en licenten*, Kluwer, De Walburg Pers, 1986, pp. 31-32.

⁹⁰ V. Enthoven, *op.cit.*, pp. 123-127.

instelling samen. Buiten hun financiële bevoegdheid verkreeg elke Admiraliteit zoals eerder vermeld ook subsidies van de Staten-Generaal tot uitreding van expedities of blokkade van de havens.

Met betrekking tot rechtspraak was de Zeeuwse Raad ter Admiraliteit ook bevoegd voor geschillen te water, evenals de uitwijzing van buitgemaakte schepen. Net als de andere colleges had de Zeeuwse Admiraliteit een veelheid aan taken en bevoegdheden.

5.2.4. Bijzondere rol voor de kaapvaart

De bevoegdheden van de Zeeuwse Admiraliteit behelsden hetzelfde pakket als dat van andere colleges. Maar meer nog dan de andere Admiraliteiten hadden kapers een grote rol in de oorlogsvaart. Particulieren konden een kaperbrief ontvangen van de Admiraal-generaal. Als ze niet in het bezit waren van een commissiebrief was men een piraat of zeerover en volgde de strop. In het begin van de Opstand werden brieven verleend aan de watergeuzen, terwijl in de periodes erna vooral Zeeuwse particulieren zich bezig hielden met de kaapvaart. Voor de goede handel van zaken werd er te Vlissingen een prijzenhof opgericht. Het gerechtshof stelde vast of een prijs al dan niet rechtsgeldig was. Wanneer dit niet het geval was, kon er overgegaan worden tot verkoop. De taak van het prijzenhof zijn de Gecommitteerde Raden van Zeeland als Raden ter Admiraliteit zelf gaan invullen op 7 juni 1584⁹¹. Bij elke verdeling van de prijzen hield er een veiling plaats. Als een prijs rechtsmatig was, werden schip en lading verkocht. Hiervoor diende er een veiling te worden georganiseerd in de Zeeuwse havens. Deze taak behoorde tot het vendumeesterambt, waarvan verschillende bronnen bewaard zijn⁹².

De particuliere kaapvaart werd dus aan banden gelegd omdat de Admiraal-generaal heffingen had te verordenen. Hij verkreeg de 10^{de} penning (of 10%) uit de netto-opbrengst en het land de 5^{de} penning (20%). Het overige van het bedrag werd verdeeld onder de kapitein en de reders. Victor Enthoven maakt een onderscheid tussen twee type kapers. De eerste liepen toevallig tegen een prijs aan, terwijl de overige een professionelere basis hadden. Onder de voornaamste slachtoffers behoorden onder meer de Engelsen⁹³.

⁹¹ V. Enthoven, *op.cit.*, pp. 56-58.

⁹² ZA, RAC, *rekeningen vendumeesters*.

⁹³ V. Enthoven, *op.cit.*, pp. 62-63.

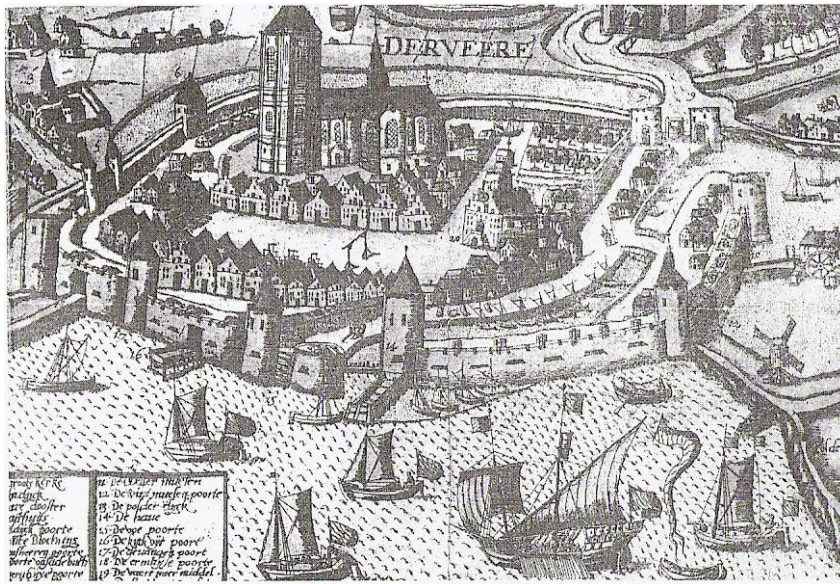
5.2.5. Positionering t.o.v. andere instellingen

Ten opzichte van de andere Admiraliteitscolleges was de Zeeuwse Admiraliteit een buitenbeentje. In de periode 1572-1585 kwamen er vele institutionele veranderingen. Bij de Staten van Zeeland werden de Walcherse steden de belangrijkste fractie omdat de Spaanse herovering in het Zuidelijk gedeelte van de Lage Landen gelukt was.

In het kader van de financiële bevoegdheid van de Admiraliteitscolleges handelde de Zeeuwse Admiraliteit tot gewestelijk particularisme. Of de ‘convooen en de licenten’ moesten evolueren naar één generaliteitsbelasting, heeft heel wat voeten in de aarde gehad. Tussen 1586 en 1597 waren er heel wat Hollands-Zeeuwse geschillen over die belasting.

5.2.6. De vier uitvalsbasissen: Veere, Zierikzee, Vlissingen en Middelburg

De haven van Veere was één van de uitvalsbasissen op het einde van de zestiende eeuw van de Zeeuwse Admiraliteit. Deze stad was een centrum van verschillende ondernemers en werd al in 1466 als vestingplaats voor de Admiraliteit erkend. Het prestige van de stad was te danken aan het feit dat aan Veere het markizaat verbonden was. In 1540 werd Veere aangewezen marinebasis, na Sluis. Dit werd in de hand gewerkt omdat de Admiraal een wapenmagazijn liet bouwen. Na het overlijden van Maximiliaan van Bourgondië-Beveren, de laatste heer van Veere, verkreeg de graaf van Horn het admiraalsambt van Filips II. Deze verhuisde de admiraliteitsraad in 1560 naar Gent⁹⁴.



Afbeelding 3: haven van Veere omstreeks de Opstand

Met de intrede van de Opstand kwamen er geen radicale veranderingen voor in Veere. De visserij was de belangrijkste bron van bestaan, want de vissers vormden het college

⁹⁴ L. Eekhout, *op.cit.*, pp. 16-17.

van het zeerecht. Voor het economische leven was de voornaamste pijler de Schotse stapel. Voor dit land gold de stad als begunstigde van invoer- en uitvoer van producten. Dat de Admiraliteit van Zeeland te Veere een vesting had, betekende een stimulans voor de nieuwbouw en onderhoud van schepen⁹⁵. Het maritieme belang van Veere verminderde evenwel, wanneer het scheepvaartverkeer van de Ooster- naar de Westerschelde was verschoven. Tot 1587 had de Admiraliteit haar kantoor te Veere⁹⁶.

De tweede belangrijkste handelsstad van Zeeland was Vlissingen. Maar in de jaren van de Opstand profiteerde de stad van de terugval van Middelburg, dat door bezetting en beleg in 1573-1574 financieel geteisterd werd. Vlissingen ontwikkelde zich van een visserijstad tot een koopvaardijstad. Deze groei was te danken aan de bewuste politiek van Willem van Oranje om de ‘vazallensteden’ Vlissingen en Veere te versterken. Het belangrijkste voordeel ten opzichte van Middelburg was de ligging van Vlissingen: de goederen werden sneller afgezet en aangevoerd aan de Westerschelde. Net als voor Veere was de vestiging van de Admiraliteit van Zeeland een belangrijke motor tot nieuwbouw, reparatie en ander onderhoud van de schepen. De ligging van de stad maakte dat tijdens de Tachtigjarige oorlog van hieruit op grote schaal kaapvaart werd bedreven⁹⁷.

Om kaapvaart te controleren werd in Vlissingen een prijzenhof opgericht (cf. supra), die fungeerde als een soort rechtbank waar de buit van kapers op rechtsgeldigheid werd gecontroleerd. Willem van Oranje had het eerste ‘des Princen huis’ laten bouwen, waarvan de eerste steen werd gelegd op 24 maart 1582⁹⁸. Het plaatsen van deze organisatie, evenals de verplaatsing van de zetel der Admiraliteit naar Middelburg, zorgde ervoor dat de functie van Veere als admiraliteitsbasis werd aangetast. Uiteindelijk moest ook Vlissingen wijken voor de centrale politiek van Leicester.

De haven van Vlissingen werd met de toestemming van Willem van Oranje uitgebreid. Aan de Bierkaai werd een kraan gebouwd, zodat de stad het recht verkreeg kraangeld op alle wijnen te verordenen. Ook de Cronijk van Zeeland maakt melding van deze ‘crane, niet tegenstaende het kreunen van Middelburch, aengaende de Stapel van de Westersche wijnen’⁹⁹. Deze rechten hadden van oudsher exclusief aan Middelburg toebehoord. Alle belemmeringen tot havenuitbreiding verdwenen wanneer het privilege werd uitgevaardigd op

⁹⁵ J.H. Kluiver, *op.cit.*, pp. 26-27.

⁹⁶ P.J. Huijbrecht, *Verdwenen havens van Zeeland: een historisch-geografische verkenning*, Zierikzee, Stichting Museumhaven Zeeland, 2006, pp. 43-45.

⁹⁷ J.H. Kluiver, *op.cit.*, pp. 25-26.

⁹⁸ Smallegange M., *Cronyk van Zeeland*, 1976, I. Deel, Vierde boek, p. 563.

⁹⁹ *Ibid.*, p. 562.

2 maart 1574. Het uitbreidingsplan kende zijn uitwerking door het aanleggen van de nieuwe Pottekaai en een sluis. Met het oog op defensie bleef de haven met capaciteitsproblemen kampen, waardoor in 1609 de werken aan de nieuwe ‘Dokhaven’ en ‘Oosterhaven’ werden gestart¹⁰⁰.

Middelburg kan men het Amsterdam van Zeeland noemen, met een inwonertal van ongeveer 30000 in het midden van de zeventiende eeuw is het de grootste stad op Walcheren. Vele inwoners waren vanuit Vlaanderen en Brabant uitgeweken naar de stad om hun handel voort te zetten. Tussen 1570 en 1620 verdrievoudigde het inwonertal¹⁰¹. Op gebied van de handel waren producten als wijn en olie het belangrijkste voor Middelburg, ingevoerd vanuit Frankrijk. Het moeilijk bereikbare Middelburg, dat via het eiland Nieuw en St. Joostland de weg van het kanaal toegankelijk was, had een grote aantrekkingskracht op de goederenstroom. Dit kwam omdat de handel in Middelburg veelomvattend was. Hoewel het zwaartepunt lag op de handel met de Franse steden (wijn, brandewijn, garens, geweven stoffen, olie en zuidelijke landbouwproducten), hadden de Middelburgse handelaars contacten met de Engelsen vanwaar huiden, wol, katoen en andere stoffen werden onttrokken. Uit de Indiën verkreeg de stad suiker, kleurstoffen en specerijen. Met de Zuidelijke Nederlanden (handel op de vijand) wisselde het levensmiddelen uit in ruil voor luxegoederen. De dominante positie van Middelburg kwam tot uiting in de aanwezigheid van de vestiging van het provinciaal bestuur, de zetel van de Admiraliteit en de handelscompagnieën¹⁰².

De stad Zierikzee daarentegen bevindt zich niet op het Walcherse eiland. Enerzijds had het een markt voor agrarische producten van de eilanden Schouwen en Duiveland zoals meekrab en tarwe. Anderzijds had het een enorme handels- en vissersvloot. Het voornaamste exportproduct van de stad was dus vis, waaronder gepekeld haring, kabeljauw en schaaldieren. Hierbij was ook de zouternering van belang, dat op de binnenlandse markt werd verspreid. De belangen voor Zierikzee waren telkens de beveiliging van de visserij en een strikte handhaving van de handel op de vijand. Zierikzee zag zichzelf naast Middelburg als één van de leidinggevende steden (tweede grafelijke stad), wat zijn weerslag had in het optreden in de Staten van Zeeland¹⁰³.

¹⁰⁰ P.J. Huijbrecht, *op.cit.*, 50-56.

¹⁰¹ G. Asaert, *op.cit.*, p.164.

¹⁰² J.H. Kluijver, *op.cit.*, pp. 22-24.

¹⁰³ J.H. Kluijver, *op.cit.*, pp. 28-29.

De haven van Zierikzee had vaak te kampen met verzandingen, met als gevolg dat de vissersschepen de visbank niet langer konden bereiken. Hiervoor werd ten oosten van de stad de ‘Steenendijk’ gelegd en de Gouwe afgedamd. Na de bevrijding richtten de vissersgilde en de scheepstimmerlieden een verzoek in bij de stad ter uitbreiding van de haven op 7 februari 1580. Maar pas in het najaar van 1594 besloot het bestuur een geheel nieuwe haven te graven¹⁰⁴.

De scheepsbouw en reparatie van de schepen nam een gedeelte van de haven in, meestal aan de buitenzijde van de stad wegens overlast (brandgevaar, stank en lawaai). De haven van Vlissingen bood hiervoor door z’n ligging unieke kansen om van het centrum weg te blijven. Alle activiteiten zoals touwslagerij, zeilmakerij, ankersmederij bevonden zich op de terreinen voorzien voor de Admiraliteit. Enig wateroppervlak was nodig om het benodigde hout nat te bewaren¹⁰⁵.

¹⁰⁴ P.J. Huijbrecht, *op.cit.*, pp. 83-86.

¹⁰⁵ J.P. Sigmond, *op.cit.*, p. 179.

6. Case studie: de Zeeuwse oorlogsvloot

6.1. Financieel beleid van de Zeeuwse Admiraliteit

6.1.1. Ontvangsten

De voornaamste inkomsten gevorderd door de Admiraliteiten waren de ‘convoeien en licenten’. De ontwikkelingen van deze belasting tussen het jaar 1586 en 1597 staan in teken van de geschillen tussen Holland en Zeeland. Of de convoeien en licenten eenzelfde tarief moesten hebben, stond in relatie met de eigen handel. Men probeerde erover te waken dat de eigen Admiraliteit telkens een positief saldo bekwam. Maar een overschot kwam ook de andere colleges ten goede, want via de Staten-Generaal kon men dit als argument gebruiken ter noodzaak van de ‘gemene middelen’. Zo probeerden de Zeeuwen de financiële situatie anders voor te stellen dan het was door onjuiste inkomsten op te geven¹⁰⁶. Reden te meer om de feitelijke kosten te gaan bekijken, evenwel nog steeds in relatie met de inkomsten, maar deze minder als noodzakelijke parameter te gebruiken. De studie van het microbeleid van de uitgaven van de Zeeuwse Admiraliteit kan immers meer resultaten opleveren dan de zoektocht naar grote parallellen. Toch dien ik het algemeen financieel beleid te verduidelijken.

6.1.1.1. ‘Convoeien en licenten’

Voor het jaar 1585 evolueerden de ‘convoeien en licenten’ van een stedelijke retributie naar een generaliteitsbelasting. Met een stedelijke retributie wordt bedoeld betalingen door de overheid, krachtens algemene regels door de steden gevormd. Hierbij werd geprobeerd lasten op andere provincies zoveel mogelijk af te schuiven door een politiek van ongelijke tarieven. De belastingen vielen onder de verantwoordelijkheid van de Staten-Generaal: het waren generaliteitsmiddelen. Deze belastingen dekten bijna de helft van de oorlogsuitgaven¹⁰⁷. Na de Val van Antwerpen maakten de Admiraliteiten gebruik van de inkomsten. Hierdoor werd de eigen nijverheid beschermd, zonder dat de Spaanse troepen te veel werden bevoorraad. Het belang van het gewest bleef nog in geschillen tussen Holland en Zeeland tot 1597 opduiken. Volgens Van der Poel, mag er dan ook pas vanaf 1597 van een echte gemeenschappelijke dienst gesproken worden¹⁰⁸.

Als bepaalde economische sectoren beschermd moesten worden, konden de tarieven verhoogd of verlaagd worden. Een goed voorbeeld hiervan was de interesse van de Hollandse

¹⁰⁶ F.H.M. Grapperhaus,, *op.cit.*, p.31.

¹⁰⁷ V. Enthoven, *op.cit.*, p. 51.

¹⁰⁸ F.H.M. Grapperhaus,, *op.cit.*, pp.32-34.

kooplui in de graanhandel, als vrachtaarders van de Republiek en de rest van Europa. De bedoeling was niet de handel per se te verbieden, maar de goederenstroom een juiste richting aan te geven. Het geweldmiddel om de tarieven af te dwingen was weggelegd voor de Admiraliteit, dat zelf haar basisinkomsten uit de belasting haalde¹⁰⁹.

6.1.1.2. Andere financiële inkomsten

Andere financiële inkomsten van de Zeeuwse Admiraliteit waren aangehaalde leningen en buitgoederen, prijzen en confiscaties van de verschillende vendumeesters in de havens¹¹⁰. De verkoop van de geconfiscerde goederen werd georganiseerd op een veiling. Deze goederen waren veelal buitgemaakt uit de particuliere kaapvaart of de smokkelhandel. Voor deze smokkel op te sporen werd er na 1585 door de Raad van State enige ‘cherchers’ aangenomen. Bovendien werd de kaapvaart door de overheid gestimuleerd door het verlenen van kapersbrieven¹¹¹. Ten gevolge hiervan waren er verschillende voordelen om de ‘lorrendraaiers’ te verhinderen de vijand teveel te bevoorraden en inkomsten te verzekeren bij het sluiten van de ‘licenten’. Vanaf 26 juli 1586 werd de kaapvaart niet langer vanuit Vlissingen aangepakt, maar verplaatste het prijzenhof naar Middelburg, waar alle instellingen van de Zeeuwse Admiraliteit centraliseerden. In tegenstelling tot de jaren tachtig kwamen particuliere uitredingen nog amper voor vanaf 1590¹¹².

Wanneer de Admiraliteiten in grote financiële nood kwamen, voorzag de Raad van State via de generale petitie (volgens het bovengenoemde quotestelsel) subsidies. Maar deze stuitten altijd op veel bezwaar van de landgewesten. Mede hierdoor kwamen er extra-ordinaris petitities met een andere verdeling van de quote¹¹³.

Over het algemeen wordt de periode voor 1591 beschouwd als een relatief gunstige periode op gebied van inkomsten. De totalen van de ‘convooien en licenten’ in Zeeland schommelden tussen de 30000 à 40000 ponden, waarmee een groot deel van de uitgaven bekostigd kon worden. Vanaf 1591 groeiden de voornaamste inkomsten exponentieel totdat rond 1599 de Admiraliteit in financiële problemen kwam¹¹⁴. De Admiraliteit liep al sinds 1591 een betalingsachterstand op. Ondanks de positieve resultaten van de jaren 1596-1598

¹⁰⁹ V. Enthoven, *op.cit.*, pp. 149-150.

¹¹⁰ ZA, RAC, *Rekeningen van de administratie te water (ontvanger-generaal)*, nr. 6100.

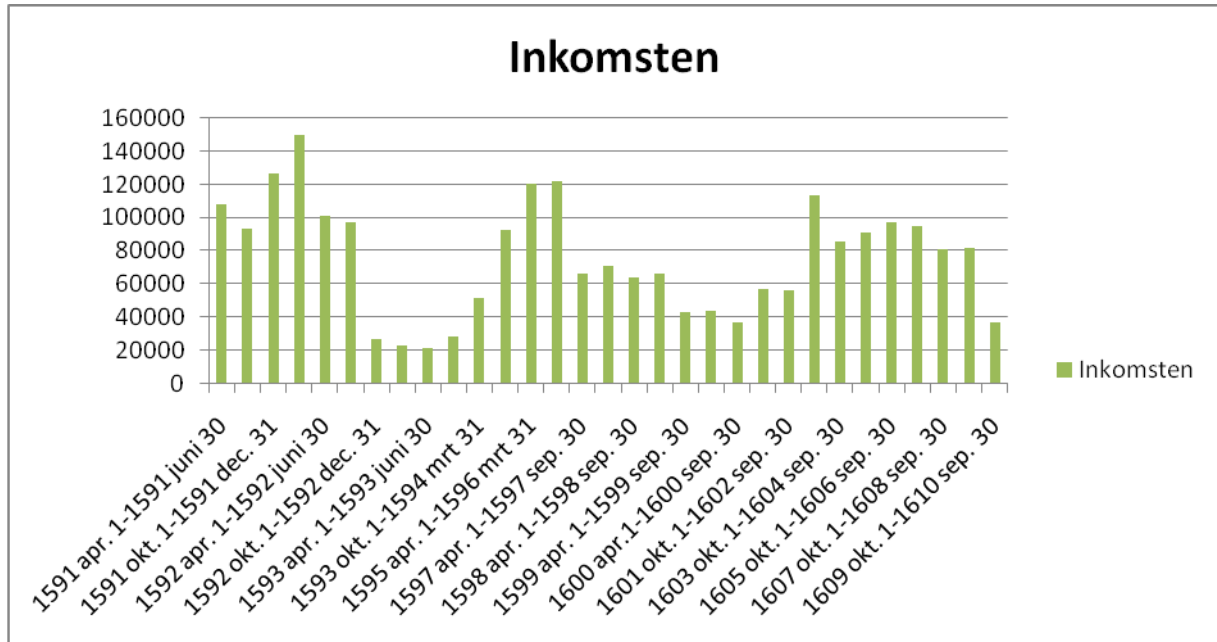
¹¹¹ J.H. Kernhamp, *De handel op den vijand, 1572-1609*, I, p.170.

¹¹² V. Enthoven, *op.cit.*, pp. 174-178.

¹¹³ V. Enthoven, ‘Mars en Mercurius uiteen de smalle marges van het Nederlandse maritieme veiligheidsbeleid rond 1650’, In: J.R. Bruijn, L Akveld, *In het kielzog: maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegechiedenis aan de Universiteit Leiden* p.44.

¹¹⁴ V. Enthoven, *op.cit.*, p. 393.

verslechterde de financiële situatie. Een belangrijke verklaring hiervoor waren de dure expedities, waaronder de deelname aan de expeditie naar Cádiz. Ten tweede had de Admiraliteit een enorme schuld aan het gewest, omdat Zeeland meende dat de Generaliteit verantwoordelijk was voor de grote uitgaven ten behoeve van de oorlog. De rekeningen te water en te lande waren nog niet zo lang geleden, in 1586 gesplitst¹¹⁵. Hoewel deze situatie rond 1600 duidelijk ongunstig bleek, valt er toch een stijging van de inkomsten op in de daaropvolgende jaren. Bovendien werd de kans op bestand vanaf 1607 reëel, dus hadden de Admiraliteiten nog tijd om hun achterstallige betalingen op te geven. Uit tabel 1 blijken dus duidelijk twee perioden van inkomstencrisis waar te nemen. De eerste kan ik verklaren door de vele uitredingen gedaan voor de tocht tegen de Spaanse *Armada*, de tweede heeft een meer intern karakter met de schulden aan het gewest. Omstreeks 1601 verbeterde de situatie omdat de ‘licenten’ weer werden geopend en de tarieven verhoogden¹¹⁶. De Zeeuwse Admiraliteit paste haar tarievenpolitiek dus aan tot de financiële noden. Hiervoor diende het evenwel met de andere Admiraliteitscolleges in overeenstemming te geraken op de vergaderingen van de Staten-Generaal. Een tweede moeilijkheid waren de handelsembargo’s van de Spaanse koning die de inkomsten uit de ‘licenten’ deden wegvallen¹¹⁷. Hierdoor schoten de plannen om de Admiraliteit volop te steunen tot het bouwen van een massieve oorlogsvloot tekort.



Tabel 1: Inkomsten van de Admiraliteit van Zeeland (uitgedrukt in Ponden Vlaams) 1591-1609¹¹⁸

¹¹⁵ *Ibid.*, pp. 163-164.

¹¹⁶ *Ibid.*, p.167.

¹¹⁷ *Ibid.*, p.170.

¹¹⁸ Het opstellen van deze tabel vereist het doornemen van alle rekeningen van de ontvanger-generaal te water: ZA, RAC, *Rekeningen van de administratie te water*, nr. 6140-6430.

6.1.2. Uitgaven

Om misverstanden te vermijden, maak ik eerst duidelijk hoe de informatie van de uitgaven dient geïnterpreteerd te worden. Als ik spreek over aantallen schepen, dan gaat dit telkens om de schepen op basis van de *ordinariirekeningen*. Wanneer er informatie uit een *extra-ordinarisrekening* wordt opgemaakt, dan beschrijf ik die ook expliciet. Wanneer een bepaald schip dus niet gebruikt wordt, wil dit niet onmiddellijk zeggen dat het schip verkocht is. Integendeel, de schepen kunnen gedurende lange tijd in de haven ongebruikt blijven liggen. Maar de informatie over die ‘opgeleyde’ schepen interesseert mij in volgende paragrafen niet.

Alle berekeningen worden eerst globaal weergegeven, maar zelf heb ik de periode onderverdeeld tussen 1585-1590 en 1591-1609, want voor de eerste periode ontbreken af en toe de noodzakelijke bronnen om tot een volledige analyse te komen. Bovendien vallen er verschillende trends op te merken.

De periode voor 1591 kenmerkt zich door massale uitredingen. Jaren waarin meer dan 160000 ponden werden uitgegeven waren geen uitzondering¹¹⁹. De voornaamste reden voor de massale uitredingen was het ontstaan van de blokkadevloot. Het bestaan van dat eskader heeft grote invloed gehad op militaire, maar ook organisatorische beslissingen. De successen die geboekt werden, hadden enkel invloed op korte termijn. De financiële draagkracht was niet sterk genoeg om de vloot op middellange termijn in stand te houden. Op militair vlak werd hierdoor wel de dreigende invasie afgewend door het stoppen van de *Armada*¹²⁰. De uitredingen waren voornamelijk kleine schepen (vaak maar 100 last). Dit ‘smalle scheepstype’ was vaak als koopvaarder vermomd, maar had een grote bemanning en bewapening aan boord om veel schade toe te brengen¹²¹. Na de *Armada* diende de blokkadevloot een andere functie te hebben. Het grootste gevaar kwam van de Duinkerkse kapers die de handels- en vissersvloot van de Republiek bedreigden. Maar hierbij kan ik de vraag stellen: waren er nog massale (financieel zware) uitredingen nodig?

De verandering van beleid kwam er met de ‘ordre op de beveilinge der zee’ dat vanaf 1589 tot 1596 het jaarlijks programma opmaakte van het aantal toerustingen ter blokkade van de Vlaamse kust en kruisen op zee. De aanbouw van schepen speciaal voor de marine had steeds dovemansoren gekregen bij de Hollandse regenten, omdat ‘des landen van veel schoone schepen, soo ter Zee als de noot vereyscht’. De koopvaardijvloot diende als gelijkwaardige reserve voor de oorlogsvloot. Organisatorisch betekende dit een verandering

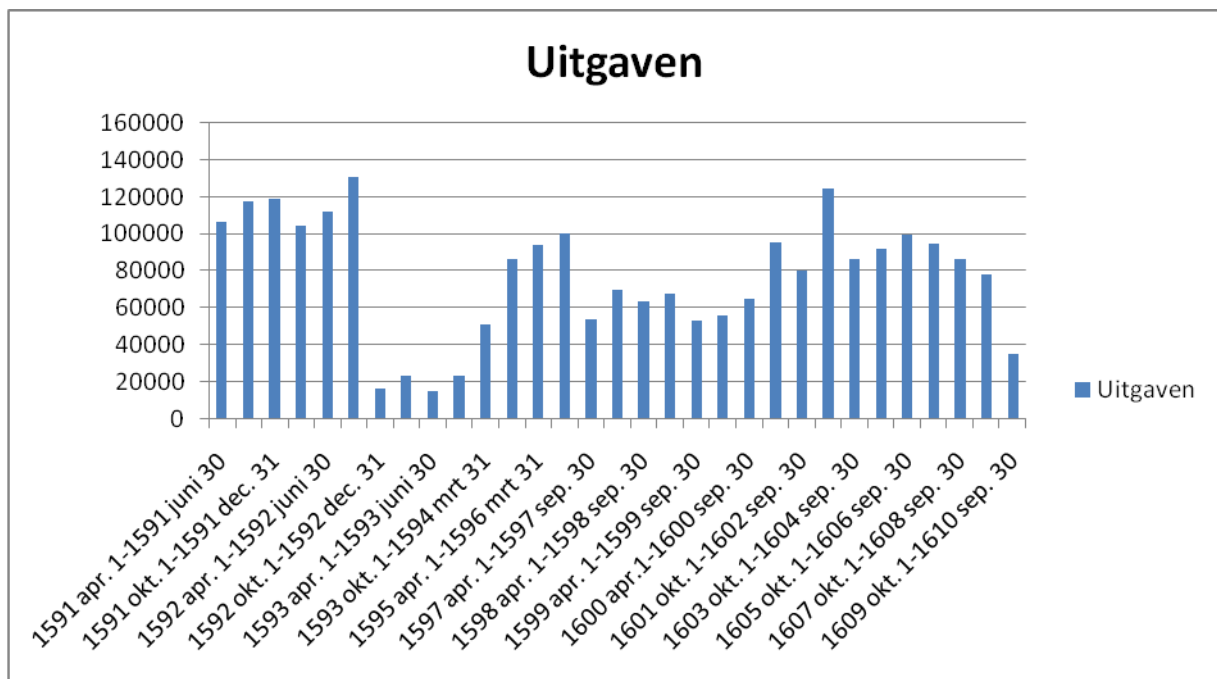
¹¹⁹ ZA, RAC, *Rekeningen van de administratie te water*, nr. 6100-6130.

¹²⁰ V. Enthoven, *op.cit.*, p. 157.

¹²¹ J.E. Elias., *De Vlootbouw in Nederland in de eerste helft der 17^e eeuw 1596-1655*, Amsterdam, Noord-Hollandsche Uitgeversmaatschappij, 1933, p. 3.

met het verleden, want er ontstond een bewuste politiek tot het maken van oorlogsbodems. Deze politiek had al een begin gekend met de komst van Leicester, maar het ‘vlootprogram’ werd pas in 1589 echt ten uitvoer gebracht¹²².

Onderstaande tabel 2 maakt een balans op van de uitgaven tussen 1591 en 1609 op basis van de cijfers van de Ontvanger-generaal van de Rekenkamer van Zeeland. Hieruit blijkt opnieuw dat de Admiraliteit in een nieuwe crisis geraakt omdat het kosten ter oorlogsvoering spaarde omstreeks 1592. Het blijven vasthouden aan die politiek zou echter leiden tot een nederlaag. Vanaf de jaren 1594 maakte de Zeeuwse Admiraliteit, althans de tabel een betere balans op van haar uitgaven en inkomsten.

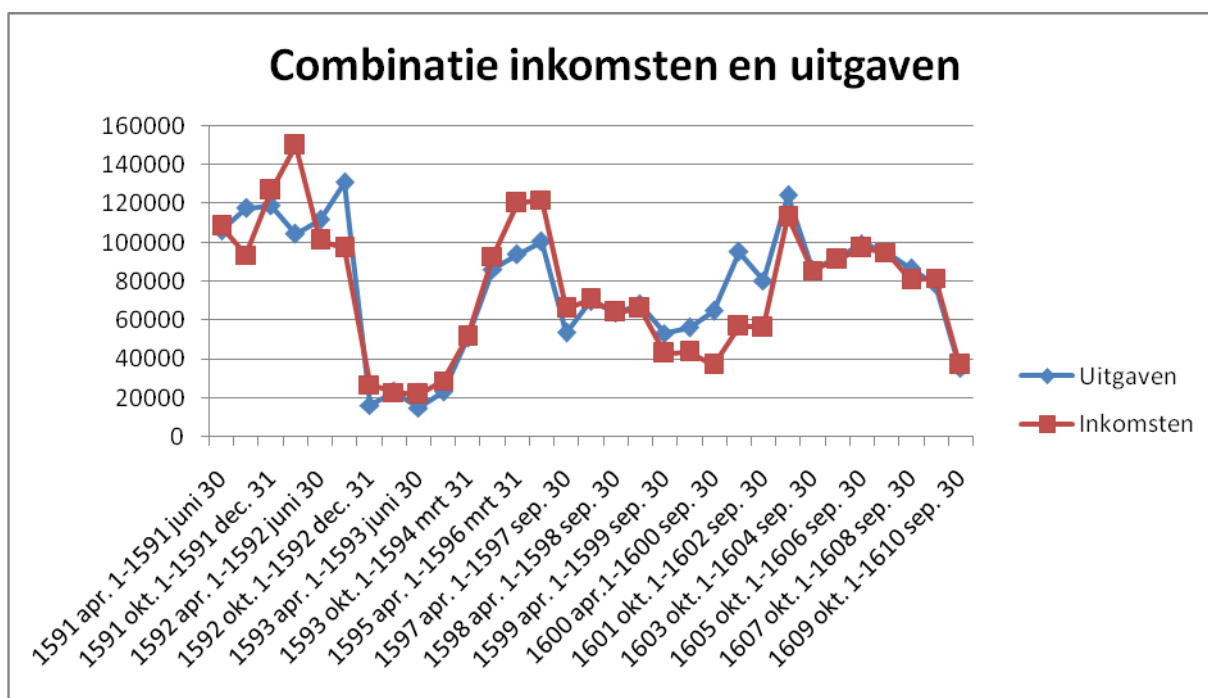


Tabel 2: Uitgaven van de Admiraliteit van Zeeland (uitgedrukt in Ponden Vlaams) 1591-1609¹²³

In het jaar van de slag bij Sluis (1603), stegen de uitgaven opnieuw riant door de bedreiging van de galeien van Spinola. De extra herstellingswerken en de bouw uit vrees voor een nieuwe aanval valt op in de daaropvolgende jaren. Met de ingang van het Bestand daalden de uitgaven evenwel opnieuw naar een dieptepunt. (cf.supra)

¹²² *Ibid.* p.4-5.

¹²³ Het opstellen van deze tabel vereist ook het doornemen van alle rekeningen van de Ontvanger-generaal te water: ZA, RAC, *Rekeningen van de Administratie te water*, nr. 6140-6430.



Tabel 3: Combinatie van de inkomsten en uitgaven voor de periode (uitgedrukt in Ponden Vlaams) 1591-1609¹²⁴

Als ik de uitgaven van de eerste financiële periode nader ga analyseren, vallen er enkele elementen op. Met de ingang van de nieuwe Thesourier-generaal Jacob Valcke, diende hij af te rekenen met het voorgaande beleid van de massale uitredingen. Besparingen waren hiervoor de beste oplossing. Op korte termijn bracht het embargo van 1595 beperkte schade aan de inkomsten van de Zeeuwse Admiraliteit. Maar rond 1603 kregen de ontvangsten toch enkele rake klappen. Gelukkig waren de Spanjaarden ook niet in staat het embargo vol te houden¹²⁵. Tabel 3 maakt dan ook het herstel van de duur van het Spaans embargo van Filips II duidelijk. Vanaf het bestand veranderde de politiek uiteraard compleet.

Hoewel de verschillende politieke perioden te onderscheiden vallen uit de tabellen, valt er nog een bepaald element op. De Admiraliteit handelt als een modern bedrijf en doelde steeds genoeg inkomsten binnen te halen tot het bekostigen van de uitgaven. De *ordinarierekeningen* hebben dus enige representativiteit. Met de ingang van het Bestand veranderde de politiek opnieuw en diende het Zeeuwse Admiraliteitscollege haar schepen af te danken tot halvering van de uitgaven. De kaapvaart nam een belangrijk aandeel van de zeeoorlog over¹²⁶.

¹²⁴ Deze tabel werd gemaakt op basis van de combinatie tussen Tabel 2 en 3.

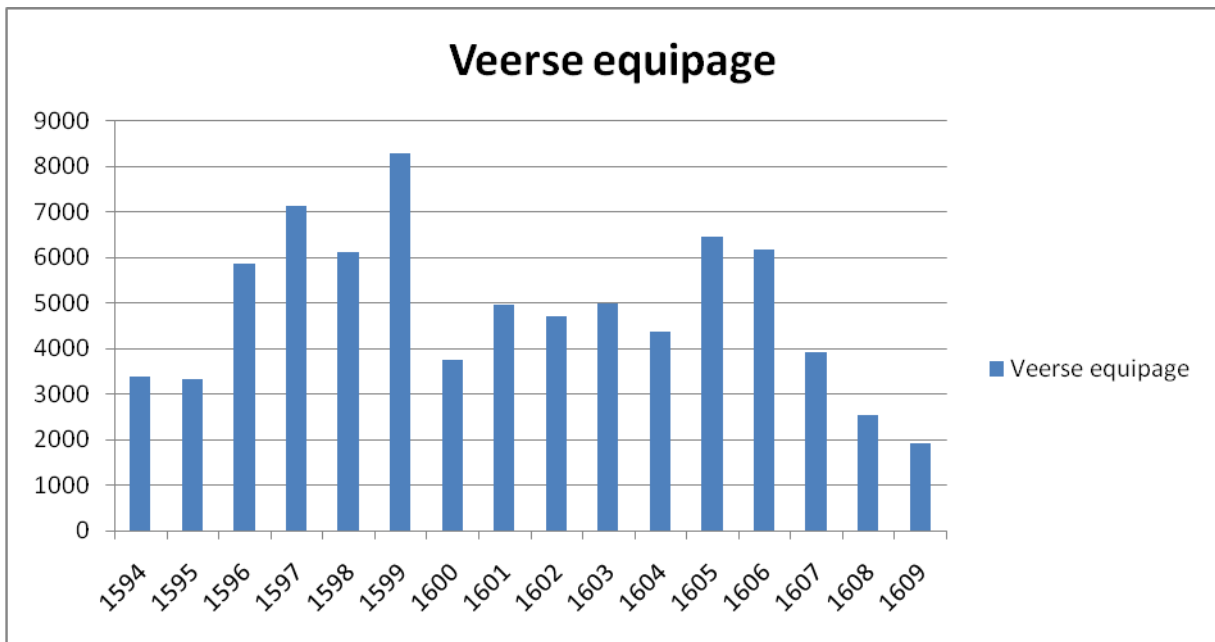
¹²⁵ V. Enthoven, *op. cit.*, p. 139.

¹²⁶ V. Enthoven, *op. cit.*, pp. 169-171.

6.1.3. Equipageuitgaven

Voor de equipagerekeningen gelden enkele andere regels: de gehanteerde periode dat statistisch vergelijkbaar bleek was 1594-1609. Voor de periode ervoor dienen fragmentarische voorbeelden tot inzage van de scheepsbouw (cf. infra).

6.1.3.1. Veere



Tabel 4 : Equipage te Veere op basis van de rekeningen (uitgedrukt in Ponden Vlaams) ¹²⁷

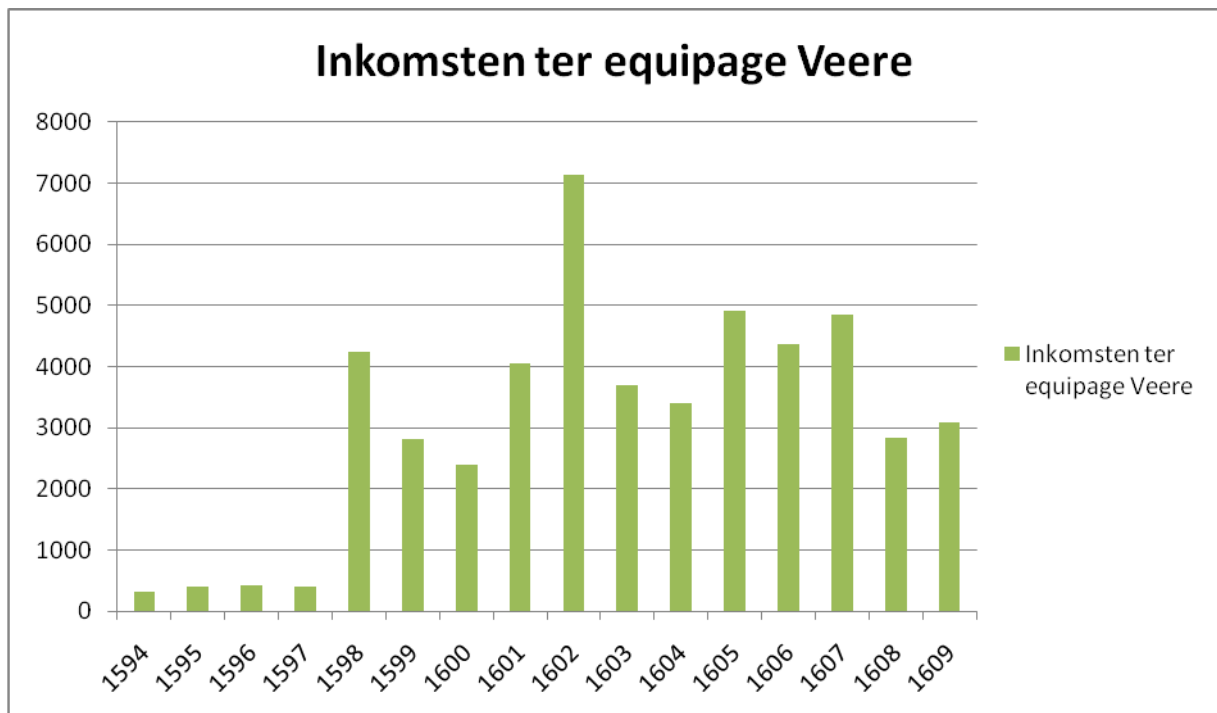
De cijfers van de Veerse equipagerekeningen volgen enigszins dezelfde trends als die van de rekeningen te water bij de *Thesorier-generaal*. Binnen deze rekeningen vallen alle herstellingswerken, als de nieuwbouw gedaan aan de schepen. Soms gaat dit over eerder gebouwde schepen, zoals het geval is voor het ‘carvela’ den Sampson. Maar de meeste schepen werden nieuw gebouwd vanaf 1592 als het gaat om de ‘razeilen’ in plaats van de ‘smackzeilen’. Bovendien werden oude scheepstypes afgedankt, zoals een ‘cromsteven’ en ‘pinassen’. Het ging dus om een volledig nieuw aantal ‘vlieboten’ dat tot de vredesonderhandelingen operationeel bleef. Met de ingang van het bestand richtte de Veerse vlootbasis tot een volledig nieuw type schip: spiegelschepen. De meeste andere schepen werden hiervoor in ruil afgedankt ¹²⁸.

Materiaal van verouderde schepen werd vaak verkocht. Deze inkomst was echter niet de enige; vaak leverde de Ontvanger-generaal ‘advancementen’ tot het bouwen van de schepen. Ook *extra-ordinaris* werden inkomsten binnengebracht, zoals bijvoorbeeld een schip

¹²⁷ ZA, ARC, *Equipagerekeningen Veere*, nr.36990-37410.

¹²⁸ Bijlage 1 en *Ibid*.

met ‘spaensche wijnen inne gebracht bij capiteyn Pieter Franss., varende vander haven der stede van Vere op het schip den Lupaert van welke inne gebracht’ Uiteraard diende een deel afgestaan te worden aan het land en de Admiraal-generaal. Maar de rest van de opbrengst verkocht de ‘buytmeester’¹²⁹. Een afwikkeling van de inkomsten, zowel van voorschotten als de verkoop van kabels, touwen, geschut en andere behoeftigheden verleend aan de equipagemeester, wordt in tabel 5 duidelijk. Wanneer het financieel iets moeilijker gaat rond 1602, proberen ook de equipagemeesters meer opbrengsten uit de lokale verhandeling te halen. De lage cijfers voor de eerste jaren zijn te wijten aan de ontlastingen door de ordonnanties van de Admiraliteit. Het belangrijkste gevolg is dat de Admiraliteit een zelfvoorzienend bedrijf diende te worden. Besparingen konden dus via allerlei wegen aan de oppervlakte komen.



Tabel 5 : Inkomsten op basis van de Veerse equipagerekeningen (uitgedrukt in Ponden Vlaams)¹³⁰

Dat de equipagerekeningen een interessante bron blijken tot de studie van de scheepsbouw, reparatie en andere werken komt niet alleen tot uiting in de cijfers. Per schip werd er immers een kostenopmaak gemaakt, waarbij kabels, hout gewand, ijzerwerk en andere materiaal aangekocht werden bij de lokale scheepstimmerman, kabelmaker, zeilmaker en andere ambachten¹³¹. Rond de vlootbasis van Veere ontstond dus een lokaal bedrijf onder

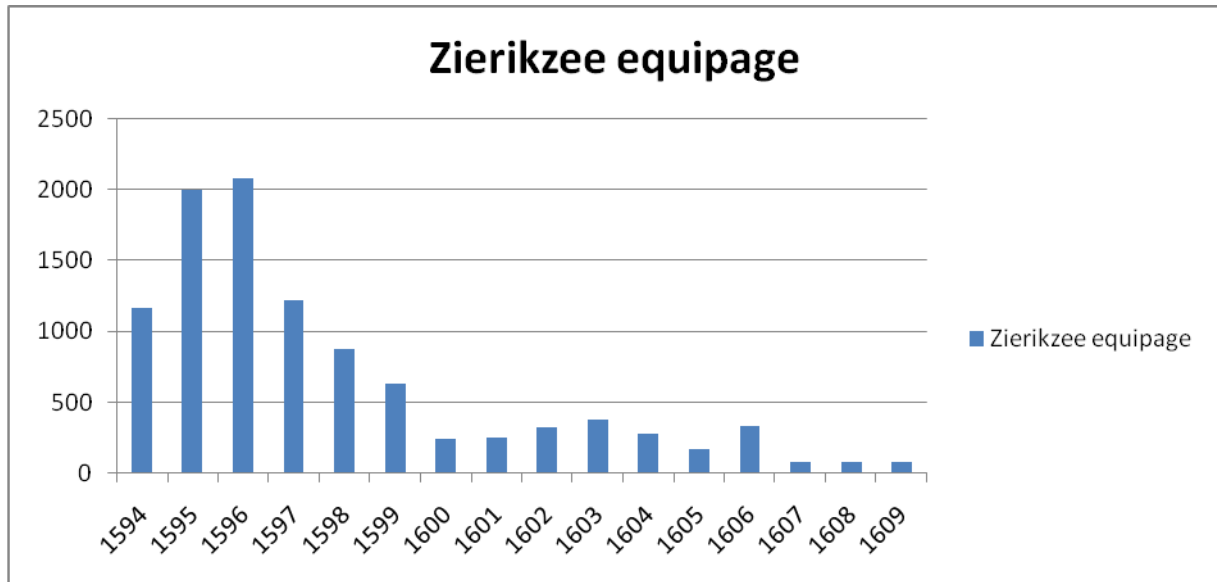
¹²⁹ ZA, ARC, *Equipagerekeningen Veere, extra-ordinaris*, nr.31700.

¹³⁰ ZA, ARC, *Equipagerekeningen Veere*, nr.36990-37410.

¹³¹ *Ibid.*

de supervisie van de overkoepelende instelling van het Admiraliteitscollege. De verschillende scheepstypes werden gebouwd voor specifieke functies, maar daarover verder meer.

6.1.3.2. Zierikzee



Tabel 6 : Equipage te Zierikzee op basis van de rekeningen (uitgedrukt in Ponden Vlaams) ¹³²

Als ik de tabel van de uitgaven van Zierikzee ga bekijken, vallen er enkele elementen op. Het eerste element is dat de equipage te Zierikzee nooit een dergelijke omvang heeft gekend als de twee andere vlootbasissen. Dit komt niet alleen tot uiting in de kosten, maar ook in het aantal uitredingen per schip. Het maximum aantal oorlogsschepen voorzien vanaf 1594 waren de vijf schepen in dat jaar zelf, terwijl twee ervan (pinassen) moesten worden afgedankt wegens ouderdom¹³³. Hiervoor moet een politieke verklaring voorhanden zijn. De bescherming van de visserij behoort tot één van de belangrijkste elementen van de haven van Zierikzee. Vanaf de jaren 1597 was de dreiging voor de ‘lorrendraaiers’ tegen de visserij eventueel verdwenen, maar dit lijkt weinig waarschijnlijk aangezien de Duinkerkse kapers in de periode 1600-1601 enorme schade toebachten aan de vissersschepen van Zierikzee. Bovendien waren de aantallen gekaapte schepen hoger dan ooit¹³⁴. Er moet dus een achterliggende reden voorhanden zijn. Een logische verklaring was de spreiding van de schepen van de andere vlootbasissen (ook vanuit Holland) ter bescherming van de visserij of met andere woorden dat de kruiseskaders en de blokkadevloot verschillende functies aannamen. In de jaren voor het Bestand werd het ‘carvela’ De Valcke met kapitein Cornelis Marinus ende Cuyper ingezet ter

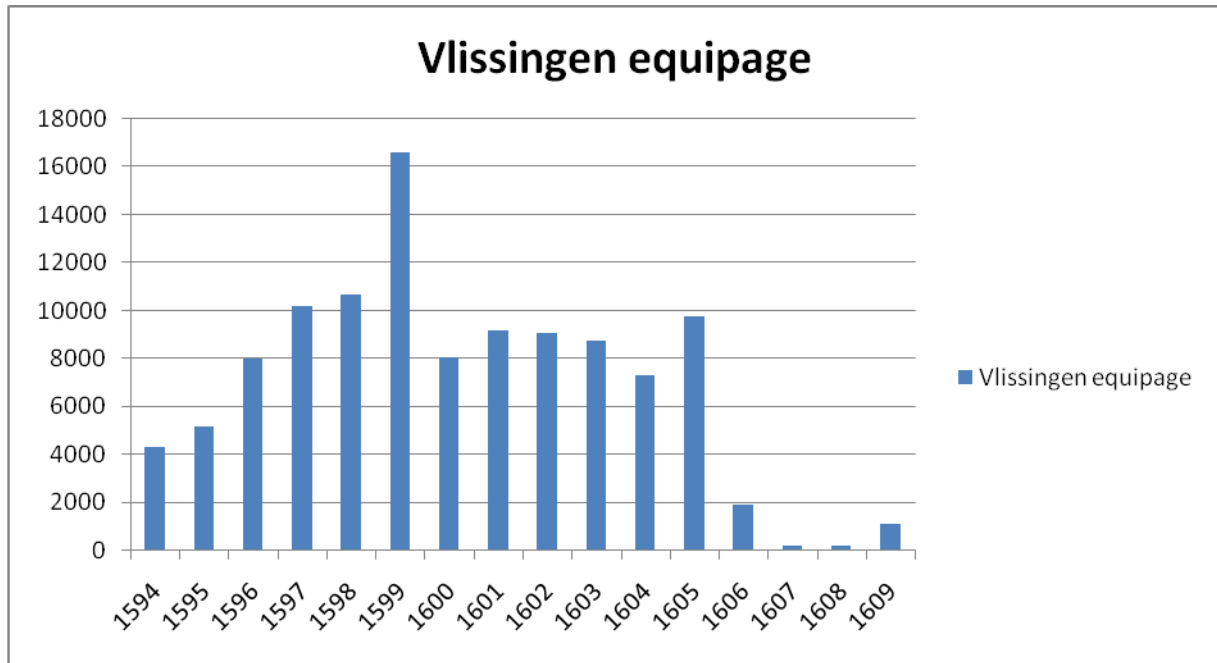
¹³² ZA, ARC, *Equipagerekeningen Zierikzee*, nr.33510-33710.

¹³³ ZA, ARC, *Equipagerekening Zierikzee*, nr. 33520.

¹³⁴ A.P. van Vliet, *Vissers in oorlogstijd, De Zeeuwse zeevisserij in de jaren 1568-1648*, Middelburg, XIV, Koninklijk Zeeuws Genootschap der Wetenschappen, 2003, pp. 101-104.

bescherming van de vissershaven, evenals verschillende ‘chaloupen’ rondom de vissersschepen¹³⁵. Omdat de visserij van Zierikzee een belangrijke functie bezat in de Zeeuwse handel, moest die worden beschermd tegen de vijand.

6.1.3.3. Vlissingen



Tabel 7 : Equipage te Vlissingen op basis van de rekeningen (uitgedrukt in Ponden Vlaams)¹³⁶

De belangrijkste vlootbasis voor de Admiraliteit te Zeeland kwam te Vlissingen te liggen. Tabel 7 volgt de globale evolutie van de financiën van de instelling. Na de periode van financiële moeilijkheden voor de nieuwe Thesourier-generaal Jacob Valcke, begonnen de uitredingen naar het einde van de eeuw toe weer op gang te komen, met de uitrusting van dertig gehuurde en herstelde schepen in de lente van 1599 als absoluut hoogtepunt¹³⁷. Na 1600 komt er opnieuw een specialisatie op gang met de bouw en aankoop van nieuwe oorlogsschepen: de galeien en fregatten¹³⁸. Bij de ingang van de ‘vrede te water’ stortten de uitgaven in tot een dieptepunt. Voor de reparatie van de oorlogsvloot werd nog amper geld voorzien.

Op gebied van de inkomsten zien we een heel ander verhaal. Hoewel de inkomsten van de verkoop van schepen, materiaal en andere zaken nooit de uitgaven bekostigd, vallen ze toch relatief hoog te noemen. Tussen 1599 en 1605 worden er vele ‘payementen’ verkregen

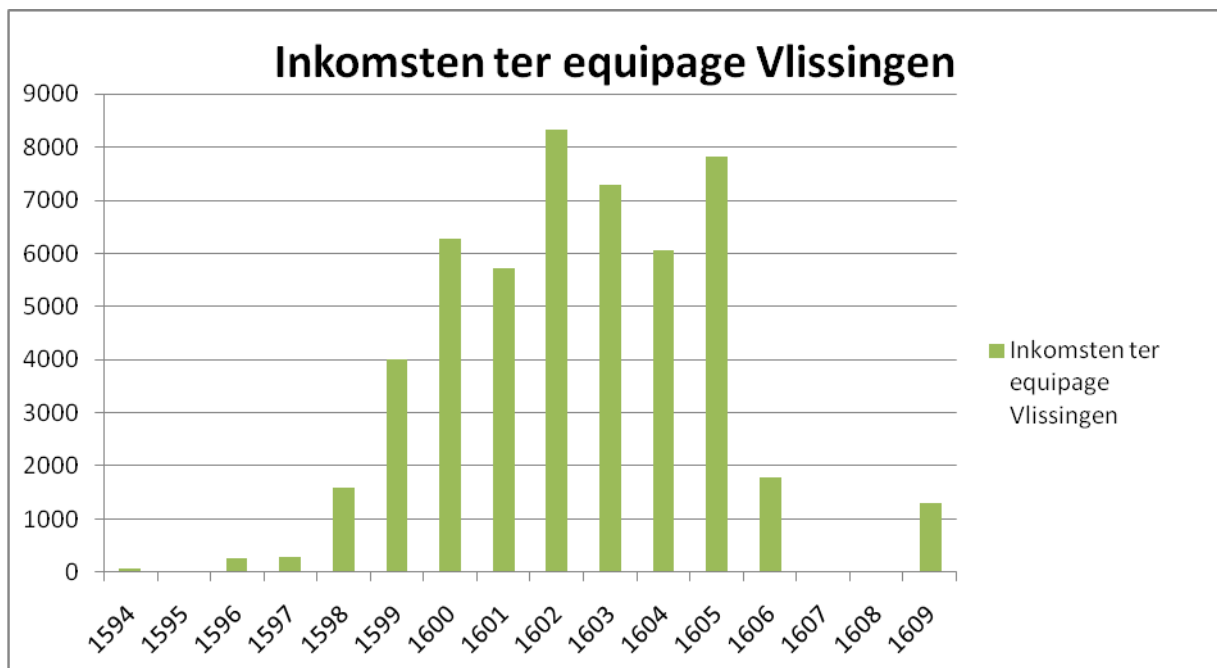
¹³⁵ ZA, ARC, *Equipagerekeningen Zierikzee*, nr.33670-33710.

¹³⁶ ZA, ARC, *Equipagerekeningen Vlissingen*, nr.34220-34730.

¹³⁷ Zie tabel 7; ZA, ARC, *Equipagerekening Vlissingen*, nr.34440.

¹³⁸ Zie bijlage 2.

van verkochte schepen. Een belangrijke verklaring hiervoor kan extern liggen. De teruggekeerde schepen van de tocht naar Cádiz werden afgedankt (cf. supra) Over de verschillende jaren heen verkreeg de Vlissingse equipagemeester hiervoor de ‘drye paymenten’. Deze bevoegdheid had de equipagemeester ook verkregen, hoewel deze overlapte met het vendumeesterambt. Maar niet alleen de schepen van expedities werden verkocht. Andere redenen voor het verkopen van schepen waren bijvoorbeeld veroudering zoals bij ‘De Catte’ dat verkocht moest worden in 1595¹³⁹. Deze belangrijke bron van inkomsten zorgde dat de haven van Vlissingen als klein bedrijf kon functioneren. Met de ingang van het Bestand werden ook heel wat schepen afgedankt, maar die kregen enkel een melding voor de rekening bij de lokale equipagemeester. Tussen 30 mei 1608 en 20 juni 1609 werden ‘Den Flesse’, ‘Den Hasewindt’, ‘Den Creeft’, ‘Den Draeck’, ‘Den Thonijn’, ‘Den Haene’ en ‘Den Dolphijn’ verkocht¹⁴⁰.



Tabel 8 : Inkomsten op basis van de Vlissingse equipagerekeningen (uitgedrukt in Ponden Vlaams)

6.1.3.4. Vergelijkende studie van de havens

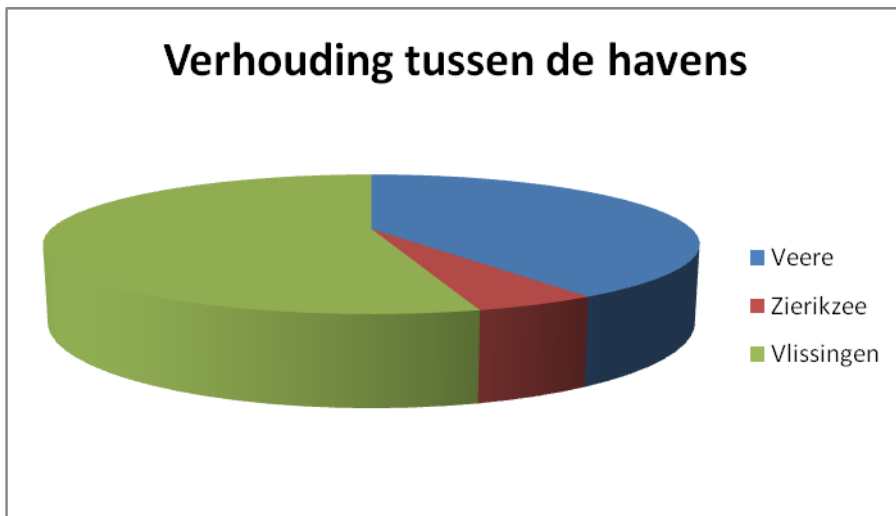
De algemene verhouding tussen de havens van Zeeland was afhankelijk van de grootte van de havens of met andere woorden de scheepscapaciteit. De haven van Vlissingen was al lang een uitvalsbasis voor de oorlogsvloot. De stad lag namelijk aan diep vaarwater, ideaal voor het snel uitvaren van de schepen¹⁴¹. In verhouding met Vlissingen had Veere het over de ganse

¹³⁹ ZA, ARC, *Equipagerekening Vlissingen*, nr. 34290.

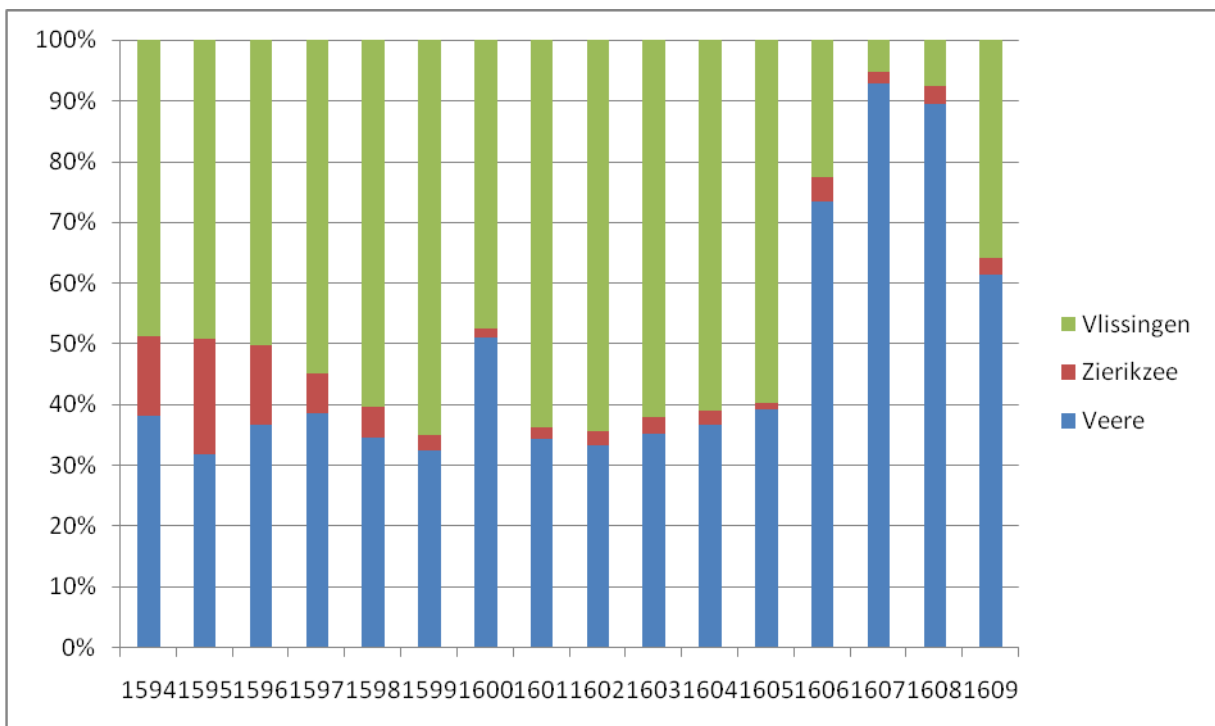
¹⁴⁰ ZA, ARC, *Equipagerekening Vlissingen*, nr.34730.

¹⁴¹ W. Weber, ‘Van Zeeuwse Admiraliteit tot Marine in Zeeland’, in: *Den Spiegel*, juni 1997, 15, 3, p.20.

periode 1594-1609 het tweede meest uitredingen aan schepen (ongeveer 40% van de taartdiagram). Zierikzee daarentegen moest het stellen met 10% van het aandeel van de oorlogsvloot, wat de rol van Zierikzee als vissersbasis nog maar eens benadrukt.



Tabel 9 : diagram (gemiddelde) verhouding tussen de havens



Tabel 10 : Verhouding tussen de haven over de jaren heen

Vlissingen had gedurende de ganse periode het scheepsoverwicht, met uitzondering van de vredesjaren ‘te water’. Maar dit was te wijten aan de afdanking van de kleine schepen in ruil voor de nieuwere types. Deze innovatie werd niet doorgevoerd in Veere, waardoor het

aantal kosten, evenals de uitredingen hoger bleef in de laatste drie jaren voor het Bestand¹⁴². Het aandeel van Zierikzee slonk zienderogen. Dit is toch wel opmerkelijk aangezien het aantal nemingen van schepen enkel steeg rond het jaar 1603¹⁴³.

6.1.3.5. Rol van Middelburg en andere havens

In tegenstelling tot de andere havens vervulde Middelburg de functie van vlootbasis in de behandelde periode niet. De stad wenste een kanaal te graven richting fort Rammekens. Het octrooi werd in 1600 aan het centrum van Zeeland verleend, tegen de zin van de stadsbesturen van Veere en Vlissingen. Zij wisten uiteindelijk de uitvoering ervan te beletten¹⁴⁴. Dergelijke lokale politiek heeft steeds een rol gespeeld in de uitbouw van de haven van Middelburg als basis voor de Admiraliteit. Hoewel het bestuur van de Admiraliteit vanaf 1586 in de abdij te Middelburg zetelde, had de stad een te landelijk karakter om als een echte vlootbasis te dienen¹⁴⁵. De stad opereerde dus als Zeeuwse hoofdstad en centrum van de handel, want de stad had een enorme zuigkracht op de goederenstroom ontwikkeld.¹⁴⁶ De geografische verklaring blijkt dus de belangrijkste te zijn.

Een andere haven was Brouwershaven, dat aanzienlijke voorrechten bezat door Willem van Oranje. Traditioneel was de aanvoer van bier de belangrijkste, maar de haring en visvangst bloeide zienderogen na de Opstand. De gehele haven werd echter in beslag genomen door haringtonnen, waardoor er maar weinig plaats was voor een Admiraliteitsbasis¹⁴⁷. Afgevaardigden van Brouwershaven bleven evenwel aandringen bij de Staten dat er een grondige bescherming kwam van hun vissers tegen de Duinkerke kapers¹⁴⁸.

De bescherming van de handel van Zeeland moest dus door drie vlootbasissen gegarandeerd worden. Dit was een moeilijke operatie, zoals blijkt uit de bescherming van Sluis. In de volgende paragrafen wordt nagegaan hoe deze bescherming verzekerd werd.

6.2. Politiek beleid van de Zeeuwse Admiraliteit

Hoewel het financieel beleid al antwoorden biedt op het proces van Admiraliteitsbeleid, kan dit toch niet grondig geanalyseerd worden zonder een grondige schets van de politieke besluitvorming van de periode. Bovendien bieden cijfers alleen soms weinig resultaten op,

¹⁴² Tot deze conclusie kom ik door alle equipagerekeningen van Veere en Vlissingen te vergelijken, zie voorgaande tabellen.

¹⁴³ A.P. van Vliet, *Vissers in oorlogstijd*, p. 103.

¹⁴⁴ P.J. Huijbrecht, *op.cit.*, p. 48.

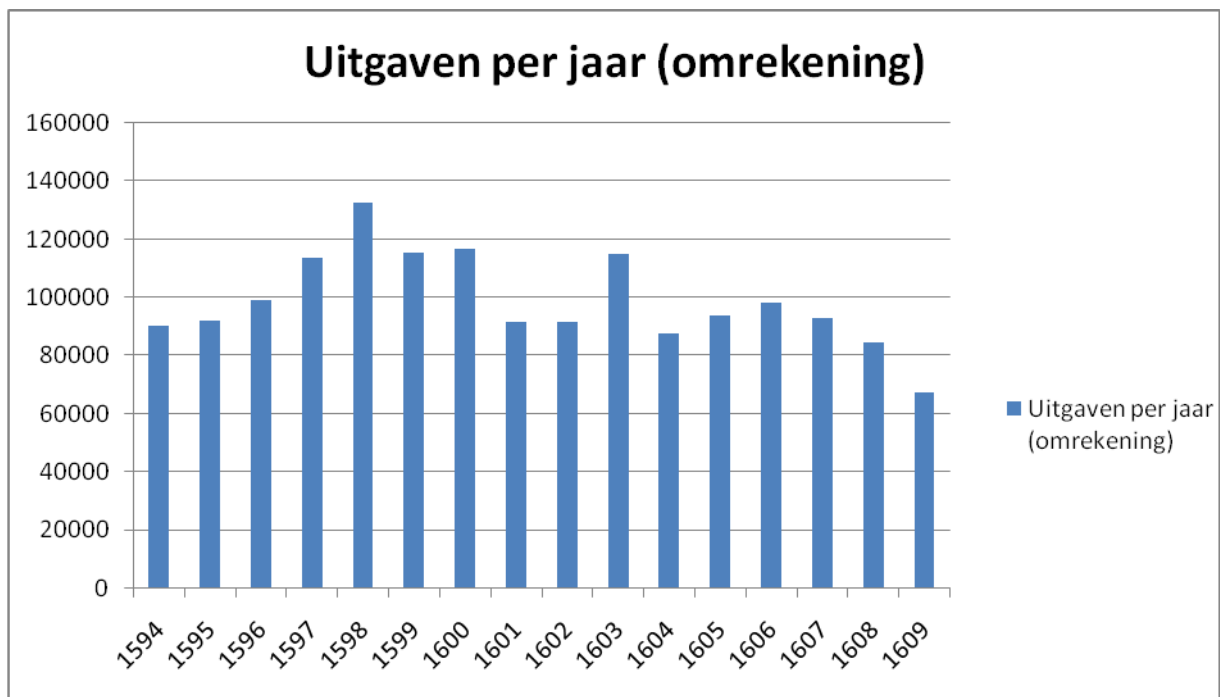
¹⁴⁵ A.P. van Vliet, Van 'Wangedrogt' In: J.R. Bruijn, A.C. Meijer, A.P. van Vliet (red.), *op.cit.* p.10.

¹⁴⁶ J.H. Kluiver, *op.cit.*, p.24.

¹⁴⁷ P.J. Huijbrecht, *op.cit.*, pp.78-79.

¹⁴⁸ A.P. van Vliet, *Vissers in oorlogstijd*, p. 103.

want als ik de uitgaven ‘te water’ ga omrekenen per jaar zijn er weinig verschillen op te merken (zie Tabel 11). Om de golfbeweging duidelijk te zien, moeten we dus de rekeningen van de equipagemeesters gebruiken. Verschillende instellingen bezaten bovendien supervisie op het beleid van het lokale Admiraliteitscollege. Aanvankelijk was dit de Raad van State, maar haar macht werd uitgehold door de Staten-Generaal. Maar ook de lokale Statenvergaderingen hebben enkele beslissingen geforceerd voor het Admiraliteitscollege. Het was immers via de Staten dat de onderdanen hun klachten konden tegenwerken. Een goed voorbeeld is de bescherming van de visserij van Zierikzee en Brouwershaven.



Tabel 11 : uitgaven van de rekeningen te water per jaar (uitgedrukt in Ponden Vlaams) ¹⁴⁹

6.2.1. Invloed van de Staten-Generaal en het College ter Superintendie

Door het wegvallen van het College ter Superintendie ressorteerde het Zeeuwse Admiraliteitscollege vanaf 1593 onder de Staten-Generaal. De Raad van State bleef haar invloed op zeezaken enigszins behouden door de ‘generale petitie’, maar dit ging enkel om extra gelden te voorzien voor de staat van oorlog. De Staten-Generaal kon net als de Admiraal-generaal commissiebriefven tot kaapvaart voorzien, maar in feite hield het zich vooral bezig met het vastleggen van de inkomsten of de tarieven van de ‘convooien en licenten’. De Admiraliteiten zelf moesten instaan voor het innen ervan omdat zij het geweldmonopolie bezaten. Extra gelden (*extra-ordinaris*rekeningen) werden voorzien

¹⁴⁹ Deze omrekening is het resultaat van een wiskundige berekening om de ‘rekeningen te water’ per jaar te kunnen analyseren.

volgens het quotestelsel. Hoewel de Staten-Generaal als hoogste gezagsorgaan de samenwerking moest stimuleren, waren het de Admiraliteiten zelf die een gezamenlijk beleid voerden¹⁵⁰.

Tot het beleid van de Zeeuwse Admiraliteit hebben de Staten-Generaal verschillende beslissingen geforceerd in de behandelde periode. Maar vaak klaagden de gecommiteerden van Zeeland dat haar provincie de ‘grootte lasten van de equipage ende onderhouden van de vlote aldaer op de riviere tegen de preparatiën van den vijant.. langer te continueren’. Op 13 januari 1588 verzocht het gewest Zeeland dat de andere provinciën wilden assisteren. De schrik dat de druk van de Spaanse troepen te groot werd, was altijd één van de hoofdargumenten tot het verkrijgen van subsidies van de andere Staten. De Staten van Holland beantwoorde de klacht door steun te zenden¹⁵¹.

Er diende een overkoepelende instelling te komen die het beleid van zeezaken beter zou regelen. Reeds in 1587 was er sprake van zo’n instelling: het College ter Superintendentie was al geregeld het punt van beraadslaging geweest bij de Staten-Generaal. De instructie van 22 april 1589 omljnde haar bevoegdheid. Het gezag over alle particuliere colleges en de directie en het beleid van de equipage waren de hoofdelementen. Maar tot meer dan verschillende orders tot oorlogsvoering kwam het niet. De dienst werkte niet, onder meer omdat de leden uit Zeeland voortdurend afwezig waren¹⁵². Elk Admiraliteitscollege had zoals eerder vermeld ook haar eigen boontjes te doppen. Dat blijkt ook uit de resolutie van 28 februari 1590, waarbij beslist werd dat al het buskruit en ander geschut dat aan elkaar verleend werd moest ‘gepriseert worde’¹⁵³. De gedecentraliseerde Admiraliteiten hadden fiscale onafhankelijkheid, maar konden beroepen via het apparaat van de Staten-Generaal op hulp wanneer ze door de vijand werden bedreigd. Hiervoor dienden de extra gelden voorzien door de Raad van State.

Dat de bevoegdheden van de Staten-Generaal en het College ter Superintendentie elkaar in 1590 al overlaptten hoeft niet te verbazen. Zo drongen ze erop aan dat het overkoepelend college, de administratie van de aparte colleges regelde. Maar resolveerde men dat het vanaf die datum zelf de individuele vergaderingen zou schrijven, tot de inkomsten van ‘convoyen ende licenten’¹⁵⁴. Dit maakte onderdeel uit van het streven naar het generaliteitsmiddel tot belasting op de handel. De Staten-Generaal groeide uit tot een

¹⁵⁰ J.R. Bruijn, *op.cit.*, pp. 16-20.

¹⁵¹ J. Japikse, *op.cit.*, 1588, pp.181-182.

¹⁵² J. de Hullu, *De archieven der Admiraliteitscolleges*, 's-Gravenhage, Algemeene Landsdrukkerij, 1924 pp. 40-45.

¹⁵³ J. Japikse, *op.cit.*, 1590, pp. 189-190.

¹⁵⁴ J. Japikse, *op.cit.*, 1590, p.198.

permanente instelling te Den Haag, met dagelijkse bijeenkomsten. Vergaderingen over het verweer te water behoorden ook tot het programma¹⁵⁵. Door de institutionalisering versterkte de greep van de Staten-Generaal op het marinebeleid ten nadele van de andere centrale instellingen. Op 30 december 1593 werd het College ter Superintendentie ontslagen en dienden ze de uitstaande rekeningen nog af te handelen¹⁵⁶. Dit betekende echter het succes van de decentralisering van het beleid der zeezaken. De splitsing in verschillende colleges met eigen bevoegdheden werd voltooid, door het verplaatsen van gedeputeerden naar de verkleinde cellen.

De Staten-Generaal werd de instelling waar de briefwisseling en de noden van de verschillende colleges terecht kwamen. Zo ontving de instelling een brief van de Admiraliteit van Rotterdam over de aanstelling van verschillende ‘commandeurs over de scepen van oorloge in één vlote niet en kan wesen sonder confusie’. Ze drongen erop aan diegenen van Zeeland meewerkten met haar onderofficiëren op zee om tot de ‘beveylinge van de zee’ te komen¹⁵⁷. Tevens was de Staten-Generaal de instelling waarvoor de gedeputeerden uit de andere provinciën bij de verschillende colleges hun eed dienden af te leggen tot de generaliteit. Op 1 mei 1596 werd Cornelis Frans Wittensz, lid van de Gecommitteerde Raden van Holland (het dagelijks bestuur), genomineerd om die persoon in Zeeland te aanvaarden¹⁵⁸.

De Staten-Generaal stond in voor het naleven van de ‘placaeten’ over de embargo’s tegen de vijand, meerbepaald tegen het Spaanse vasteland. Op 15 oktober werd de visitatie van verschillende schepen in Zeeland bevolen om zo’n zaak te onderzoeken. Ook werden de leden van het Admiraliteitscollege van Rotterdam bevolen te blijven in Zeeland om de frauden te achterhalen, van de schepen bedoeld op Spanje, Portugal en Italië. Evenals het graan bedoeld om te verhandelen naar Frankrijk, moest gearresteerd worden¹⁵⁹. Hieruit kan ik afleiden dat de niet-Zeeuwen die gedeputeerd werden in het college, dienden voor de controle van de naleving van de ‘placaeten’ der Generaliteit in te staan. Vanaf 1596 toonde de Staten-Generaal en de Staten van Holland zich welwillend om de zaken ter zee te verordenen, omdat alle centralisatiepogingen in het verleden gefaald hadden¹⁶⁰. Hieruit verhitte het belangrijkste dossier van de ‘convooien en de licenten’ tot een heet ijzer dat de Staten-Generaal moesten doorbreken.

¹⁵⁵ J. Israel, *op. cit.*, p. 292.

¹⁵⁶ J. Japikse, *op. cit.*, 1593, pp. 83-84.

¹⁵⁷ J. Japikse, *op. cit.*, 1596, pp. 178-179.

¹⁵⁸ J. Japikse, *op. cit.*, 1596, p. 180.

¹⁵⁹ J. Japikse, *op. cit.*, 1596, pp. 188-189.

¹⁶⁰ J. de Hullu, *op. cit.*, pp. 46-47.

Beide partijen waren enorm onverzoenlijk omdat de Staten van Zeeland hun vloten voor Lillo, Philippine en Terhofstede alle schepen komende van Holland tegenhielden om de volle ‘licent’ te eisen, zonder dat de commiezen van Holland daar enige inspraak in hadden¹⁶¹. De betrekkingen tussen de provincies waren tot een dieptepunt gezakt, maar alsnog kon Maurits een ‘Accoord’ laten erkennen. Het ‘Provisioneel Accoord’ gold voor de ganse Republiek. Het scheepvaartverkeer op de Vlaamse havens werd verboden, waardoor de Zeeuwse overwinning compleet was. Maar dit was maar een overwinning van korte duur. De Admiraliteiten gingen mekaar blijven concurreren door het verlenen van paspoorten. De Hollandse door het afgeven van paspoorten op Duinkerke en Nieuwpoort enerzijds, waarbij ze de Zeeuwse wateren omzeilden¹⁶². Anderzijds bleven de Zeeuwen hun druk op de Scheldedelta uitoefenen.

Vanaf de jaren 1598 kwam het probleem van de zeeroverij opsteken. Hierop verzocht de Admiraliteit van Zeeland op 2 januari dat er ‘eenige secrete merckteecken en soude moegen werdden gegeven’. De Staten-Generaal besloot dit aan prins Maurits voor te leggen om de afspraken met het bondgenootschap met Engeland niet op te geven¹⁶³. Op 29 mei 1598 werd er vergaderd over de klachten van Joos Pietersz., een ex-vrijbuiters, in dienst van de Republiek. Zijn belangen behandelden de ‘beletsselen waeruuyt consequentelijck verianginge van de coophandel soude wordden veroirsaect’. Maar in feite probeerde hij zijn trafiek van vrijbuiters te verschonen. Hiervoor verklaarde de Staten-Generaal het Admiraliteitscollege in Zeeland bevoegd in plaats van de gouverneur van Vlissingen. Op 19 juni gaat het geschil verder en aanvaardt de gouverneur van Vlissingen het bevoegdheidsconflict tussen land en zeezaken¹⁶⁴. Belangen van de onderdanen werden dus behartigd, maar steeds volgens de gewoontelijke procedure en de bevoegde instelling. Piraterij of kaapvaart van de eigen onderdanen werd dus niet behandeld door de Staten-Generaal, maar de instelling had een supervisie over de zaken en verwees de onderdanen naar de Admiraliteiten door.

Het optreden van de Staten-Generaal tegenover de vijandelijke aanvallen vanuit de zee was betrekkelijk groot. De instelling nam voortdurend initiatieven om de grenzen te verdedigen, te waarschuwen voor invasies en gaf opdracht tot uitrusting van de oorlogsschepen. Over de praktische uitvoering van de oorlog werd er dus overlegd¹⁶⁵. Zo vergaderden de Staten-Generaal in 1598 ook over het aanstaande winterseizoen en het

¹⁶¹ *Ibid.* pp. 47-50.

¹⁶² V. Enthoven, *op.cit.*, pp. 131-132.

¹⁶³ J. Japikse., 1598, p. 177.

¹⁶⁴ J. de Hullu, *op.cit.*, 1598, pp. 185-188.

¹⁶⁵ A.P. van Vliet, *Vissers in oorlogstijd*, pp. 63-64.

konvooiëren van de koopvaarders en vissers. Er werd beslist op 21 oktober dat de Vlaamse havens moesten worden geblokkeerd, met een uitrusting van een zessendertigtal schepen¹⁶⁶. Het accent van de oorlogsvloot kwam meer en meer op blokkadeschepen en de konvooiers te liggen. De blokkadevloot ressorteerde onder de Generaliteit, terwijl de konvooischepen onder de aparte ressorten van Admiraliteiten vielen. De volgende tabel werd door Elias opgesteld, toont het groeiende belang van de blokkadeschepen in plaats van het kruisen op zee¹⁶⁷. De

<i>Jaar</i>	<i>convooi</i>	<i>kust</i>	<i>kruisers</i>	<i>Totaal</i>
1589	8	14	15	37
1596	38	32	18	88
1597	-	40	-	-
1598	-	42	17	-
1607	47	-	8	-

Tabel 12 : Nederlandse oorlogsschepen, 1589-1607

Geschillen tussen de Admiraliteiten van Holland en Zeeland hielden niet op, ook niet voor de beveiliging van de zee. Maurits diende op 22 april 1600 een verzoek in om Zeeland aan te manen, omdat het de resolutie, dat naar ieders consent was beslist, niet mee ten uitvoer bracht. Een week later werd een brief ontvangen van het college te Middelburg die zich verontschuldigde, omdat die met financiële problemen te kampen had.¹⁶⁸ (cf. Tabel 3) Victor Enthoven stelt deze periode voor als desastreus vanwege de grote schulden. Het verzoeken van de Staten-Generaal tot financiële steun had ook z'n politieke weerslag gekend op zee¹⁶⁹. Maar deze zaak kan bovendien gezien worden in het teken van de druk op de andere Admiraliteiten te verleggen. Dat er op 11 augustus een brief ontvangen wordt vanuit Zeeland vanwege de muiterij van het eigen 'bootsvolck', weerlegt deze stelling wel¹⁷⁰. Dit wil echter niet zeggen dat de Admiraliteitscolleges niet bewust waren van de capaciteiten van de andere om te assisteren in de beveiliging van de zee.

Een bijzondere taak was voorgelegd voor de Staten-Generaal wanneer er buitenlandse schepen waren aangekomen en de bevoegde Admiraliteit niet wist of ze gearresteerd moesten worden. Zo werd aan de verschillende Staten gevraagd wat men moest doen met 2 schepen aangekomen in Zeeland, die bestemd waren voor Calais¹⁷¹. De Staten-Generaal kon hierover

¹⁶⁶ J. Japikse, 1598, p. 190.

¹⁶⁷ J.E Elias., *Schetsen uit de geschiedenis van ons zeewezen*, 's-Gravenhage, 1916-1930, I, pp.48-49.

¹⁶⁸ J. Japikse, *op.cit.*, 1600, p. 183.

¹⁶⁹ V. Enthoven, *op.cit.*, p. 164.

¹⁷⁰ J. Japikse, *op.cit.*, 1600, p. 187.

¹⁷¹ J. Japikse, *op.cit.*, 1600, p. 177.

raad geven omdat het een internationaal getint geschil was. Raad geven blijkt dus één van de voornaamste taken geweest te zijn van de instelling. Steeds opnieuw werd het beleid voor het aankomende winterseizoen bepaald en verschillende adviezen aan de verschillende Admiraliteiten uitgedeeld. Aan de Admiraliteit van Zeeland werd op 6 september 1600 op het stuk van de ‘galeyen’ verzocht dat men dit volgens de ‘costumen’ zou doen en tot ‘contentement’ van de verschillende zeesteden¹⁷². Dergelijke vragen tot advies vergrootte alleen maar in de daaropvolgende periode, omdat de Spaanse vijand duidelijk opnieuw successen boekte. Hieruit kan ik afleiden dat centraal beleid wel degelijk gevoerd werd wanneer het noodzakelijk was.

Na 1600 veranderde het beleid van de Staten-Generaal niet veel. De discussie over de ‘convoeien en licenten’ werd nog steeds gevoerd, ondanks het ‘Provisieel Accoord’. De belangrijkste zaak was het aflijnen van de bevoegdheid van Oost-Indische Compagnie, het nieuwe succesverhaal van de Republiek. De Staten-Generaal ordonneerde op 19 juli 1602 dat de Admiraliteit moest instaan voor de goede gang van zaken van het leveren van de goederen door de Compagnie¹⁷³. Eveneens kwamen er problemen met de Engelse vrijbuiters, waarmee de Admiraliteit te Middelburg in 1604 geen raad wist met de toenmalige stand van zaken tegenover de Engelsen¹⁷⁴. In navolging van de veroverde galeien, bestendigde de Staten-Generaal dat de aparte colleges bevoegd waren tot de veiling en het lot van de veroverde schepen¹⁷⁵.

Voor de vredesonderhandelingen tot het bestand nam de Staten-Generaal als instelling van het centrale gezag de sleutelpositie in. Deze onderhandelingen met de Spaanse vijand en de aartshertog kwamen op gang vanaf 1607. Van Oldenbarneveldt slaagde erin Holland in de richting van het Bestand te bewegen. Zeeland daarentegen bleek in de diplomatieke correspondenties een taaiere klant te zijn. Het verlies van de handel op de Schelde was hierbij de grootste vrees¹⁷⁶.

6.2.2. De functie van de Admiraal-generaal en Vice-admiralen

De Admiraal-generaal, in deze periode gepersonifieerd door Maurits van Nassau, had maar weinig bemoeienis in de oorlogsvloot, want in de praktijk lag het bestuur in handen van Staten-Generaal en Admiraliteitscolleges. Hij benoemde evenwel de verschillende

¹⁷² J. Japikse, *op.cit.*, 1600, p. 191.

¹⁷³ J. Japikse, *op.cit.*, 1602, p. 210.

¹⁷⁴ J. Japikse, *op.cit.*, 1604, p. 147.

¹⁷⁵ J. Japikse, *op.cit.*, 1604, p. 155.

¹⁷⁶ J.H. Kluiver, *op.cit.*, pp. 124-127.

zeeofficieren¹⁷⁷. Daarnaast verleende hij commissiebriefen aan de verschillende kapers. Dit betekende een feitelijke institutionalisering van de kaapvaart, vanwege de prins, samen met de oprichting van het tweede Vlissingse prijzenhof en de daarna vervangende instelling van de admiraliteitsraad. Er werd een instructie opgesteld om belangengroepen tegen te werken om de zogenaamde ‘vrije nering’ te bewaren¹⁷⁸. De particuliere kaapvaart werd hierbij dus geregeld, maar tegen de start van het Bestand had de officiële kaapvaart haar effect gehad.

Er waren ook verschillende Luitenant-admiralen in dienst van de Republiek. De belangrijkste voor Zeeland waren Willem de Zoete, heer van Haultain die van 12 januari in dienst was. Een andere reeds aangehaald individu was Jacob van Wassenaar van Duivenvoorde, die de grote extra-ordinaire kaping van het eiland S. Thomé leidde. Tevens waren er nog Vice-admiralen zoals Pieter van der Does, Cornelis Geleynsz Leeste en Laurens Jacobsz. Alteras¹⁷⁹. Eén van de voornaamste was Joos de Moor die met zijn bescheiden karveelschip tot 1596 voor de verdediging van Zeeland in stond. Daarna werd de ‘Morijaen’ verplaatst naar Zierikzee¹⁸⁰.

6.2.3. De invloed van de Staten van Zeeland en de vervangende commissie der Gecommitteerde Raden

De bevoegdheid der Staten van de verschillende provinciën was door de afzwering van de vorst verdubbeld. Niet alleen de rechten van volksvertegenwoording bezaten ze, ook de rechten van de landsheer kwam hen toe. In enige mate werd de soevereiniteit wel beperkt door de overkoepelende Staten-Generaal. Het politiek gezag, dat vroeger door hoven en raden naast de stadhouder was bezet, werd ontnomen aan de stadhouder en overgebracht op de Gecommitteerde Raden of Staten. Zij vervingen de Staten bij afwezigheid als permanente commissie en werden in feite het dagelijks bestuur van Zeeland. Zij waren belast met de uitvoering van de resolutiën der Staten en met het beheer van de financiën. Bovendien bezaten ze een toezicht over het krijgswezen, wat een instap betekende voor inmenging bij het Admiraliteitscollege¹⁸¹.

Zoals reeds vermeld was de invloed van de Staten van Zeeland groot, vooral met betrekking tot het geschil van de ‘convooien en de licenten’ met het zeegewest Holland. Maar ook over andere zaken werden vergaderingen georganiseerd. Dit hoeft geen verwondering,

¹⁷⁷ L. Eekhout, *op.cit.*, p. 60.

¹⁷⁸ V. Enthoven, *op.cit.*, pp. 173-174.

¹⁷⁹ L. Eekhout, *op.cit.*, pp. 64-66; 77.

¹⁸⁰ ZA, ARC, *Equipagerekening Vlissingen*, nr. 34320.

¹⁸¹ R.Fruin, *Geschiedenis der Staatsinstellingen in Nederland tot den val der Republiek*, 1922, 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff, pp. 214-219.

aangezien de Gecommitteerde Raden van de Staten van Zeeland zelf de zetelposities bij het Admiraliteitscollege waarnamen. Bij de dagelijkse bekommernissen van de Gecommitteerde Raden behoorden zowel verschillende zaken over het land als over de zee.

De Staten van Zeeland had wel degelijk inmenging in de maritieme relaties van de verschillende partijen. Zo verscheen op 2 september 1587 de Lieutenant Admiraal Nassau in de vergadering van de Staten en vertoonde hij de ‘preparatie die den viandt tot Antwerpen maeckt. Hierop werd zijne Excellentie geschreven dat zes oorlogsschepen, zowel ‘razeilen’ als ‘boeiers’ uit Holland werden klaargemaakt om de vijand voor Lillo tegen te houden¹⁸². Het dagelijks bestuur van Zeeland fungeerde hier dus als communicatiemiddel tussen onderdanen en stadhouder om de oorlogsvoering op het water te dienen. De overkoepelende inmenging van het College ter Superintendentie werd door de Staten van Zeeland onnodig geacht, getuigen de volgende notulen van de Staten van Zeeland:

‘Ende hoewel by den Staten van Zeelandt het Superintendent Collegie van der Admiraliteyt onnodich geacht wort, ende oirboir gevonden dat die zaken der Admiraliteyt zullen blyven gedirigeert by den Raden van der Admiraliteyt, onder die superintendentie van den Raedt van State, als tot noch toe, behalvens dat d’apellen mogen worden beslist binnen die Provintie van Zeelandt; zoo nochtans by den Staten van Hollandt oft andere daer toe instantie gemaect wordt, zullen die vooscr. Gedeputeerden daer inne nyet finalick resolveren, dan rapport nemen an hunne Principalen’¹⁸³.

Uit dit citaat valt onmiddellijk de intenties van de instelling af te leiden. Het particularisme van de Staten van Zeeland komt hierin uitdrukkelijk naar boven. Met betrekking tot het beleid hadden de Staten de volgende invloed:

Voor de konvooiering van de handelsschepen westwaarts werd op het betoog van de Admiraal-generaal, mede met verschillende kooplieden op 4 september beslist dat die schepen moesten worden tegengehouden ‘tot dat die windt zal dienen’ en dat ‘alle maenden eens ’t convoy zal geschieden, waer tegen die Coopliden hun gereet zullen zien te maken’¹⁸⁴. Dit maakt onderdeel uit van het konvooiering onder de jurisdictie van het gewest. Deze bevoegdheid behoorde niet toe aan de generaliteit, maar werd uitgevoerd door de verschillende Admiraliteitscolleges. Alle bestuursorganen in de Republiek bemoeiden zich met de konvooitaken. Over het algemeen gebruikten de Admiraliteiten voor deze taak hun beste schepen¹⁸⁵.

¹⁸² ZA, SvZ, *Gedrukte Not.*, 1587, p. 185-186.

¹⁸³ ZA, SvZ, *Not.*, 1588, p. 35.

¹⁸⁴ ZA, SvZ, *Not.*, 1587, p. 186.

¹⁸⁵ A.P. van Vliet, ‘De Staatse Vloot in de Tachtigjarige Oorlog’ in: J.R. Bruijn, C.B. Wels, *op. cit.*, p. 49.

De beslissingen tot het heffen van de ‘licenten’ werden vaak op gewestelijk niveau gevoerd. Zo werd op 25 januari 1588, volgens de ‘requeste’ van diegene van Reymerswale gevraagd de uitvoer van verse vis te mogen doen. Hierop werd beslist dat de licenten binnen de stad zelf gingen geschieden¹⁸⁶.

Met betrekking tot de bijzondere opdrachten voor de Admiraliteit werd op 28 mei tussen de ‘poincten van beschrijvinge’ besloten dat de Staten van Zeeland wensten te onderhandelen of ‘besoigneren’. Er werd door de Heer van Willougby, vanwege hare Majesteit van Engeland verzocht met twintig schepen te assisteren¹⁸⁷. Over het part van Zeeland in de bijzondere expedities werd dus op de vergaderingen gediscussieerd. Op 5 Augustus 1588 werd er besloten een *extraordinaris-equipage* te doen om de koningin te assisteren met ‘zes groote oorlochschepen, daer inne die van Zeelandt gelast zyn drye te equipperen, midts dat die Provintien van Vrieslandt, Utrecht ende andere hun daer inne te bate zouden moeten commen’¹⁸⁸. Dergelijke expedities werden ook georganiseerd voor de assistentie van de koning van Frankrijk in 1590 (toen nog in oorlog met Spanje), met 6 schepen waarvan twee geëquipeerd te Zeeland¹⁸⁹.

Zelfs de ‘beveylinge van de zee’ behoorde tot de zorg van de Gecommitteerde Raden. Hierop verleende de vergadering advies voor de Admiraal-Generaal en de Admiraliteit. De bezetting van plaatsen in het westen zoals ‘Blavet’ was het doel tot het beveiligen van de kusten. De gedeputeerden verzekerden dit te resolveren opdat andermaal 12 schepen worden in zee gehouden, half op de kost van Holland, half voor Zeeland¹⁹⁰. Ook in 1597 werd over de ‘beveyliging’ voor het zomerseizoen geresolveerd dat de Admiraliteit de equipage gingen voorzien van zesentwintig schepen voor ’t cruyschen van de Zee, als totte wachten, zoo volcommen maecken ende houden als eenichssins de middelen van Convoy ende Liycenten zullen moghen draegen’. Hieruit blijkt dus dat alle schepen voor meerdere functies werden voorzien. Voor Zeeland betekende dit de equipage van twee van haar beste schepen ‘ghenaempt AEolus ende Neptunus’¹⁹¹.

Ik kan concluderen dat de Staten van Zeeland fungeerde als communicatiemiddel tussen de noden van de onderdanen en de eigenlijke uitvoer van de admiraliteitszaken. De verschillende verzoeken tot bijvoorbeeld bescherming van de visserij of het equiperen van

¹⁸⁶ ZA, SvZ, *Not.*, 1588, p. 6.

¹⁸⁷ ZA, SvZ, *Not.*, 1588 pp. 67-71.

¹⁸⁸ ZA, SvZ, *Not.*, 1588 pp. 102-103.

¹⁸⁹ ZA, SvZ, *Not.*, 1590, p. 115.

¹⁹⁰ ZA, SvZ, *Not.*, 1592, p. 3.

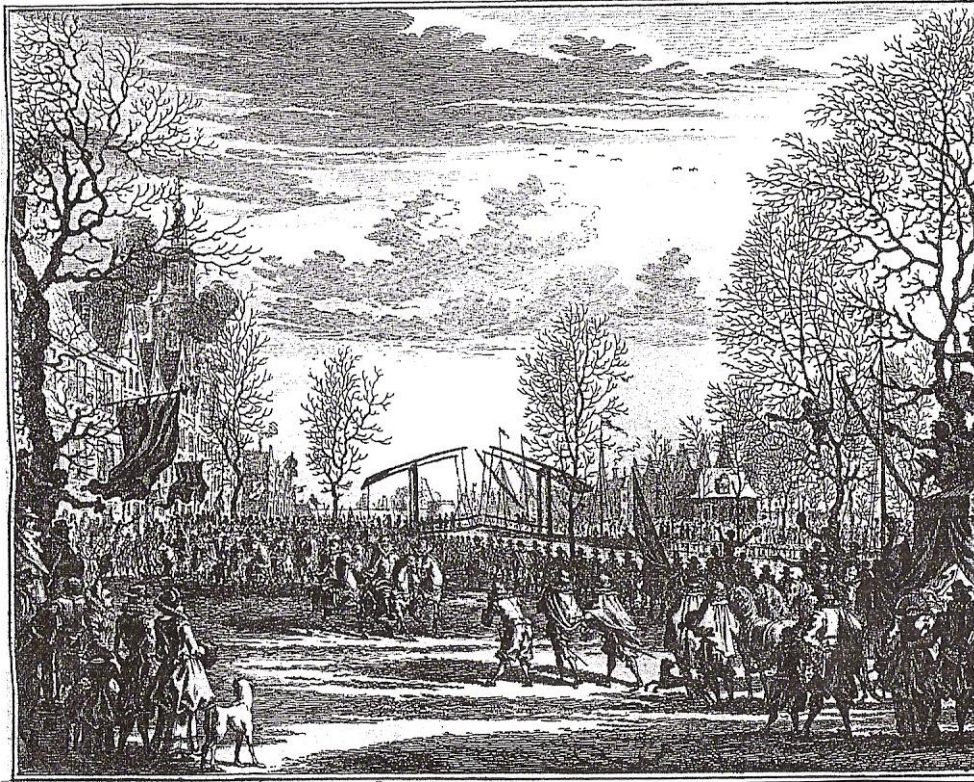
¹⁹¹ ZA, SvZ, *Not.*, 1597, pp. 61-62.

schepen werden aan het Admiraliteitscollege overgemaakt. Datzelfde college ging dan bepalen of het bedrijf van de Admiraliteit de noodzakelijke middelen ter beschikking had om de verzoeken in te willigen. In relatie met de bijzondere opdrachten zoals expedities tot secours van de koningin van Engeland, had de commissie of Gecommitteerde Raden een belangrijk zeggenschap in het aandeel dat door Zeeland verleend diende te worden. De Staten van Zeeland behielden hun sleutelpositie als provinciaal soeverein ten opzichte van de bondgenoten.

6.2.4. Beslissingen van de Zeeuwse Admiraliteit van 1585 tot 1609

Na de dood van Willem van Oranje (1584) diende Prins Maurits en de Raad van State het bestuur ter oorlog te herschikken. De uitvoer van het beleid kwam te liggen bij de Gecommitteerde Raden van de zeegewesten. De oprichting van het tweede Vlissingse prijzenhof diende niet als bestuursorgaan, maar enkel tot verdeelcentrum van de buitgemaakte schepen en goederen. Te Vlissingen ontstond de ‘Raed ter Admiraliteyt’, maar die kreeg geen lang leven te bekoren¹⁹². Met de komst van Robert Dudley, graaf van Leicester kwam het college in Middelburg te liggen. De bevoegdheden werden uitgebreid tot het ganse beheer van de zeezaken in het bijzonder op de Vlaamse, Brabantse kusten en het beheer over geheel Zeeland. Zoals eerder vermeld bestond er een grote invloed van het gewestelijk bestuur op het beleid van het college. De voornaamste taken van dat bestuur waren het in stand houden van de blokkadevloot, de konvooiëring en de bijzondere opdrachten. Maar hoe ging de zorg voor die oorlogsvloot nu in z’n werk?

¹⁹² V. Enthoven, *op.cit.*, pp. 151-152.



Afbeelding 4: De aankomst van de graaf van Leicester te Vlissingen, 1585

Een belangrijke taak van de Admiraliteit was de bescherming van het eigen zeegebied. Zo hield de heer Joris Martens. Roy bijvoorbeeld de Raad ter Superintendentie van de Admiraliteit op 3 september 1592 op de hoogte van de ‘grootte toerustinghe die de vijant binnen Duynkercke doet van schepen van oorloghe, ... tot bevrijdinghe vande zee’¹⁹³. Andere intelligentsia brachten de vergadering op de hoogte van de ‘preparatie van de vijant’ op 15 februari 1595 via hun goed netwerk in Spanje en Portugal¹⁹⁴. Op basis van dergelijke waarschuwingen ontwikkelde het Zeeuwse Admiraliteitscollege een beleid. In de volgende paragrafen zal ik de periode 1591 tot 1609 belichten welke de voornaamste wijzigingen en evoluties waren.

In navolging van de *Armada* en het invasieleger van Parma was het college tot besluit gekomen van het afdanken van de vele uitredingen. Zelfs op 12 november 1591 hadden de Staten van Zeeland nog aangedrongen dat de twee grote schepen van de kapiteinen Calis en Cornelis Leyusse afgedankt werden¹⁹⁵. De Admiraliteit van Zeeland kon zich weer met de bescherming van het zeegewest bezighouden. In de eerste plaats betekende dit een bescherming van de voornaamste handelstakken. Een voorbeeld hiervan was de begeleiding

¹⁹³ ZA, AA, Res., nr.2448.

¹⁹⁴ ZA, AA, Res., nr.2449.

¹⁹⁵ ZA, AA, Res., nr.2448.

van de visserij van Zierikzee. Zo werd op 27 januari 1592 goed gevonden dat de raetsheer Cooper ‘twee hondert ponden Vlaems bij die vanden magistraet van Zierikzee ghedaen uyten penninghen vanden generelaen middelen’ zou gehaald worden. Dit diende tot betaling van een pinasse, die de visserij van de stad ging beschermen. Na vele debatten werd er beslist dat er een lening werd voorzien voor het betalen van het schip¹⁹⁶.

Tot de dagelijkse problematiek behoorden de Duinkerke kapers. Voor de vier nieuwe schepen bestemd tot bescherming van de visserij werd op 22 november 1592 bevolen aan kapitein Doen Thomass. dat ze bij elkaar moesten blijven omdat de Admiraliteit kapers vanuit Duinkerke verwachtte¹⁹⁷. De herovering van Parma van de stad aan de Vlaamse kust was voor Zeeland de belangrijkste concurrentiële vlootbasis van die periode. Deze onveiligheid was al aanwezig vanaf 1585, maar werd in 1588 door de aantocht van de Onoverwinnelijke Vloot geblokkeerd. De onveiligheid dreef de Admiraliteit in 1596 zelfs zo ver dat alle vissersschepen beter aan wal bleven. De risico’s werden meer en meer verhaald op de reders en de stuurliu zelf¹⁹⁸.

Op 11 maart 1593 werd door de Admiraal Nassau, mitsgaders Joos de Moor, commissaris Drooghe en alle equipagemeesters van Zeeland beslist dat er ‘drij nieuwe schepen eerstdachs sullen ghetimmert worden’. Deze resolutie luidde het begin in van een nieuwe politiek tot scheepsbouw, wat zich ook weerspiegelt in de groei van de uitgaven (cf. supra). Dit werd het jaar daarop verder gezet door de beslissing tot bouw van vijf nieuwe schepen¹⁹⁹. In tijden van oorlog huurde men ook schepen. Hierbij werd Cornelis Claess. op 27 juni 1594 gelast om een bekwame heudeschip te huren. Dit was een traditie die nog zeer lang gehandhaafd bleef omdat de Admiraliteit niet altijd beschikte over een staande vloot²⁰⁰. Dergelijke gehuurde schepen werden ingezet tot dienst van een achtervolging voor Blanckenbergh. Vice-admiraal Joos de Moor, een Zeeuwse zeeheld, drong hierop aan dat heuden werden gehuurd tot dienst van zijn oorlogsvoering²⁰¹. Zo’n heudeschip behoorde zelden tot de ordinaire rekeningen²⁰². Dit type schip was een typisch binnenvaartuig, dat als wachtschip gebruikt werd²⁰³. Dergelijke schepen zullen dus vooral tot praktisch nut gediend hebben, tot het lokken van de vijand, door een ogenschijnlijk klein schip, maar met grote bewapening.

¹⁹⁶ ZA, AA, Res., nr.2448.

¹⁹⁷ ZA, AA, Res., nr.2448.

¹⁹⁸ A.P.van Vliet, *Vissers in oorlogstijd*, pp.101-102.

¹⁹⁹ ZA, AA, Res., nr.2448.

²⁰⁰ W. Wilbert, *art.cit.*, p. 19.

²⁰¹ ZA, AA, Res., nr.2448.

²⁰² Zie bijlagen 1,2 en 3.

²⁰³ J.van Beylen, *Schepen van de Nederlanden: van de late Middeleeuwen tot het einde van de 17^e eeuw*, Amsterdam, Van Kampen, 1970, p. 121.

De Vice-admiraal Joos de Moor was ook bezig de passage voor het gat van Sluis te sluiten. Hiervoor werd op 21 september 1595 geordonneerd dat er ‘twee schepen van oorloghe daer voor te legghen, om den toevoer te beletten die de lorrendrayers daer door soudon pooghen te doene’. Hiervoor had de Zeeuwse zeeheld het college geschreven om in deze zaak te voldoen²⁰⁴. Deze politiek tot het sluiten van het ‘Sluysegat’ verhinderde de Spaanse vijand territoriale winsten te boeken.

Vanaf 1596 werd geordonneerd dat de schepen groter en efficiënter moesten worden. Elias beschrijft het ontstaan van een eerste oorlogsvloot van grote schepen. De vergroting en innovatie van de vlieboten werd ingezet vanaf 4 maart. De technologie van de tegenstander speelde hierbij een belangrijke rol. Hoewel tegen de Duinkerke kapers nog vlieboten voldeden, gebruikten de Spanjaarden al beter bewapende Biskaajse galjoenen²⁰⁵. Op 27 maart 1597 werd op aangegeven van equipagemeester Reyghersberch duidelijk dat de schepen van kapiteinen Pieter Franss. en Doen Thomass. te oud waren en dat de reparaties teveel gingen kosten in verhouding met de bouw van twee nieuwe schepen²⁰⁶. Bovendien moesten de Admiraliteiten voorzien in nieuwe schepen om de Aeolus en den Neptunus te vervangen omdat die samen met drie andere schepen op expeditie waren naar Spanje. Dit was een expeditie vanwege de Engelse koningin naar Spanje. De behoefte tot grotere gebouwde bodems werd dus groter²⁰⁷. De afdanking van kleine ‘royjachten’, destijds nog gebruikt in de oorlogsvoering tegen het invasieleger, verdwenen op 20 mei 1597 te Veere²⁰⁸.

Met de komst van de galeien van Federico Spinola maakten de Zeeuwen mede met de Hollanders de overstap tot het bouwen van galeien. De grote galeien waren bedoeld als een aanvalswapen tegen de in Sluis gevestigde vloot van de zeeoverste van de aartshertog Albrecht. Van daaruit werden de Zeeuwse stromen bedreigd, evenals de vaart op Vlissingen. De vijand moest zoveel mogelijk met de eigen wapens bestreden worden. De bouw van het te Dordrecht bedoelde schip werd aan Zeeland opgedragen. De vlootoperatie slaagde nadat Sluis opnieuw in de handen van de opstandelingen gevallen was²⁰⁹. Hoewel de Admiraliteit van Zeeland zich duidelijk vanaf 1600 aan het voorbereiden was tot een slag met de vijand, wisten ze niet goed wat ze met de verouderde en onbekwame schepen, zoals ‘den Ouden Hont’ aan te vangen. Op 14 maart werd vanwege de Staten-Generaal gecommandeerd dat er een galei te maken viel en op 21 juli werd er een brief gelezen die beval de galei te bemannen. In de

²⁰⁴ ZA, AA, *Res.*, nr.2448.

²⁰⁵ M. de Jong, *op.cit.*, p. 66.

²⁰⁶ ZA, AA, *Res.*, nr.2449.

²⁰⁷ J.E. Elias, *De vlootbouw*, pp. 7-8.

²⁰⁸ ZA, AA, *Res.*, nr.2449.

²⁰⁹ J.E. Elias, *De vlootbouw*, pp. 27-31.

zomer werden de galeien uit Spanje verwacht, maar de eerste aanvaring voor de kust van Vlaanderen mislukte²¹⁰. De galeien van Spinola konden zich in Sluis nestelen, totdat de beroemde ‘Rode Gallei’ en ‘Zwarte Gallei’ in 1603 ze uitschakelde. Deze ‘Zwarte Gallei’ was het te Dordrecht vervaardigde schip van dertig meter lang, met 130 roeiers, 100 soldaten en 60 matrozen bedoeld voor de bewakingsdienst van de Zeeuwse wateren²¹¹. Het vangen van de vijand lijkt wel een bewuste zeetactiek geweest te zijn, want op 22 november 1600 werden er drie ‘carvela’s te Goes voorzien. Dit gebeurde op verzoek van de stad zelf omdat er schepen ‘daghelix door de creken ende gaten dien van Suytbevelant comt’²¹².

Voor het vieren van de overwinning te Sluis werden op 9 juli 1603 verschillende tonnen bier gebracht om het scheepsvolk vrolijk te maken. In de nasleep werd ook heel wat arsenaal tot Veere gerepareerd, aldus de resolutie van 4 oktober. Bovendien werden er ‘gotelingen’ geleend wegens het gebrek aan geschut²¹³. De afloop van de dreiging zorgde voor kostenproblemen, waardoor er werd beslist tot afdanking van verschillende schepen in de zomermaanden van 1604. Zo werd bijvoorbeeld op 6 oktober beslist dat tot de ‘verlichtinghe vande zwaere equipage vande lande Den Bracke’ afgedankt diende te worden. De nood aan geld was nijpend, maar dit nam niet weg dat de visserij van Zeeland beschermd moest worden. De pensionarissen van de drie havensteden verzochten dat er respectievelijk twee, één en twee schepen voorzien moesten worden voor Zierikzee, Vlissingen en Veere²¹⁴. Dat het aantal kapingen aanzienlijk in de jaren 1603-1606 daalde, nam de dreiging van een neming voor een vissersschip niet weg. Het was niet langer lonend om een vissersschip te nemen, aldus van Vliet²¹⁵. Dat het konvoieren van de visserij een heikel discussiepunt op de vergaderingen van het college bleek, bewijzen de voortdurende verzoeken van Zierikzee en het ongehoor van Middelburg zelf om hieraan te beantwoorden. Pas op 21 oktober 1606 werd Zierikzee toegelaten een schip ten koste van het land te equiperen, met een twaalf à negentiental man tot dekking van de visserij. Hieruit kan ik afleiden dat het Admiraliteitscollege het konvoieren van schepen niet altijd even lonend vond. Victor

²¹⁰ ZA, AA, *Res.*, nr.2450.

²¹¹ J.R. Bruijn, *op.cit.*, pp. 28-29.

²¹² ZA, AA, *Res.*, nr.2450.

²¹³ ZA, AA, *Res.*, nr.2451.

²¹⁴ ZA, AA, *Res.*, nr.2451.

²¹⁵ A.P. van Vliet, ‘Vissen, kapen of gekaapt worden, Een dilemma voor Vlaamse zeevissers in de zestiende en zeventiende eeuw’, In: Bruijn J.R., Akveld L., *In het kielzog: maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegechiedenis aan de Universiteit Leiden*, Amsterdam, De Bataafse Leeuw, 2003, pp. 295-297.

Enthoven en Kenkamp wijzen erop dat er omstreeks 1600 eerste voorstellen kwamen tot het bewapenen van de koopvaardijochten en dat diezelfde in ‘admiraalschap’ moesten voeren²¹⁶.

Bij de ingang van het jaar 1606 waren verschillende schepen ‘ter voyage nae westhen ghedestineerd’²¹⁷. Deze reizen dienden tot blokkade van de Vlaams kust om voor de komende zes maanden klaar te zijn. Het belang van de blokkadeschepen groeide steeds meer ten nadele van de kruisers, die als patrouilleschepen op de Noordzee voeren. Het beleid uiteengezet door de Staten-Generaal diende tot functie van het afdwingen van ‘licenten’, het controleren van de handel en de scheepvaart en het tegenhouden van Duinkerker eskaders. De blokkadevloot werd dus ook naar de wintermaanden uitgebreid zoals het voorbeeld aangeeft. De omvang van de blokkadevloot werd al door Van Vliet opgesteld²¹⁸. Daarnaast stond het Zeeuws Admiraliteitscollege zoals reeds gezegd in voor bijzondere opdrachten. Op 30 november 1606 werd vanwege de Staten-Generaal verwacht dat er schepen ‘gheemployeert’ werden tot een reis naar de kust van Spanje²¹⁹. Hoewel de vrede op komst was richtte de Republiek zich steeds meer op de internationale wateren, waarvan de aanval op Gibraltar een uitloper was waarbij een groot deel van de Spaanse vloot werd vernietigd. Dit betekende tegelijkertijd echter ook het einde van de samenwerking tussen de VOC en de Admiraliteiten²²⁰.

In het jaar 1607 werd de ‘treves ofte stilstant van wapenen ter zee’ geordonneerd, wat zijn weerslag kende op het beleid van Zeeuwse Admiraliteit. Er werd vergaderd en onderhandeld over het afdanken van scheepsvolk en de scheepsrollen. Hiervoor gebruikte het college de raad van de verschillende equipagemeesters, welke schepen in dienst van het land dienden te blijven. Op 2 juli 1607 werd de ‘ordre over het afdanken’ uitgevaardigd vanwege de resolutie van de Staten van Zeeland. Hiermee werden de financiële lasten van de Admiraliteit van Zeeland onmiddellijk wat afgezwakt. Het grootste probleem bleek echter de verkoop, want meestal bleven de schepen nog gedurende lange tijd in de vlootbasis ‘opgheleyt’. Tenslotte dankte het college op 8 augustus 1609 ook nog verschillende ammunitien af²²¹.

Ik kan concluderen dat het aantal onderwerpen op de vergaderingen van de Admiraliteitscolleges bijzonder divers te benoemen valt. Lokale politiek met betrekking tot problemen van de scheepsbouw, reparaties, aanwerving van ‘bootsvolck’ en dergelijke

²¹⁶ V. Enthoven, *op.cit.*, p. 161.

²¹⁷ ZA, AA, *Res.*, nr.2451.

²¹⁸ A.P. van Vliet, *Vissers en kapers : de zeevisserij vanuit het Maasmondgebied en de Duinkerker kapers (ca. 1580-1648)*, 's-Gravenhage : Stichting Hollandse Historische Reeks, 1994, pp.121-122; tabellen 18-19.

²¹⁹ ZA, AA, *Res.*, nr.2451.

²²⁰ V. Enthoven, *op.cit.*, p. 191.

²²¹ ZA, AA, *Res.*, nr.2452.

behoorden tot de agenda. Maar ook zaken van algemeen belang, bescherming van de visserij van Zeeland, bevoegdheidsconflicten met andere colleges werden aanhangig gemaakt op de vergaderingen van het Admiraliteitscollege te Middelburg. Verstrengeling van belangen via andere instellingen zoals de Staten op gewestelijk vlak en de Staten-Generaal op centraal niveau waren onvermijdelijk. De onderdanen leverden hun klachten meestal via het apparaat van de Staten, die op hun beurt de Admiraliteiten schreven. Prominente individuen zoals magistraten en pensionarissen van de steden richtten zich evenwel rechtstreeks tot het college, meestal vanwege de opportuniteit van een kleine overwinning op de vijand. Ook werd er op de vergaderingen van het Zeeuws college rekening gehouden met de wensen van de Admiralaals, want het was samen met hen en de bevoegde kapiteins dat de feitelijke oorlogsvoering gevochten werd.

De blokkade van de Vlaamse kust was de voornaamste operatie om de Spaanse vijand tegen te gaan in haar plannen om de Nederlanden onder haar gezag te herenigen. De omvang van het Zeeuws aandeel schommelde gedurende de jaren, maar over de aantallen in het volgende hoofdstuk meer. De tweede taak was het patrouilleren in de Noordzee met kruiseskaders, hoewel deze kruisers verminderden ten nadele van de blokkadevloot. Voor de Zeeuwse binnenwateren zal meer het van kust tot kust kruisen de gebruikelijke operatie geweest zijn, want de wendbaarheid van de schepen was duidelijk een belangrijk element²²². Tenslotte hielpen de admiraliteitsschepen vaak als konvooi voor de visserij of handel. Maar dit beschouwde het Zeeuws college zelf duidelijk als een lucratieve bezigheid, getuigd van de vele geschillen met de steden Zierikzee en Brouwershaven tot bescherming van hun visserij. De reders dienden echter zelf ook hun bijdrage tot bescherming te leveren. Belangengroepen als de visserij verkregen op termijn zelf de toestemming tot het uitreden van konvooschepen²²³.

6.3. Militair beleid van de Zeeuwse Admiraliteit

Slechts in tijden van crisis greep de Admiraal-generaal persoonlijk in om veranderingen te verwezenlijken op gebied van het marinebestuur. Deze functie van hoogste marinebevelhebber was sinds de Oranje-dynastie in handen van de nakomelingen van Willem I en verbonden aan het stadhouderschap van Holland en Zeeland²²⁴. Het beleid over de oorlogsvloot in de praktijk was in handen van de Staten-Generaal en de Admiraliteitscolleges.

²²² Zie de vele smackzeilen in de tabellen over de aantallen schepen in het volgende hoofdstuk.

²²³ A.P. van Vliet, 'De Staatse Vloot in de Tachtigjarige Oorlog' in: J.R. Bruijn, C.B. Wels, *op.cit.*, pp. 50-51.

²²⁴ L.Eekhout, *op.cit.*, p. 60.

Toch bestond er bij Maurits van Nassau een uitgesproken wil om de oorlogsvloot te hervormen in samenspraak met beide instellingen. De hervorming onder Maurits behandelde de toegenomen rol van het geschut. Kanonnen werden cruciaal voor de strijd ter zee. De Jong onderscheidt hiervoor drie technologische verbeteringen op gebied van geschut. Ten eerste zorgde het korrelen van buskruit voor een betere houdbaarheidsdatum en mindere gevoeligheid voor vocht. Ook de ontwikkeling van de waterdichte geschutspoorten, opdat de kanonnen benedendeks geplaatst werden, kwam de stabiliteit van het schip ten goede. Een derde verbetering was de geïnnoveerde productiemethode van het geschut. De ijzeren gegoten kanons lieten een grotere lading toe. Maar het beste materiaal was brons, dat makkelijk gietbaar, duurzaam in gebruik en roestvrij was²²⁵. De equipagerekeningen maken meestal melding van ‘metalen stucken’ en ‘gotelingen’. Het verschil in benaming werd gebruikt om gegoten metalen stukken aan te duiden in tegenstelling tot de gesmede²²⁶. Daarnaast werden op de schepen ook nog steenstukken voorzien²²⁷. Dergelijk kanon waarmee stenen kogels werden afgeschoten was al sedert de middeleeuwen aan boord van schepen. Het enteren was niet langer het hoofddoel van een zeegevecht, doch de vernietiging van de romp en het tuig van het schip een uitschakeling verzekerde. Stenen kogels hadden niet hetzelfde doordringvermogen als dat van de ijzeren ‘gotelingen’, maar richtten bijzondere schade aan door de rondvliegende deeltjes. De steenstukken van de periode omstreeks de innovaties werden als draaibassen opgesteld²²⁸. Met betrekking tot het geschut was er ook sprake van schaalvergroting getuigen de resoluties van de Admiraliteit. Op 5 juni 1599 werd de ‘incoop te doene vande neghen gotelingen aencomende den Milord Bochorst, die van weghe de ghemeene sake sijn aengheslaghen’. Met deze kanonnen werden drie oorlogsschepen uitgerust²²⁹.

De studie van Michiel de Jong, waarbij er aan de hand van verschillende peiljaren het geschut bij de Zeeuwse Admiraliteit werd geanalyseerd, concludeert dat het aantal zware kanonnen expansief toenam. In de periode voor het Bestand stegen het aantal zware kanonnen op grote schepen tot wel 50%. Voor middelgrote schepen nam dit aandeel toe tot 30%. Van een lichtbewapende vloot evolueerde de Zeeuwse Admiraliteit tot een ware oorlogsvloot²³⁰. Dergelijke conclusie verdient toch wel enige nuance. Ten eerste wordt voor de peiling het belangrijkste schip, namelijk ‘De Zeeland’ als voorbeeld genomen. Dit groot schip was echter

²²⁵ M.de Jong, *op.cit.*, pp. 70-71.

²²⁶ J. van Beylen, *Zeilvaart Lexicon: maritiem woordenboek*, Weesp, De Boer Maritiem, 1985, p. 75 .

²²⁷ Zie bijlagen 1 tot en met 3.

²²⁸ J. Van Beylen, *Zeilvaart Lexicon*, p. 228 .

²²⁹ ZA, AA, Res., nr.2449.

²³⁰ M.de Jong, *op.cit.*, pp.83-84.

uitzonderlijk zwaar bewapend in vergelijking met de andere types schepen. Dat de rol van geschut uitzonderlijk toenam staat buiten kijf, maar de equipagerekingen wijzen toch uit dat er vooral nog lichte kanonnen werden gebruikt²³¹. De combinatie in gevechten van dichtbij, zoals bij de Slag bij Sluis en lange afstandschoten tot blokkade van de Vlaamse kust lijkt de meest waarschijnlijke manier van opereren. De grote rol van de kaapvaart suggereert bovendien dat het enteren van een schip als gevechtstactiek, althans op de Zeeuwse binnenwateren, zeker nog niet verdwenen was.

6.4. Vergelijkende analyse van het financieel en politiek beleid

Aangezien het effectieve doel van de oorlogsvloot de bescherming van de Zeeuwse handel of de Walcherse rede inhield, handelde de Zeeuwse Admiraliteit zich daar naar. Het verkopen van scheepsmateriaal, schepen als het aanwerven van personeel tot equipage voor de oorlogsvloot betekende een ware stimulans voor de lokale havens van Vlissingen, Veere en Zierikzee. Als ik de balans dien op te maken van het financiële en politieke beleid van de Zeeuwse Admiraliteiten, vallen in de eerste plaats de parallellen op.

De periode voor de 1591 kenmerkte zich door de massale uitredingen ten tijde van de *Armada*. Met verschillende ‘smalle types’ gingen de opstandelingen de Spanjaarden en Parma te lijf. De oorsprong van deze schepen was te vinden in de koopvaardijvloot. Na de uittocht van de grote vloot van de Spaanse koning ging het politiek beleid over tot de ‘Ordre op de beveiliging der Zee’²³². Dat dit jaarlijks programma tot het bouwen van een blokkade voor de Vlaamse kust al snel in financiële moeilijkheden kwam, was het belangrijkste gevolg²³³. Het college te Middelburg was zich ten zeerste bewust van de nijpende financiële situatie in 1593. Hierom werd op 1 maart 1593 geresolveerd dat ‘eerstdachs de groote scepen van oorloghe binnen slants dienende, sullen opgheleyt ende afghedanct worden om in plaetse van die mindere schepen te gebruycken’. Maar ook even snel kwam het deze situatie te boven en bestelde het op 6 april 1594 vijf nieuwe schepen in een gehele nieuwe beleidsverklaring²³⁴.

De innovatie van het zeewezen van de Admiraliteiten en dus ook de Zeeuwse was broodnodig. Daarom streefde men naar een verhoging van de inkomsten op basis van de ‘convoeien en de licenten’. Deze verhoging van de ontvangsten bracht een beter bestedingsprogramma met zich mee. Vanaf 1594 viel er bij de equipage en scheepsbouw een

²³¹ Zie Bijlage 1-3.

²³² J.E. Elias, *De vlootbouw*, pp.3-4.

²³³ Tabellen 1 t.e.m.3.

²³⁴ ZA, AA, *Res.*, nr.2448.

opmerkelijke verhoging op van de uitgaven²³⁵. Dit strookte met het beleidsprogramma van het Admiraliteitscollege dat ordonneerde tot de bouw van verschillende nieuwe schepen. Bovendien werden ook verschillende kleine schepen gehuurd tot specifieke taken (cf. supra). Twee jaar later moesten de schepen groter en efficiënter worden. De uitgaven stegen tot 1599 tot een hoogtepunt, waarna er een diepe val kwam. Voor grote besparingen had de Admiraliteit van Zeeland echter geen tijd, want de komst van de galeien van Federico Spinola brachten een grotere dreiging. Deze vloot kon enkel door blijvende bestedingen vanwege het admiraliteitsbedrijf uitgeschakeld worden. De vraag tot hulp bij de Staten-Generaal bleek beantwoord, wanneer er tot de bouw van verschillende galeien werd overgegaan. In de Slag bij Sluis (1603) werd de geïnnoveerde oorlogsvloot beloond door een overwinning. De blokkade van de Vlaamse kust, de konvooiëring en de kruiseskaders hadden echter al veel financiële middelen gevegd. De bestedingen in de haven van Zierikzee daalden tot een dieptepunt. Enigszins nam de haven van Veere haar zaken over²³⁶. Het konvooiëren van de visserij werd een heikel discussiepunt op de admiraliteitsraad, omdat het college met teveel taken belast werd. In voorbereiding van een laatste bijzondere opdracht in de tocht naar Gibraltar, jaagden de Admiraliteiten haar laatste financiële reserves erdoor. De tijd was gekomen tot ‘treves’ van de wapenen op zee, waardoor verschillende schepen werden afgedankt die de financiële lasten van de instelling terug draaglijk moesten maken.



Afbeelding 5: Slag bij Sluis (1603), galeien van Federico Spinola

²³⁵ Tabellen 4 t.e.m.7.

²³⁶ Tabellen 4 en 6.

6.5. Conclusie

Uit de bovenstaande paragrafen blijkt dat de Zeeuwse Admiraliteit zeker niet onafhankelijk stond in de beslissingen op gebied van de blokkadevloot, de konvooiering als de verschillende kruiseskaders op de Noordzee. In belangrijke mate diende het rekening te houden met de wensen van de overkoepelende instelling van de Staten-Generaal, dat vanaf 1597 volledig de touwtjes in handen nam van het marinebeleid. De Staten van Zeeland zette zich hier uitdrukkelijk tegen af, waardoor de Staten-Generaal een uitgeholde instelling bleef. Toch had de overkoepelende instelling meer invloed dan het flauwe afkooksel van het College ter Superintendentie, dat een kort leven beschoren was. Wanneer het algemeen vlootprogramma een bepaalde financiële bijdrage van de Zeeuwse provincie eiste, vonden de Gecommitteerde Raden steeds een uitweg om het gewestelijk particularisme hoogtij te doen vieren. Een belangrijke illustratie hiervan zijn de ‘convooien en de licenten’, maar ook de toenadering tot de kaapvaart naarmate het Twaalfjarig Bestand naderde.

Op gebied van de financiële afwikkeling van de uitgaven van de Admiraliteit waren de verhoudingen tussen de havens opvallend verschillend. In de eerste plaats had Vlissingen gedurende de ganse periode het scheepsoverwicht ten opzichte van Veere en Zierikzee. Bovendien werden daar vele innovaties ingevoerd tot het vermoderniseren van de vlootbasis. Het aandeel van Zierikzee slonk zienderogen, waardoor het vele klachten regende op de vergadering van het college te Middelburg tot bescherming van hun visserij. De oorlogsvloot had echter te veel prominente taken, voornamelijk wanneer de gemoederen onrustig werden met de komst van Federico Spinola in 1603. De Zeeuwse Admiraliteit reageerde hierop door de bouw van eigen galeien om de Spaanse vijand te bestrijden. Bovendien werden verschillende bewakingsdiensten ingezet tot bescherming van de Zeeuwse binnenwateren en om het gat bij Sluis te sluiten.

Op militair gebied had de Raad van State enige invloed door het opstellen van een generale petitie dat de noden van het komende jaar beschreef. Daarenboven kwam er een uitvoerige uitbreiding van het geschut op de schepen, ook vanwege de Admiraliteit van Zeeland zelf, die de oorlogsvoering als één van haar prominente taken beschouwde. In die oorlogsvoering was de blokkade van de Vlaamse kust van belang, een operatie om de Spaanse vijand tegen te gaan die de Nederlanden via de zee probeerden te verenigen. Maar ook lokale belangen behoorden tot het beleid van het Zeeuws college. De vergaderingen te Middelburg hadden het voornamelijk over de verzoeken die vanwege de onderdanen via de Staten van Zeeland waren ingediend om tot een oplossing te komen met behulp van de oorlogsvloot. Dit kon gebeuren door het uitzenden van verschillende eskaders van zeekapiteins of tot kruisers

op de binnenwateren van de Schelde. Bovendien was de konvooiëring van de handels- als de vissersvloot een bijkomende bevoegdheid van het Zeeuws college. Dit was evenwel afhankelijk van de verschillende omstandigheden op de markt als op de wateren.

In het kader van de politieke en financiële beleid was er absolute innovatie vanwege het bedrijf van de Admiraliteit nodig. De oorlogsomstandigheden en embargo's op de Noordelijke Nederlanden speelden hier een belangrijke rol in, tot het al dan niet bouwen of afdanken van oorlogsschepen. In tijden van moeilijkheden werden verschillende koopvaardijsschepen gehuurd, maar dit zorgde enkel voor meer nijpende financiële problemen bij de Zeeuwse Admiraliteit. De bouw van de verschillende oorlogsschepen was gerelateerd aan haar functie op zee en werden ingezet tot specifieke taken, waarvan voornamelijk middelgrote vaartuigen deel uitmaakten.

7. De scheepsbouw bij de Admiraliteit

7.1. Plaatsen

In de zestiende eeuw waren de Zeeuwse havensteden sterk afhankelijk van het hinterland, namelijk van Antwerpen. Qua expansie bood de eigen regio te weinig mogelijkheden, maar de Walcherse rede bood een veilige ankerplaats. De verschuiving van Oosterschelde naar Westerschelde bij de Opstand, brachten Zierikzee en Veere in een mindere positie ten opzichte van Arnemuiden, Vlissingen en Middelburg²³⁷. Elke haven beschikte over een eigen arsenaal of magazijn, waar de equipagemeester zijn opslaggoederen, evenals ammunitiegoederen haalde. Het arsenaal te Veere diende naast voorraadkamer ter oorlogsvoering te water ook als magazijn voor het leger op het land²³⁸.

Zoals reeds vermeld had de haven van Veere de langste traditie met haar vissers en Schotse stapel. De inrichting van de Admiraliteitswerf zorgde voor een grote aantrekkingskracht voor de stad. Een ander belangrijk voordeel van het stadje was haar zelfstandigheid, wat de Schotten aantrok. De hernieuwde vestiging werd een succes²³⁹. De scheepswerf werd uitgerust voor de bouw, zowel de reparatie als het onderhoud van de verschillende oorlogsschepen. Voor het laden en lossen beschikte de haven over een grote kraan, met daarnaast een kleine voor de ammunitie te dragen²⁴⁰.

De andere vlootbasis van de Admiraliteit, gevestigd te Vlissingen, had in 1581 een nieuwe haven gereed. Deze plaats werd later Pottekaai of Rommelhaven genoemd en bevond zich naast de Engelse kaai waar de nieuwe kraan werd geplaatst (cf. supra). De positie van de stad was zo gunstig, gelegen aan het diep water, dat het als sluis diende voor het varen op de Schelde. Door het begin van de Opstand werden vele oorlogsschepen naar Vlissingen gebracht, wat de militaire positie van de stad versterkte. De plaatsing van de prijzenhoven, de wijntol en andere privileges, verkregen van de prins, maakten dat de stad een gunstige havenontwikkeling heeft gekend. Hierdoor kwam de stad vaak in geschil met het centrum van Zeeland, Middelburg²⁴¹.

De uitbreiding van het belangrijkste centrum van Zeeland heeft veel tegenwerking gekend. Ten eerste was de haven enorm afhankelijk van het hinterland en ook wel van de Antwerpse haven. Bovendien bood de ligging van de stad geen ideale vlootbasis. Een derde reden was de tegenwerking van de steden Vlissingen en het kleine stadje Arnemuiden. Dit

²³⁷ J.P. Sigmond, *op.cit.*, p. 31.

²³⁸ T. Vlaeminck, *op.cit.*, p. 26.

²³⁹ J.P. Sigmond, *op.cit.*, p. 67.

²⁴⁰ T. Vlaeminck, *op.cit.*, p. 16.

²⁴¹ J.P. Sigmond, *op.cit.*, pp. 63-64.

stadje probeerde voortdurend onder de druk van de grote stad weg te komen, wat de uitbreiding van de haven tegenwerkte. De wanhopige zoektocht in een weg naar de zee, door een kanaal te graven werd angstvallig door de andere steden tegengewerkt²⁴². Het plaatsen van het Admiraliteitscollege in de abdij van Middelburg bleek dus een compromis.

7.2. Scheepstypes: een tweedeling

Hoewel het classificeren van schepen enige risico's inneemt, dient elke onderzoeker de verschillende scheepstypes die hij gebruikt te contextualiseren. Hierbij wordt het best gebruik gemaakt zowel van de theorie als van de praktijk²⁴³. De verschillende scheepstypes bij de Zeeuwse Admiraliteit onderhouden gedurende de periode 1585-1609, vallen onder te verdelen in twee hoofdgroepen. Enerzijds heb je de groep met een relatief zwaar gewicht en gebruik makende van 'razeilen'. Anderzijds is er een groep die gebruik maakt van 'smackzeilen' en een duidelijk minder tuigage betreft. Tot de eerste groep behoorden de 'vlieboot', 'pinasse', 'gallei', 'spiegelsschip' en het 'fregat'. De tweede groep die de rekeningen onderscheiden waren de 'carvela', 'jacht', 'huedeschip' en het 'kromsteven'. Van Beylen beschrijft 'smackzeilen' als volgt:

Het is een trapeziumvormig zeil, waarvan meerdere varianten bestaan. Het zeil wordt met de nok min of meer hoog op de nok van een spriet uitgezet. De nek van het zeil zit of aan een val door een schijgat in de mast wordt geschoren of aan een rak dat rond de mast ligt. Het sprietzeil heeft altijd een losse broek. De hals zit vast bij de mast, de schoot is los zoals bij een schootzeil. Op vaartuigen met een klein sprietzeil wordt dit geborgen door de spriet neer te laten en het zeil tegen de mast te binden. Op grotere schepen blijft het zeil normaal hangen²⁴⁴.

Razeilen daarentegen waren meestal een vierhoekig zeil dat aan een ra werd gevoerd zoals op een vierkant of dwarsgetuigd schip. De twee hoofdgroepen onderscheiden zich van elkaar dus als zeiltypes. Waarom deze onderverdeling in de equipagerekeningen gebeurt, kan te maken hebben met de functie van de scheepstypes, maar daarvoor moet ik eerst de verschillende schepen bespreken. De scheepstypes die onderscheiden werden met 'smackzeilen' waren in ieder geval ideale kustvaarders en binnenschepen, wat gezien de Zeeuwse wateren niet hoeft te verwonderen. De 'smackzeilen' waren bovendien veel minder bemand en minder kostelijk dan de onhandelbare 'razeilen'²⁴⁵. De twee groepen hadden ook een historische oorsprong.

²⁴² *Ibid.* pp. 64-65.

²⁴³ T.J. Maarleveld, 'Classificeren van schepen', In: R. Reinders (red.), *Bouwtraditie en scheepstype: Inleidingen gehouden tijdens het vierde Glavimans symposium*, Groningen, Authors and Glavimans Foundation, 1991, pp. 94-103.

²⁴⁴ J. Van Beylen, *Zeilvaart Lexicon*, p.217.

²⁴⁵ J.E. Elias, *De vlootbouw*, p. 2.

Eerzijds bestond de vloot van de watergeuzen enkel uit ‘smackzeilen’, ook wel de ‘smalle vloot’ genoemd. Deze stonden in tegenstelling met de zwaar bewapende Hollandse schepen, de ‘razeilen’²⁴⁶.

7.3. Scheepstypes: Grootte, functie en oorsprong

Een eerste type ‘razeil’ dat in de bronnen veelvuldig voorkomt, was de ‘vlieboot’. Dit oorlogsschip kende zijn oorsprong als een koopvaarderschip, die in de Nederlanden uit de dogboot zou zijn ontstaan, en werd oorspronkelijk gebruikt op het Vlie, het vaarwater rondom de Zuiderzee. Dit soort schepen was met een spiegel gebouwd en met een smakzeil getuigd met daarenboven een draagvermogen tussen de 30 en de 70 last²⁴⁷. Het boottype had als bijzonderste functie de kustvaart te bevaren, voornamelijk in de Noordzee. Uit voorschriften van bouw van nieuwe ‘vlieboten’ bleek dat ze met een aantal riemen uitgerust waren, opdat er ook geroeid zou kunnen worden. In Zeeland bestonden er grotere ‘vlieboten’, van wel 200 last, dat vanwege het Admiraliteitscollege van Zeeland aan het eind van de zestiende eeuw beschikbaar waren²⁴⁸. Deze schepen werden bewapend met zes tot twintig gotelingen en kanonnen. Per last rekende men twee bemanningsleden. Over het tuigage bestaat er enige discussie, maar er wordt aangenomen dat er vierkante zeilen werden gehesen aan een fokke- en grote mast²⁴⁹. Uit de bronnen blijkt dat dit scheepstype niet tot de grootste schepen werd gerekend. In de haven van Veere was de ‘vlieboot’ het belangrijkste ontwikkelde scheepstype vanaf het jaar 1594²⁵⁰. Uit de bovenstaande zaken valt af te leiden dat de ‘vlieboten’ voornamelijk werden ingezet voor de blokkade van de Vlaamse zeehavens. De bouw van de ‘vlieboten’ bracht verschillende voordelen met zich mee. Ten eerste leverde het schip een grotere lading dan zijn voorganger, de boeier. Een tweede zaak was de combinaties van zeilen: een vierkant topzeil, hoofdzeil, met een sprietzeil aan de voorkant en een eventuele aanvulling van een latijnzeil. De eerste stappen werden gezet tot de bouw van het typische 17^{de} eeuwse schip, de ‘fluit’²⁵¹. Het bestek van één van de ‘vlieboten’ bevindt zich bovendien in het Zeeuws Archief en werd al uitgevoerd beschreven door Doeke Roos, die op zoek was

²⁴⁶ A. Lemmers, ‘De Scheepsbouw bij de Admiraliteit van Zeeland, In: *Nehallenia*, 1987, 65, pp. 14-15.

²⁴⁷ J. van Beylen, *Zeilvaart Lexicon*, p.256.

²⁴⁸ Deze worden in de Bijlagen echter aangeduid als ‘grote schepen’.

²⁴⁹ J. van Beylen, ‘Scheepstypes’, In: G.Asaert, *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, 2, Bossum, De Boer Maritiem, pp. 23-24.

²⁵⁰ ZA, ARC, *Equipagerekening Veere*, nr.37020.

²⁵¹ R.W. Unger, *Dutch Shipbuilding before 1800: Ships and Guilds*, Assen/Amsterdam, Van Gorcum, 1978, XII, pp. 35-36.

naar genealogisch materiaal over het geslacht Evertsen²⁵². Uit het bestek kunnen de precieze afmetingen van het schip worden achterhaald. Tijdens diezelfde zoektocht heeft Doeke Roos een bestek over een ‘craveel’ en de ‘vergatte’ van de Slag bij Sluis gevonden. De ‘vlieboot’ was dus een vaartuig met een erg variërende tonnage en werd boven zijn breedte ‘rond ingetrokken’. De grote schepen of boten die zich in de bijlagen bevinden, mogen ook wel dubbele ‘vlieboten’ worden genoemd, met een totale lengte van 80 voet, een breedte 28 voet en een holte van 10 voet. Hoewel men het uiterlijk niet zou toegeven, waren deze ‘razeilen’ van grote gevechtswaarde²⁵³.

Het volgende type dat verschillende keren voorkwam in de bronnen, was de ‘pinasse’. Over dit scheepstype wordt geschreven dat zij ook deel uitmaakten van de ‘smalle vloot’. Ze werden specifiek gebouwd voor de konvooidienst op Engeland en Frankrijk en hadden een gewicht van 30 à 50 ton²⁵⁴. De oorsprong van de ‘pinasse’ lag in de streek van Arcachon, Bayonne en de zuidkust van de Golf van Biscaje. Het was een open vissersboot geschikt om te zeilen met plat, vlak en rechte, breed opvallende boorden. Het voorschip liep hoog op in een vrij grote zeeg naar het achterschip. De grootte van het type schip bedroeg: 7-12-20m²⁵⁵. In de bronnen drong de visserij van Zierikzee steeds aan op het zenden van een ‘pinasse’, wat de belangrijkste functie duidelijk aangeeft, namelijk de konvooidienst.

In tegenstelling tot de ‘pinasse’, stond de galei, dat als roei- en zeilvaartuig gebruikt werd voor de strijd te water, en al sinds de oudheid in gebruik. De galeien die gebruikt werden voor het beleg van Zierikzee hadden slechts een diepgang van anderhalve tot twee voet²⁵⁶. Deze waren bewapend met twee metalen stukken en hadden zes draaibassen. Uit de uitbreiding van het geschut van een galei zoals bijvoorbeeld ‘den Flesse’ blijkt dat de echte grote galeien pas in de Staatse oorlogsvloot werden opgenomen, wanneer deze naar Spaans model werden ingericht. De aanpassing naar dit model hield in dat het voorschip werd uitgerust met een lang ramsteven, een zwaar stuk midden op de boeg en enkele lichte stukken onder de bak. Deze Nederlandse galeien waren minder zwaar dan het Spaanse tegenmodel en hadden een lengte van 70 voet en een breedte van 16 voet. Eén van de proefgaleien werd gebouwd te Dordrecht bij Christiaan Stevensz, dat verschillende roeiers, matrozen en soldaten bezette. Deze galei was voornamelijk bekend als de ‘Zwarte Galei’ en was beslissend in het treffen bij Sluis²⁵⁷.

²⁵² ZA, ARC, acq. ,nr.6305; R. Doeke, *Twee eeuwen Varen en Vechten 1550-1750 Het admiralengeslacht Evertsen*, Vlissingen, Bijlage III.

²⁵³ R. Doeke, *op.cit.*, pp. 119-121.

²⁵⁴ J. van Beylen, *Scheepstypen*, p. 64.

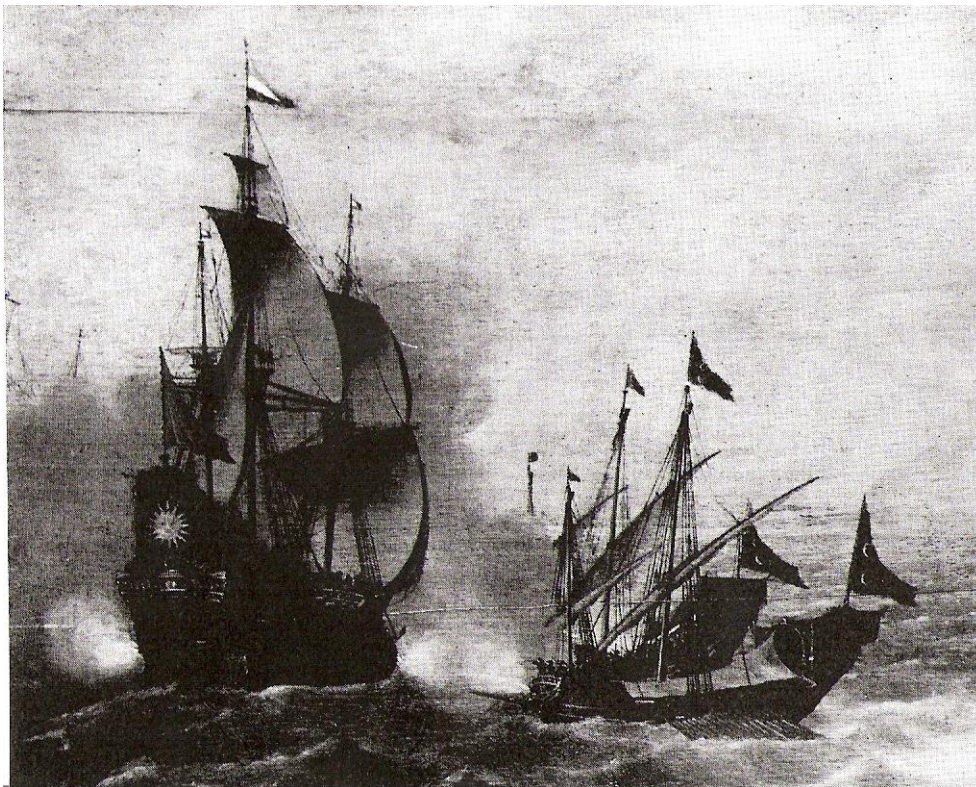
²⁵⁵ J. van Beylen, *Zeilvaart Lexicon*, p. 177.

²⁵⁶ Zie Bijlage 1-3.

²⁵⁷ J. van Beylen, ‘Scheepstypes’, In: G.Asaert, *op.cit.*, pp. 20-23.

De reeds genoemde specifiek Zeeuwse galei werd rond 1600 gebouwd te Vlissingen. ‘Den Flesse’ werd bemand door Vice-admiraal Joos de Moor, die als wachtschip de Nederlandse oorlogsschepen ontmoette aan de doorgang voor Sluis²⁵⁸.

Ten vierde bestond de groep van de ‘razeilen’ ook nog uit spiegelschepen, dat met een vlakke spiegel waren gebouwd. Het onderscheid met de ‘pinasse’ lag hem in bouwkundige details, met betrekking tot het achterschip²⁵⁹. Deze spiegelschepen dienden ter vervanging van een groot gedeelte van de oorlogsvloot in de laatste jaren voor het Bestand²⁶⁰. Hieruit kan ik afleiden dat ze voornamelijk een bewakingsfunctie hadden tot het begeleiden van de koopvaardij- als de visserij-schepen.



Afbeelding 6: Spiegelschip, Hollandse pinas in strijd met Spaans galjoen

Het laatste type ‘razeil’, dat de equipagemeesters onderhielden gedurende de bestudeerde periode was het fregat. Deze driemaster of driemastvolschip was betuigd met drie vierkante zeilen, maar deze omschrijving gaat echter op voor de negentiende eeuw. Tijdens de Tachtigjarige oorlog waren dit roeivaartuigen van Italiaanse herkomst, die populair waren voor de kaapvaart. De belangrijkste oorzaak hiervoor was de snelheid van het relatief brede

²⁵⁸ J.J.B. Kuipers, *Maritieme geschiedenis: Water, werk, glorie en avontuur van Zeeland*, Vlissingen, Den Boer/De Ruiters, 2002, p. 62.

²⁵⁹ J. Van Beylen, *Zeilvaart Lexicon*, p. 221.

²⁶⁰ ZA, ARC, *Equipagerekeningen Vlissingen*, nr.37390-37410.

schip om de vijand te vangen²⁶¹. De oorsprong van de fregatten in de Noordzee, kwam er met de komst van Federico Spinola, die deze voorlopig kleine schepen stationeerde om ondiepe wateren toegankelijk te maken. De kleine fregatten staan in tegenstelling met de grotere die verschenen na de wapenstilstand tussen Spanje en de Republiek. Ze kregen een bijzondere rol bij de Duinkerkse kapers. Fregatten waren veel lager gebouwd dan de andere oorlogsschepen, wat vanzelfsprekend de snelheid bevorderde. Dit beperkte het laadvermogen van het schip, waardoor het minder lang op zee kon blijven. Als de fregatten dienden als blokkadevloot, moesten ze dus veel naar de thuishaven terugkeren om te ravitailleren²⁶².

In tegenstelling tot de ‘razeilen’ stonden de ‘smackzeilen’, die met een uniek sprietzeil betuigd waren. De eerste was de *carvela*, ook wel ‘craveel’, dat door de Portugezen in de vijftiende eeuw was ontworpen. Het was een driemaster dat betuigd werd met latijnzeilen en maakte onderdeel uit van de ‘smalle vloot’²⁶³. Ze werden voornamelijk ingezet voor de oorlog op de rivieren, want de latijnzeilen zorgden voor een uitstekende wendbaarheid. Meestal voerden ze in vlootverband, want de Spaanse vijand beschikte over grotere schepen. Omdat de beweeglijkheid en de mogelijkheid van het onderhouden van enkele soldaten op dit scheepstype uitermate goed was, hadden de ‘craveelschepen’ een voordeel op gebied van zeetactiek op de Zeeuwse binnenwateren²⁶⁴.

Een tweede type was de jacht, die bestemd was tegen de Duinkerkse *privateers* uit te varen. Jachten maakten onderdeel uit van de oorlogsvloot en waren kleiner dan de andere schepen. Ze waren specifiek bedoeld voor het jagen van, aan de blokkade ontsnapte schepen. De colleges ordonneerden in 1598 dat de jachten moesten vergroten²⁶⁵. Bij de Zeeuwse Admiraliteit was elke haven, behalve Zierikzee, met een jacht uitgerust om de functie van het jagen op de zeebanken te vervullen. Deze waren zoals de ‘Witte Valcke’, slechts 19 lasten groot²⁶⁶. De aanpassing van het type ging in 1598 verder, wat schaalvergroting tot gevolg had. De nieuwe schepen waren al 60 lasten groot, 60 voet lang en tot 18 voet breed en 7 voet hol. De kleine jachten bleven echter hun functie behouden²⁶⁷.

Het derde besproken type dat onderdeel uitmaakte van de ‘smackzeilen’ was het heudeschip. In de equipagebronnen is er opnieuw sprake van maximum één heude per jaar.

²⁶¹ V. Enthoven, ‘Het fregat een veelzijdig schip’, In: R. Reinders (red.), *Bouwtraditie en scheepstype: Inleidingen gehouden tijdens het vierde Glavimans symposium* Groningen: Authors and Glavimans Foundation, 1991, pp.56-63.

²⁶² J. van Beylen, ‘Scheepstypes’, In: G.Asaert, *op.cit.*, pp. 56-57.

²⁶³ J. Van Beylen, *Zeilvaart Lexicon*, p. 106.

²⁶⁴ J. van Beylen, *Scheepstypen*, p. 64.

²⁶⁵ J. van Beylen, ‘Scheepstypes’, In: G.Asaert, *op.cit.*, p. 54.

²⁶⁶ ZA, ARC, *Equipagerekeningen Vlissingen*, nr.34220-34730.

²⁶⁷ J. van Beylen, ‘Scheepstypes’, In: G.Asaert, *op.cit.*, p. 55.

Van dit schip bestond er een binnenvaartversie en een grotere zeevaartversie²⁶⁸. De verovering van een heudeschip te Antwerpen in 1600 was een bijzonder groot type, maar dit blijkt aldus de bronnen om een ‘craveelschip’ te gaan: ‘bekomen voor Antwerpen tijd dat schip den Admirael van Antwerpen, bij ons crijschvolck te water becomen was, welck craveelken ter ordonnantie van Rade is toegerust voor den capitein Alteras’. ‘Den Hane’ was dus een groter schip, met de kenmerken van een karveelschip. Uit de bronnen blijkt dus dat de heude een specifiek binnenschip was, met de functie tot bewaken, zoals bijvoorbeeld op de Schelde bij Lillo²⁶⁹. Dit schip had een oorsprong als veerschip voor de binnenwateren en was rondgebouwd met een hoge verschansing. Het achterschip was afgesloten door een hakkebord en het schip had een lengte van 51 voet, een breedte van 16.5 voet en was 8 voet hol²⁷⁰. Dit bevestigt de functie van het ‘huedeschip’ als fort op het water.

Het kromsteven tenslotte was in vergelijking met de *carvela*'s het vroegere binnenschip en kustvaarder, met een bijzonder kenmerk van een gebogen voorsten, waarvan de bovenkant op een scherpe punt eindigde²⁷¹. In de equipagerekeningen kwam er slechts één dergelijk type voor, waardoor ik enkel kan veronderstellen dat het dezelfde functie had als de ‘craveelschepen’.

Tenslotte dien ik nog aan te vullen dat middelgrote schepen en grote schepen ook nog over verschillende roeiboten als aparte zeilschuiten beschikten. Zo had het karveelschip ‘den Gouden Leeuwe’, gebouwd in het jaar 1594 te Vlissingen, een ‘cleyne chaloupe’ en een ‘proviansschepe’²⁷². Uit de acquitten bleek ook dat een ‘schip den Griphoen vercocht den XVIII augustij 98 sonder dat daer bij een schuyt ofte boot was, uut oorsaeke dat den boot van selfden schepe inde reysee als een victuallie schip geweest hebbende is als Adriaen Boender daarop diende, in vlote den voordien tweemaal op Spanniën zijne, achter was gebleven’²⁷³. Eventueel ging het schip verloren om als ‘brander’ te gebruiken. Proviansschepen konden dus ook verloren gaan in de oorlogsvoering, wat problemen opleverde tot de verkoop van een bepaald schip.

Op basis van de bovenstaande paragrafen volgen de meeste onderzoekers de theorie geformuleerd door Elias. Ik kan op basis van de bronnen de verschillende periodes aangeven van het vlootprogramma van de Zeeuwse Admiraliteit:

²⁶⁸ *Ibid.*, p. 26.

²⁶⁹ ZA, ARC, *Equipagerekening Vlissingen*, nr.34400; Asaert, p. 27.

²⁷⁰ J. Van Beylen, *Zeilvaart Lexicon*, p. 89.

²⁷¹ J. Van Beylen, *Zeilvaart Lexicon*, p.126.

²⁷² ZA, ARC, *Equipagerekening Vlissingen*, nr .34560.

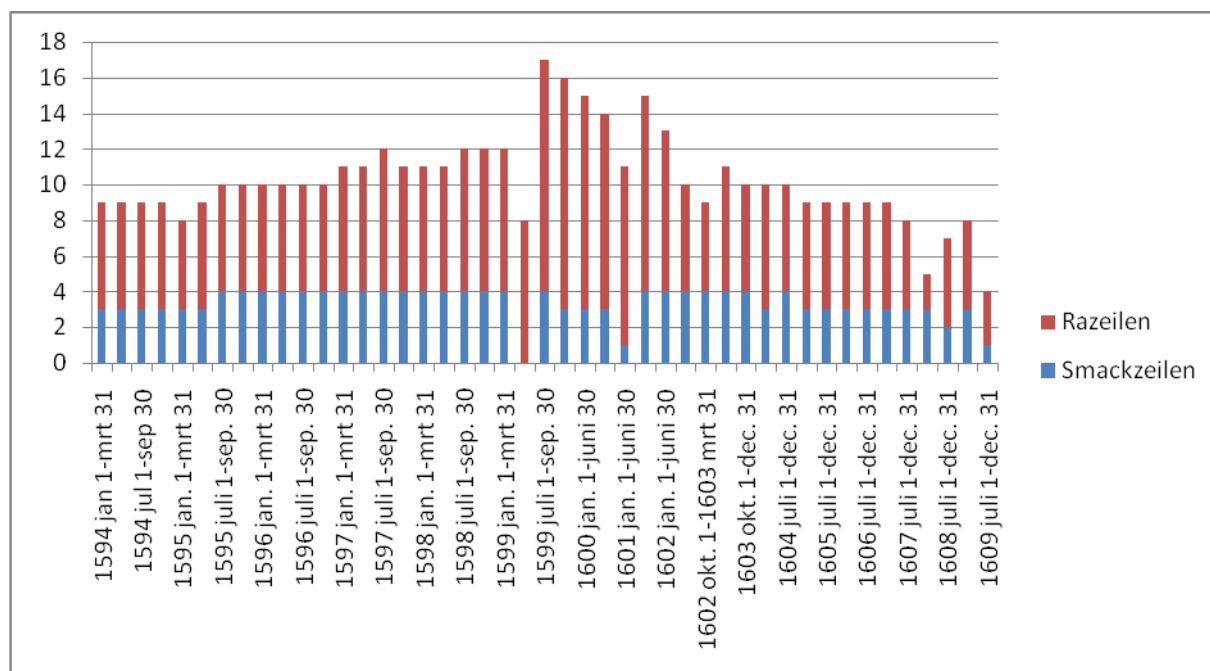
²⁷³ ZA, ARC, *acq.* ,nr.37171.

- 1585-1591: gebruik van oude scheepstypen, 'boeiers' en de eerste 'vlieboten', gewapende koopvaarders
- 1591-1594: karveelschepen tot de binnenvaart, 'pinassen' tot konvooi en de verdere uitbouw van de 'vlieboten', afdanking van de kleine scheepstypes
- 1594-1599: groei van de bouw van de middelgrote types: nieuwe 'vlieboten' en niet geclassificeerd 'boten', die een groter laadvermogen bezaten
- 1599-1603: anticipatie van de zeeoorlog, bouw van galeien en het fregattype
- 1603-1606: besparingen tot afdanking van de galeien, behoud van enkele grote schepen
- 1606-1609: grootschalige afdanking van de schepen, zowel middelgrote als grote schepen²⁷⁴.

²⁷⁴ ZA, ARC, *Equipagerekeningen Veere, Vlissingen, Zierikzee*, nr.36990-37410, 34220-34730, 33510-33710.

7.4. Vlootprogramma vanwege het college ter Admiraliteit in Zeeland

Als ik de equipageschepen van de haven van Veere over de periode 1594-1609 ga bekijken, kom ik tot een paar interessante bevindingen. Ten eerste verhouden de groep der ‘razeilen’ zich tot de ‘smackzeilen’ meestal tot het dubbel van die tweede groep. Eén van de belangrijkste oorzaken hiervoor is de levensduur van een gemiddeld ‘smakzeil’-schip. Een karveelschip, gebouwd in 1586, ‘Den Sampson’ blijft gedurende de ganse periode geëquipeerd bij de haven van Veere. De voornaamste oorzaak hiervan is de kostprijs, want om dergelijke schepen te onderhouden dient de Zeeuwse Admiraliteit weinig in te brengen. Maar het zware oorlogstuig komt er in het jaar 1599 met een bijna verdubbeling van het aantal ‘razeilen’. De levensduur van deze kostelijke schepen was echter gering, waardoor ze na enkele jaren dienst reeds werden ‘opgeleyt’. Dat er zoveel schepen te Veere gerepareerd bleven tot 1602 nuanceert de financiële nood van het Admiraliteitcollege enigzins. Maar na de overwinning bij de Slag bij Sluis daalde het aantal schepen, ook te Veere gestaag. Tegen het begin van het bestand waren er slechts nog vier schepen in dienst, waarvan twee spiegelschepen. De bescherming van de grenzen was niet meer nodig dus deze twee prestigeschepen leiden de scheepvaart van de haven in goede banen²⁷⁵.



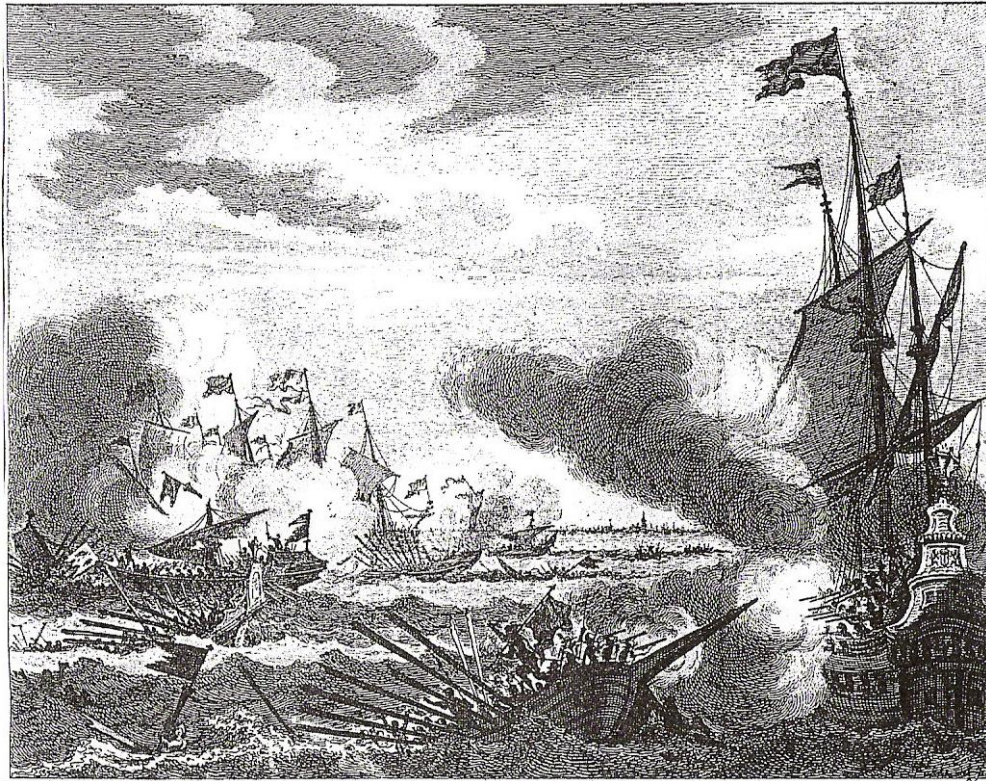
Tabel 13: oorlogsschepen geëquipeerd te Veere²⁷⁶

Daartegenover staat het beleid in de vlootbasis te Vlissingen. Het vlootprogramma van deze haven bleef niet zo constant als die van Veere. In tegenstelling tot Veere had de haven

²⁷⁵ Zie tabel 13.

²⁷⁶ ZA, ARC, *Equipagerekeningen Veere*, nr.36990-37410.

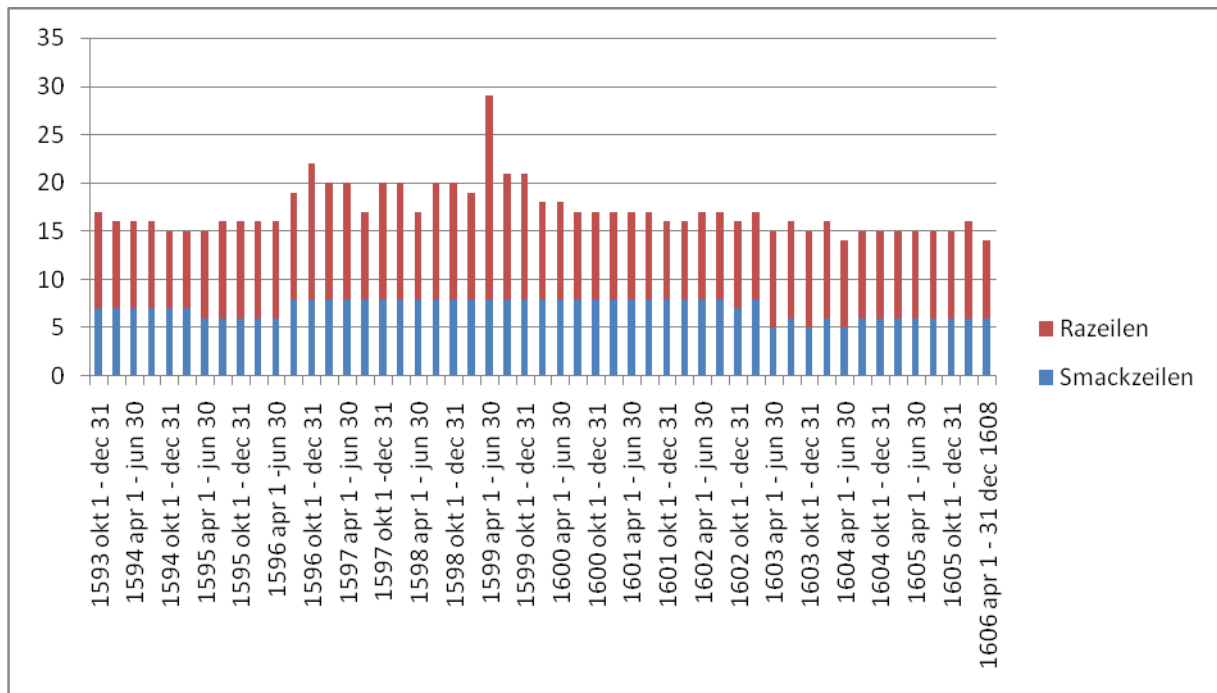
een uitgebreider karakter. Er werden wel minimum vijftien schepen klaar gemaakt per trimester. Hoewel de tabel op het eerste zicht niet veel zegt over de uitreding, valt er een absoluut hoogtepunt op, dat ook in de financiële resultaten van de Zeeuwse Admiraliteit aanwezig was. In de zomer van 1599 werden een dertigtal schepen hersteld, opdat de zware oorlogsvoering te water kon beginnen. Eén van de uitwendige factoren hiervoor was de voorspelde komst van Spinola, evenals verschillende expedities naar het westen tot hulp van de Engelse koningin Elisabeth I.



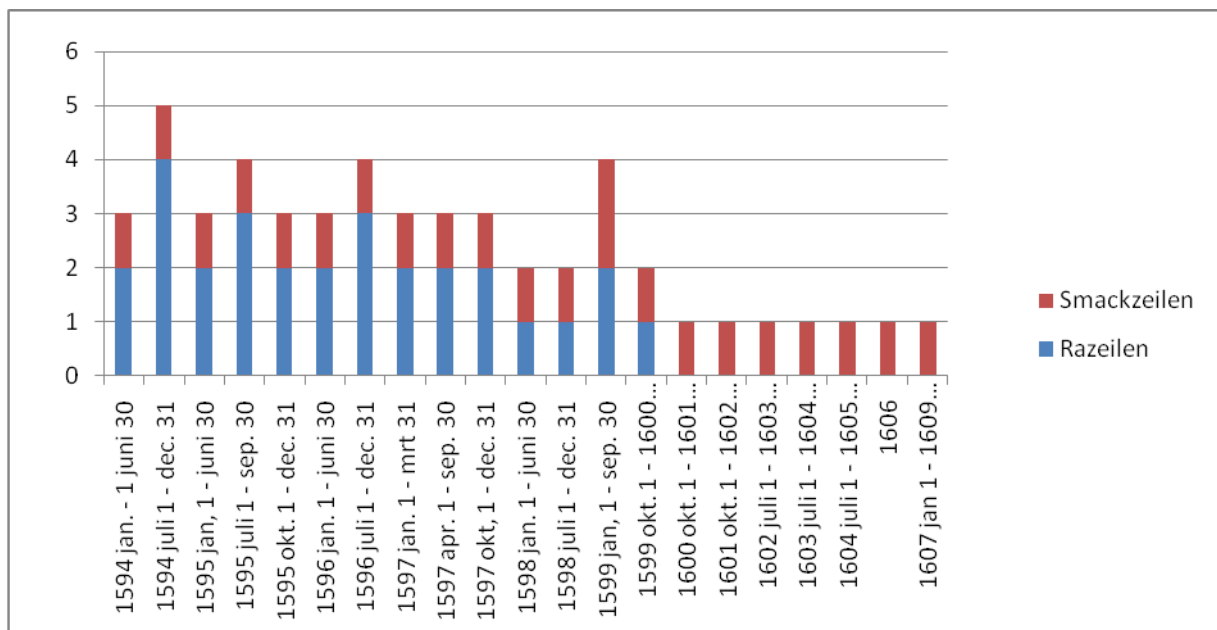
Afbeelding 7: Galeien van Federico Spinola, overzeilend op de Vlaamse kust, 1602

In datzelfde jaar begon de vlootbasis van Vlissingen tegelijkertijd aan de innovatie van verschillende schepen. Bovendien legden de equipagemeeesters zich niet langer toe tot de bouw van ‘vlieboten’, maar zetten ze de eerste stappen naar een groot lineschip. Het voornaamste resultaat hiervan was de bouw van fregatten en galeien, die werden ingezet als wachtschepen om de bevelhebber van Spanje in Sluis te houden. Zo werden ‘Den Creeft’, ‘Den Flesse’ en ‘Den Hasewindt’ tussen 1602 en 1603 ingezet om de grote Spaanse galeien aan te pakken. Even snel werden de schepen afgedankt, als ze waren gekomen. Het grootste Zeeuwse schip, dat 360 ton bedroeg, was ‘Den Zeelandt’, dat werd gebouwd in 1603 tot ‘beveilinghe van de zee’. De bouw van dit schip was de laatste stap in de schaalvergroting van de schepen in de haven van Vlissingen. Samen met een achttal andere ‘razeilen’ was de veiligheid van de Zeeuwse wateren verzekerd tot aan het begin van de vrede te water. Net als

bij de haven van Veere hadden de ‘smackzeilen’ een langere levensduur, met als goed voorbeeld het karveelschip ‘Den Swarten Leeuwe’, dat gedurende de ganse periode werd uitgerust met geschut, touwwerk en andere behoeftigheden²⁷⁷.



Tabel 14: oorlogsschepen geëquipeerd te Vlissingen²⁷⁸



Tabel 15: oorlogsschepen geëquipeerd te Zierikzee²⁷⁹

Bij de herstellingswerken, nieuwbouw en uitrusting van de oorlogsschepen te Zierikzee, waren er veel minder financiële middelen gemoeid. De casus van de vlootbasis van

²⁷⁷ ZA, ARC, *Equipagerekningen Vlissingen*, nr.34220-34730.

²⁷⁸ *Ibid.*

²⁷⁹ ZA, ARC, *Equipagerekningen Zierikzee*, nr.33510-33710.

Zierikzee schetst heel goed de evolutie in de aanloop naar 1594. Voor dat jaar was de periode van de massale uitredingen van kleine boeiers en ander scheepstuig. In dat kader moet de afdanking van ‘den Meerman’ gezien worden, want deze ‘pinasse’ was verouderd. De aanbouw van nieuwe ‘vlieboten’ liet niet op zich wachten, maar deze hadden een beduidend kleine grootte en een gewicht van slechts zesendertig lasten. Op termijn werd slechts nog één karveelschip uitgerust tot bescherming van de belangrijkste activiteit van de haven, namelijk de visserij. Cornelis Marinus ende Cuyper was de voornaamste kapitein, die voor deze taak werd ingezet²⁸⁰.

Bij de afdanking van schepen moet er in het achterhoofd gehouden worden, dat schepen niet noodzakelijk een andere doelstelling kregen. Eventueel werden oorlogsschepen, die door de Admiraliteit gebouwd waren, terug ingezet in de kaapvaart. Schepen werden vaak verkocht aan kapiteinen, die al genoeg geld hadden verdiend tot het bekostigen van eigen schepen. Vaak hadden dergelijke individuen, zoals Reynier Pietersz. Opperdoes van Hoorn, interregionale belangen en kocht hij bijvoorbeeld ‘den Sampson’ in 1600²⁸¹.

Als ik de verschillende vlootprogramma’s van de havens dien te vergelijken, vallen er verschillende parallellen op. Ten eerste hadden alle vlootbases een hoogtepunt van de werkzaamheden in de zomer van 1599. Rond de eeuwenwisseling werd het meeste hout, touwwerk, kabels, spijkers, zeilen en andere noodzakelijkheden aangeleverd. Een tweede zaak is de innovatie in de haven van Vlissingen, dat in Veere en in Zierikzee zelfs helemaal niet op gang komt. De verbetering, schaalvergroting en ontstaan van vernieuwende types waren de voornaamste elementen van die innovatie van de oorlogsschepen. Het derde algemene kenmerk van de uitredingen tussen 1594 en 1609 was de diversificatie van het aantal scheepstypes. ‘Huedeschepen’ en ‘jachten’ werden voor de achtervolging van de schepen van de vijand ingezet, vanwege de snelheid om over zee te kruisen. Galeien en fregatten werden gebruikt tot de zware oorlogsvoering bij de Slag bij Sluis (1603). Tegelijkertijd waren de overige karveelschepen van nut tot het onder controle houden van de binnenwateren en tot bescherming van de visserij van Zeeland. Om het in Elias zijn termen te zeggen, behield de vlootbasis van Veere en Zierikzee langer de ‘smalle vloot’ in vergelijking met de haven van Vlissingen. De vernieuwing van die zeehaven, met de plaatsing van een grote kraan, maakte dat de vernieuwing, vergroting en een zwaarder gewicht van de oorlogsschepen mogelijk was.

²⁸⁰ *Ibid.*

²⁸¹ J.Japikse, *op.cit.*, 1600, p.176.

7.5. Innovatie

Oude galeien werden op 11 april 1591 afgedankt en verkocht getuigen de resolutiën: ‘oude galleyen binnen der stede ligghende, de welcke toeghemaect zijn gheweest tot ontset van die van Ghent, zouden vercoopen, of datmen der alsnoch zoude houde ligghen, is den voors equipagemeester gheauthoriseert om te procederen tot vercoopen’²⁸². Enkele jaren later ging de Admiraliteit over tot de bouw en uitrusting van nieuwe galeien, zoals ‘den Flesse’. Het innovatieproces hield dus ook de voortdurende afdanking, als nieuwbouw van de schepen in. Bovendien werd er een beleidsgerichte vergroting van de schepen te Vlissingen georganiseerd. Op 4 maart 1596 bijvoorbeeld dienden vier vlieboten ‘om bequaemer te sijne teghen den vianden, dat elcken boot sal acht voet kiels langher ghemaect worden, wesende LXII voeten, item twee voeten ende eenen halven wijder, bedraghende tsamen XXVII voeten, den overloop drij duynen hoogher, noch twee binden meer ghemaect worden’²⁸³. Het groeiende aantal taken dat van een bepaald soort schepen werd vereist, leverde dus enige verbeteringen op gebied van maritiem en militair vermogen. Schepen met een grotere laadruimte waren nodig omdat de oorlogsvloot langer op zee bleven door de blokkade van de Vlaamse kusten. Michiel de Jong stelt voor dat het niet mogelijk was om bestaande types te vergroten, als één van de mogelijkheden tot innovatie. Maar uit de bovenstaande voorbeelden blijkt het tegendeel. Ook het blijven equiperen van de ‘vlieboten’ te Veere ontkracht deze stelling, want deze haven gebruikte hij niet voor zijn ‘peiljaren’. De tweede mogelijkheid tot innovatie was uiteraard het bouwen, dat al veelvuldig werd besproken. Daarnaast kon men grotere schepen huren en aankopen, maar dit gebeurde meestal voor de extra-ordinaire expedities²⁸⁴.

Een belangrijke, vaak over het hoofd geziene innovatie was de kennis tot het varen op zee. In de praktijk werd dit geleerd bij familie en collega’s, die herkenningspunten hanteerden als kerktorens, heuvels en andere geografische plaatsen. Rond 1600 steeg de vraag naar navigatiemiddelen zoals kaarten, kust en routebeschrijvingen. Lees- en paskaarten werden door ervaren zeelui gecompileerd, zoals *Spieghel der zeevaerdt* dat door Waghenaer gemaakt was tot beschrijving van kustprofielen en een moderne atlas bevatte. De boekdrukkunst in de Nederlanden zorgde voor een verspreiding van dergelijke werken bij de zeemannen²⁸⁵.

²⁸² ZA, AA, Res., nr.2448.

²⁸³ ZA, AA, Res., nr.2449.

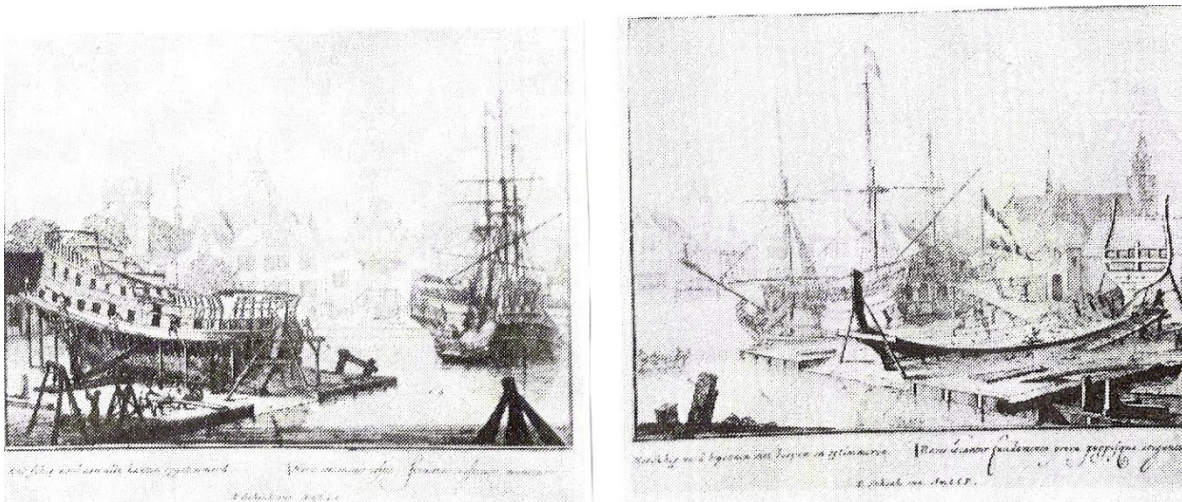
²⁸⁴ M. de Jong, *op.cit.*, pp. 64-65.

²⁸⁵ A. van Dissel, *Varen en Vechten 's Lands zeemacht in druk 1597-1795*, Den Haag, Koninklijke Bibliotheek, 1997, p. 19.

Kunnen we dan spreken van revolutionaire veranderingen? Nee, maar het waren wel cumulatieve kleine veranderingen, geleidelijke schaalvergroting in de productiviteit, technologische innovatie, inhaalbeweging ten opzichte van de Mediterrane Wereld, met uiteindelijke overvleugeling tot gevolg. De komst van het nieuwe type, ‘de fluit’, waarbij karveelbouw werd geïntroduceerd voor grotere zeeschepen, was een belangrijke vernieuwing, terwijl de kleine boten nog klinkerbouw behielden²⁸⁶.

7.6. De scheepsbouw: op weg naar het lineschip ‘William Rex’?

De bouw van een schip gebeurde volgens bepaalde procedures. Meestal hebben onderzoekers de moeilijkheid enkel te beschikken over afbeeldingen of modellen om tot de theorie van de scheepsbouw te komen. Diekerhoff beschrijft hoe de bouw van een oorlogsschip bij de Admiraliteit van Amsterdam eerst gebeurde door de bouw van een scheepsgeraamte, waarna ‘de huid’ werd opgetimmerd. Wanneer dat was verwezenlijkt, werd het schip te water gelaten, vooraleer de masten werden geplaatst²⁸⁷. Ook Lemmers A. beschrijft hoe het schip met de voorsteven naar de waterkant toe werd gebouwd. Dit had als voornaamste reden opdat het smalle achterschip niet te diep zou wegzakken. De opbouw van de ‘huid’ van het schip begon met het grootspant, het breedste van het schip in het midden. Daarna werd het karkas gevuld met verschillende strooklatten. Het schip werd klaar gemaakt voor de te water lating. Waterdichtheid werd voorzien door touw en pek. Als laatste werd het schip afgetuigd met verschillende zeilen en met verschillende meters touwwerk²⁸⁸.



Afbeelding 8: Het schip werd opgetimmerd aan alle kanten na de bouw van het geraamte

²⁸⁶ R.W. Unger, *op.cit.*, pp. 27-28.

²⁸⁷ R.L. Diekerhoff, *op.cit.*, pp.16-17.

²⁸⁸ A. Lemmers, *art.cit.*, pp. 10-11.

De grote ontwikkeling van de scheepsbouw in de Nederlanden was te danken aan de positie van de Republiek als vrachtvoerder voor gans Europa. De belangrijkste materialen waren hout, ijzer, andere metalen, pek of teer en hennep. In de zestiende eeuw bestond er een belangrijke houthandel die via de Rijn en de Duitse rivieren tot de beschikking van Noordelijke Nederlanden kwam. De groei van de scheepsbouw kwam helemaal op gang met de contacten met het Baltische zeegebied²⁸⁹. De bouw van de oorlogsschepen werd vervolgens door aangeworven particulieren in gang gezet, onder supervisie van de instelling van de Admiraliteit. Over echte grootschalige oorlogsscheepsbouw kan men tussen 1585 en 1609 echter nog niet spreken²⁹⁰.

De weg naar het model van een zeventiende-eeuws oorlogsschip was dus nog lang. Terwijl in het begin van de zeventiende eeuw een schip nog meerdere functies had, was de *William Rex* een indrukwekkende vechtmachine²⁹¹. De tegenstelling met de schepen in eeuw voor de bouw van dit schip was te groot. Rond 1600 was er sprake van een enorme diversificatie aan sloopstypes. De cumulatieve verbeteringen, zoals verbreding, vergroting, verhoging, beter tuigage, evenwichtige kastelen, enz. maakten dat ook de Zeeuwse oorlogsvloot kon evolueren in de zeventiende eeuw tot een indrukwekkende marine. Dit bracht als resultaat dat Corenlis van Yk, sloopstimmerman op 1697 de sloopbouwkunst had ‘opengesteld’. Over de binnenlandse vaartuigen schreef hij volgens het bestek:

‘t Schip zal overstevens lang wesen 58 Voeten, wijd op de buitekanten van de Inhouten 15 Voeten 8 duimen en hol 4 Voeten’²⁹².

Dergelijk schip week niet veel af van het bovenvermelde heudeschip, dat als fort diende ter bescherming van de Zeeuwse binnenwateren te Lillo. Tegenover Cornelis Van Yk, de Delfshavense sloopbouwmeester, wordt vaak Nicolaes Witsen vergeleken, die een kwart eeuw voor diezelfde ook een dergelijk werk had opgesteld. Of deze methoden overeen kwamen met de sloopbouw van de periode 1585-1609, is zeer bedenkelijk. Maar een inzage in de toekomstige bouwmethode, maakt toch enige elementen duidelijk. In de volgende afbeelding wordt de bouwmethode van een zeventiende-eeuws model duidelijk²⁹³:

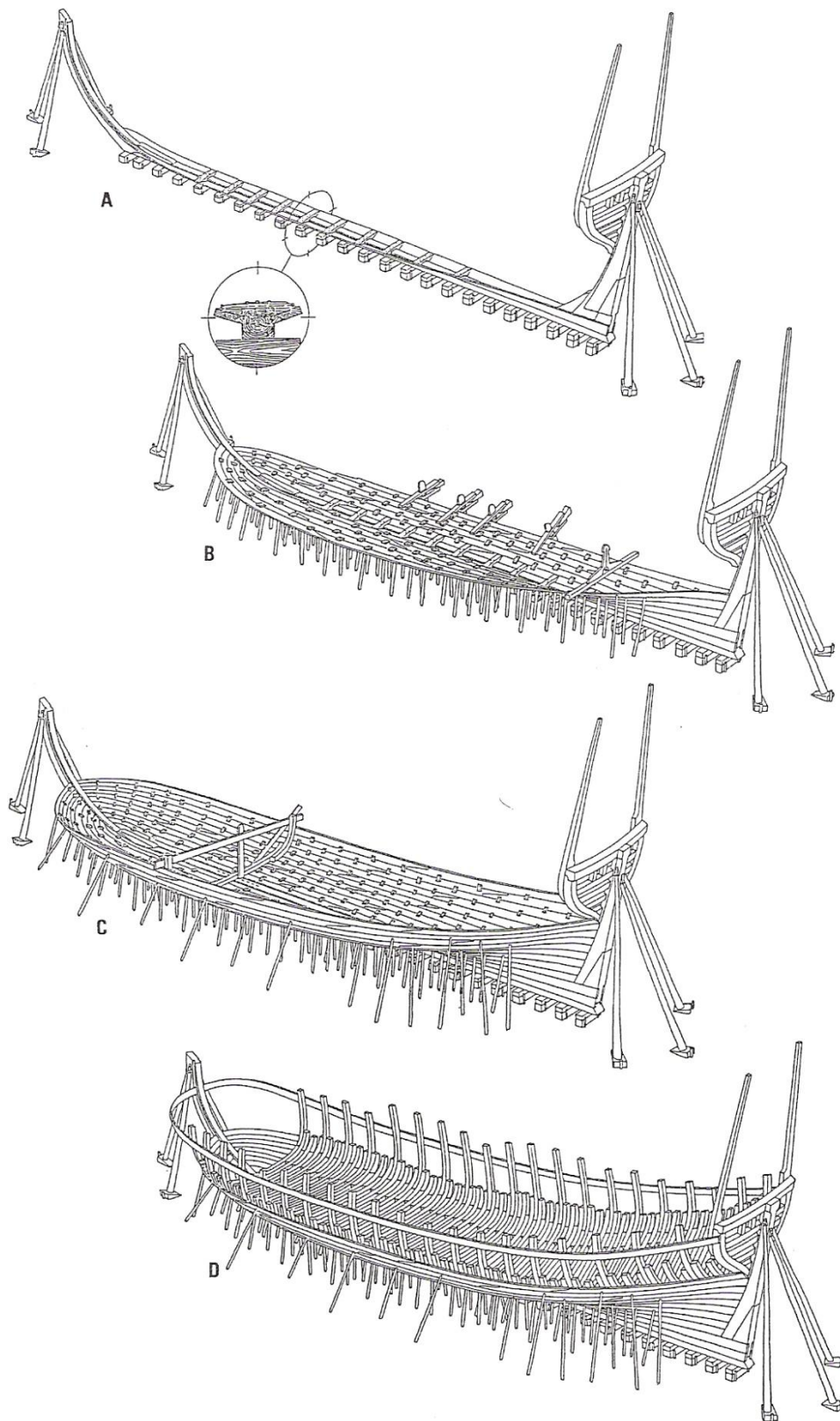
²⁸⁹ S. Hart, ‘Sloopbouw’, In: G.Asaert, *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, 2, Bossum, De Boer Maritiem, p. 72.

²⁹⁰ A. Lemmers, *art.cit.*, pp. 14-16.

²⁹¹ A. Hoving, *William Rex, Model van een 17^{de}-eeuws oorlogsschip*, Amsterdam, Waanders Uitgevers p. 43.

²⁹² C. van Yk,, *De Nederlandsche Sloopbouw-kunst Open Gestelt vertoonende Naar wat Regel; of Evenredenhed, in Nederland meest alle Slooppen werden gebouwd, mitsgaders Masten, Zeylen, Ankers en Touwen, enz.*, 1697, uitgegeven 1981 pp. 308-312; voor het bestek van een ‘smal schip’.

²⁹³ A.J. Hoving, *Nicolaes Witsens Sloopbouw-kunst Open Gestelt*, Franeker, Uitgeverij van Wijnen, 1994, pp. 28-29.



Afbeelding 9: Scheepsbouw volgens Nicolaes Witsen: Eerst de kiel op de blokken leggen en de stevens oprichten. Daarna met behulp van klampen en boeitangen de bodem van het schip vormgeven. Ten derde de kinnen vormen naar het eerste spant op de hals. Vervolgens de schaal vullen met spantdelen.

7.7. Vergelijkende studie ten opzichte van de Spaanse vijand

Net als voor de Nederlandse oorlogsvloot was het grootste gedeelte van de Spaanse vloot zowel geschikt voor economisch, als militair gebruik. Een uitzondering hierop waren de galeien, die specifiek voor de oorlogsvloot werden gebouwd. Diezelfde scheepstypen werden op het einde van de vijftiende eeuw gebruikt tot verdediging van de golf van Cádiz ter vervanging van de *zabras*. Beide schepen bezaten tuigage als roeiriemen. Vanuit de Spaanse kroon ontstonden er spanningen inzake de bouw van de verschillende oorlogsbodems. Traditioneel werden beschikbare vrachtboten van de koopvaardij omgevormd tot een oorlogsschip door ze met wapens te versterken. Bij het vormen van de Atlantische *Armada* daarentegen ging men over tot de bouw van specifieke oorlogsbodems, die gesubsidieerd werden van de Spaanse kroon²⁹⁴. Terwijl de Mediterrane oorlog voornamelijk een zeeoorlog was van galeien, was de Atlantische zee het gebied voor rond gebouwde schepen en galjoenen. Deze schepen vereisten een grotere kapitaalinjectie, omdat de aanschaf van materiaal, zeilen en geschut veel groter was. Spanje, in tegenstelling tot de Nederlandse havens, was slecht geëquipeerd in grondstoffen. De meeste zaken behalve hout en ijzer, moesten geïmporteerd worden; masten via Vlaanderen, zeilen uit Italië, tin uit Engeland, enz. Bovendien waren de scheepsbouwers in grote mate afhankelijk van de Genuezen²⁹⁵. Al vanaf het tijdperk van de ontdekkingen ontwikkelde scheepsbouw zich constant om aan de vereisten van de navigatie over de oceaan te voldoen. De vaartuigen van Spanjaarden hadden in de eerste helft van de 16^{de} eeuw een capaciteit van 150 ton, terwijl dit in de tweede helft van de eeuw vergrootte tot 300 ton²⁹⁶. Maar de grootste Spaanse zwakte kwam te liggen op het gebied van de logistiek. De ronde schepen hadden geen betekenis in de oorlog op de Middellandse Zee en de verschillende kanonnen volstonden niet tot de bouw van een grootscheepse *Armada*. Bovendien hadden de Spanjaarden met een volgend probleem te kampen: de militaire administratie voldeed niet tot het rekruteren van de vele soldaten. Hierdoor werd in Castilië, in voorbereiding op de grootschalige vloot, verschillende hervormingen doorgevoerd op het gebied van militaire organisatie. In 1588 was de reconstructie van maar liefst veertig galjoenen van 500 ton vervolledigd²⁹⁷. Wat er uit dit allemaal blijkt, is dat er een voortdurende inspanning geleverd werd om zich aan te passen aan de maritieme behoeften. De voortdurende veranderingen van kwaliteit, formaat maakten

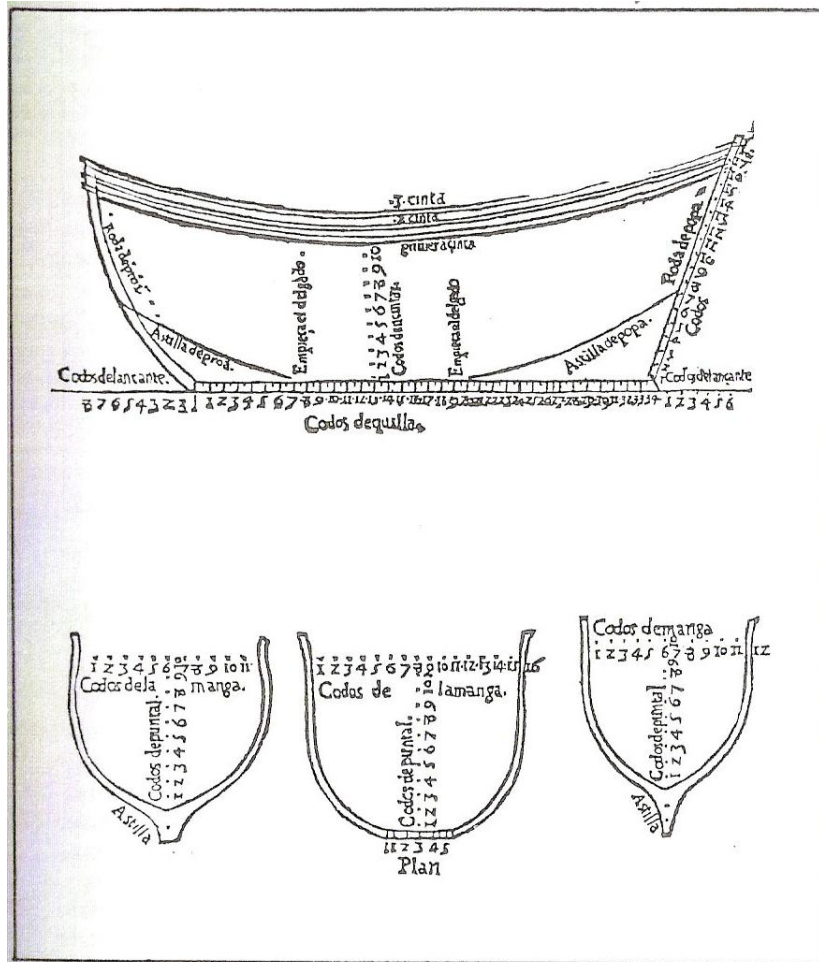
²⁹⁴ J.L.C. Soto, *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, Editorial San Martin, 1988, pp. 118-119.

²⁹⁵ I.A.A. Thompson, *op.cit.*, pp.71-72.

²⁹⁶ J.L.C Soto, *op.cit.*, p. 120.

²⁹⁷ I.A.A. Thompson, *op.cit.*, pp.72-78.

dat een grotere troepenmacht nodig was. Eén van de verbeteringsfactoren tot de uitbreiding van de tonnages, was door in de dwarsdoorsnede de hoofdspant te vergroten. In volgende afbeelding kan je vaststellen, wat de scheepsarchitecten van deze periode ondernamen om het tonnage te vergroten. Grote oorlogsschepen werden voornamelijk ingezet tot de rechtstreekse uitdaging van de Engelse vloot²⁹⁸.



Afbeelding 10: plan tot uitbreiding van het tonnage van de Spaanse schepen

In tegenstelling tot de grote boten werden voor de kleine verschillende taken opgesteld, waarvan de kustvaart, het slepen van andere boten en het verrichten van proviandtaken de voornaamste waren. Ook bij de Spanjaarden was er sprake van de *pinaza* en *chalupa*, die respectievelijk een boot was voor de visvangst en een zeevaardige roeiboot²⁹⁹. Op basis van de types valt er dus niet veel te vergelijken.

Vooraleer de eerste reeks Atlantische oorlogsbotten, *galeazas*, werden gebouwd, combineerde men de kennis uit de voorgaande periodes. De kleine lichte schepen van Cantábrico, de proeven van Alvaro De Bazán in de bouw aan de noordkust van Spanje, de

²⁹⁸ J.L.C Soto, *op.cit.*, pp.123-125.

²⁹⁹ J.L.C Soto, *op.cit.*, pp. 131-135.

combinatie van roeien en zeilen en de motivatie van de ontdekkingen brachten het tot twee grote types vaartuigen: de grote en middelgrote galjoenen. De eerste *galeazas* waren erg verschillend van Italiaanse types. Terwijl er aanvankelijk een tonnenmaat van 400 à 300 ton gepland was, verkleinde het gewicht naarmate de bouw van deze types vorderde. In tegenstelling hiertoe staan de *galeones* die door de Consejo de Indias geordonneerd werden tot de bouw van acht schepen, waarvan zeven van 300 ton³⁰⁰.

Na de *Armada* was de financiële kas tot scheepsbouw van de Spaanse kroon praktisch leeg. Eén van de voornaamste oorzaken van de slechte oorlogsvoering op zee tegenover de Engelse-Staatse schepen was de logheid en grootte van de schepen. Veel van de Spaanse schepen waren specifiek gebouwd tot trans-Atlantische reizen, met een groot cargo. Om de bouw van de oorlogsschepen te versnellen werd een speciale commissie opgericht: de *Junta de Armadas*. De hoge vereisten van Filips III tot de bouw van schepen die zowel dienden voor handel als invasievloot, zorgden ervoor dat zware investeringen boven de hoofden van de Spanjaarden ging uitsteken. Het model tot een sneller oorlogsschip was te vinden in Vlaanderen, namelijk het fregat, dat grote schade aan de blokkadevloot van de Nederlanders aanrichtte³⁰¹.

In vergelijking met de Zeeuwse oorlogsvloot waren de grote Spaanse galjoenen en reeds vermelde galeien van Spinola log gebouwd en hadden nog niet de kenmerken van een ideaal rond gebouwd schip om te varen op de wilde Noordzee. Bovendien hadden de varende forten een beduidend nadeel ten opzichte van de Zeeuwse binnenwaterschepen: snelheid en ravitailleringmogelijkheden. Dat de vele kleine schepen van de Zeeuwse Admiraliteit tegen het grote tonnage van de Spanjaarden opkon, was te danken aan twee zaken: ten eerste had de Engelse vloot de *Armada* uiteen geslagen en een volgend argument was het succes van de guerrillatactiek op zee. Eenmaal op de zandbanken van de Nederlandse wateren beland, maakten de grote Spaanse schepen enkel kans met de assistentie van de schepen gebouwd te Duinkerke.

7.8. Vergelijkende studie ten opzichte van de Duinkerkers

De dood van Parma en de komst van de aartshertog Albrecht luidde het begin in van een periode van stagnatie in de Spaanse Nederlanden. Het hoofddoel van de Admiraliteit in het Zuiden was het begeleiden van de handelsschepen op de Schelde. Wanneer de haven van

³⁰⁰ *Ibid.*, pp. 139-153.

³⁰¹ D.Goodman, *Spanish naval power 1589-1665 Reconstruction and defeat*, Cambridge, Cambridge University, Press, 1997, pp. 114-124.

Antwerpen beveiligd was na de Val, verplaatste het centrum van de maritieme oorlogsvoering naar Duinkerke in 1593³⁰². In de haven werd de scheepsbouw georganiseerd van het 'koninklijk eskader', dat na de afstand 'de aartshertogelijke vloot' ging heten. Deze vloot stond naast de kapersvloot, maar dit maakte geen verschil voor de opstandelingen. Onafhankelijk hiervan stond de derde scheepsmacht op de Vlaamse kust van de Federico Spinola, die met zijn Spaanse galeien het binnenlopen van Sluis had verwezenlijkt.³⁰³ Het derde eskader van Spinola had een significante impact gemaakt op de Nederlanden. Hoewel dit een nieuwe impuls gaf aan de oorlogsvloot tot het organiseren van hervormingen waren de grondstoffen tot een superieure vlootbouw ontoereikend. Met de ingang van het Bestand eindigden de verschillende lonen en werden de schepen verscheept naar Lissabon³⁰⁴.



Afbeelding 11: Duinkerke met de Nederlandse en Zeeuwse blokkadevloot

De kern van de oorlogsvloot te Duinkerke bestond uit kleine oorlogsschepen van kleiner dan 80 lasten. Maar tegenover de maritieme vloot stond de kapersvloot, dat een veel belangrijkere rol speelde in de strijd tegen de rebellen. Door de uitwisseling van verschillende

³⁰² R.A. Stradling, *The Armada of Flanders: Spanish Maritime Policy and European War, 1568-1668*, Cambridge, Cambridge University Press, 1992, pp. 9-10.

³⁰³ F. Pollentier, *De Admiraliteit*, pp. 56-57.

³⁰⁴ R.A. Stradling, *op.cit.*, pp. 14-15.

paspoorten werd de kaapvaart geofficialiseerd en gedoogd naast de oorlogsvloot³⁰⁵. Wie echter geen commissiebrief had ontvangen, werd beschouwd als een zeerover. De Duinkerse vissers werden zelf krijgslieden, die de visserij van Zeeuwen aantastte. Voornamelijk afgevaardigden van Zierikzee en Brouwershaven waren bang dat de ganse zeevisserij werd geruïneerd omdat het kapen van een vissersschip lonender werd dan het vissen zelf. In navolging van de Duinkerkers gingen de Zeeuwen met de ingang van het Bestand zelf de rol van kapers aannemen³⁰⁶.

In vergelijking met elkaar waren de Duinkerse kapers en de Zeeuwse vloot aan elkaar gewaagd. Aan de Vlaamse zeerovers mocht geen lijfsbehoud worden gegeven als ze in Staatse handen vielen. De gevangenen die de vijand opsloot, werden vaak tegen lucratief geld vrijgelaten of op de eigen kaperschepen in de Vlaamse havens tewerk gesteld³⁰⁷. Beide partijen gebruikten de scheepstypen van de zogenaamde ‘smalle vloot’, maar de druk van de Noordelijke Nederlanden die meer georganiseerd te werk ging door de oprichting van de blokkadevloot, zorgden voor het voordeel van de rebellen, althans tot aan het Bestand.

7.9. Een bijzonder scheepsbouwambt: de equipagemeester

Dat de equipagerekeningen een bijzondere bron te noemen vallen, staat niet langer ter discussie. Hiermee hangt samen, het groeiende belang aan het equipagemeesterambt in de verschillende vlootbasissen van de Admiraliteit. De toenemende inspanningen van de oorlog riepen deze functie in het leven.

In de verschillende havens rekende de equipagemeester op de hulp van de havenmeester en de hoofdtimmerman. Een voorbeeld van een dergelijke timmerman was Basthiaen Anthueniss., die voor verschillende schepen te Vlissingen het ‘timmerhout’ aanbracht. De ‘meester-timmerman’ had telkens zelf volk ter beschikking³⁰⁸. In de loop van de Tachtigjarige oorlog verkregen de equipagemeesters steeds hogere vergoedingen. Door de uitvoerende functie van het ambt zorgden ze voor een grote tewerkstelling in de verschillende Zeeuwse steden³⁰⁹. De voornaamste taakstelling werd in de Instructie van de Honderd Artikelen vastgelegd. In het volgend citaat staan de taken van de equipagemeester omschreven:

‘XXXIX (taken van de Equipagemeester): Welckers voorschreeve Equipagemeester-ampt en officie eygentlijck sal weesen, de voorschreeve Scheepn van oorloge te besorgen van alle het geene sy nodigh sullen mogen hebben, op den koop, timmeringe en equipagie der selver, goede en getrouwe aght

³⁰⁵ F. Pollentier, *op.cit.*, pp.76-79.

³⁰⁶ A.P. van Vliet, *Vissers in oorlogstijd*, pp. 101-104.

³⁰⁷ J.R. Bruijn, *op.cit.*, p. 79.

³⁰⁸ ZA, ARC, *Equipagerekening Vlissingen*, nr.34220.

³⁰⁹ T. Vlaeminck, *op.cit.*, p. 108.

te neemen, dat het Landt in sijne conditien voldagen, en oock in de daghgeden niet verkort en werde; alle het Geschut, Wapenen en Materialen ter equipagie van den oorloge dienende, wel en getrouwelijck te bewaaren en onderhouden, en van de uytleeveringe van dien te verantwoorden, en voorts alles te besorgen, dat de uytrustinge van de equipagie te waeter meer sal mogen verysschen; Voorts meede te huiren en bestellen alsulcke Scheepen, als tot vervoeringe van eenige Soldaaten, of tot de een of de ander exploict van oorloge nodigh sal mogen weesen, en de selve (des noodts zijnde) te voorsien van Vivres, sulcks henluyden by de Collegien respectie geordonneert sal werden³¹⁰.

Dit was de eerste stap in de professionalisering van het ambt. De belangrijkste taak was het herstellen van oorlogsschepen, die averij hadden opgelopen. De creatie van het equipagemeesterambt hing samen met de politieke factoren uit de Tachtigjarige Oorlog. De inrichting van de haven van Vlissingen was één van de oorzaken dat de Admiraliteit ertoe aangezet heeft de activiteiten te laten superviseren door de equipagemeester³¹¹. Deze supervisie was de tweede functie van het ambt. Dit hield onder meer de aankoop, verkoop en de nieuwbouw van de schepen in. Het equipagemeesterambt was vaak verbonden met dat van ammunitiemeester. Zo was Pieter Reyghersbergh de eerste equipagemeester van Veere, tevens verantwoordelijk voor de levering van wapens. Voor de 16^{de} eeuw was hij ook als commies-stapelier aangesteld, waarbij hij de beschikking had over het Veerse arsenaal³¹².

Tegenover de verschillende scheepsbouwambten stond het gewone ‘bootsvolck’. Zij werd naar gewoonte mee met de kapitein overgescheept naar het volgende schip. Zo werd er op 23 mei 1591 geresolveerd dat het schip van kapitein Marinus Corneliss. gheseyt Duc d’Alve ‘opgheleyt’ werd en dat het bootsvolck, dat niet mee met de Admiraal is gegaan, zal overgaan op de jacht ‘den Pellicaen’. Dit schip was gemaakt te Dordrecht en naar Zeeland gebracht tot vernieuwde equipage³¹³.

7.10. Conclusie

Hierover kan ik concluderen dat de scheepsbouw bij de Admiraliteit van Zeeland bestond uit een zeer heterogeen aantal types. Het gediversifieerd aantal sloopstypes had als belangrijkste oorzaak de verschillende functies van de vaartuigen tot de taken van de oorlogsvloot. Hierdoor diende er sprake van innovatie te zijn op gebied van de scheepsbouw en reparatie van de geëquipeerde schepen bij de Admiraliteit. Daarom werd er vanwege het college zelf een beleidsgerichte vergroting van de schepen georganiseerd. Dit was onder meer

³¹⁰ L. Eekhout, *op.cit.*, p. 168.; zie ook instructies in Bijlage 5

³¹¹ T. Vlaeminck, *op.cit.*, p. 24.

³¹² *Ibid.*, p. 26.

³¹³ ZA, AA, Res., nr.2448.

geïnspireerd op de verschillende technologische innovaties op gebied van scheepsbouw van de zestiende eeuw. Geen wonder dat de schepen van de Republiek de vrachtvaarders van Europa werden. In relatie hiermee was de Spaanse vijand ook consistent bezig met het verhogen, verbreden en verlengen van de oorlogsschepen. Maar dit bood nadelen op gebied van de oorlogsvoering op zee op de Noordzee en de Zeeuwse binnenwateren, waar ravitaillering en snelheid een belangrijke factor waren tot het winnen van de zeeoorlog. Als gevolg hiervan ging de vijand in de Vlaamse havens over tot de kaapvaart omdat die lonender was dan risico's van handel te nemen op zee. Ook hiertoe hebben de Zeeuwen zich laten inspireren, want met de ingang van het Bestand kreeg de oorlogsvloot een nieuwe bestemming: de kaapvaart op de Schelde en de Noordzee.

Het vlootprogramma van de Zeeuwse Admiraliteit paste zich aan door de financiële en politieke omstandigheden. Hierdoor werden verschillende oorlogstypes zoals de galei gebouwd tot anticipatie van de zeeoorlog met Federico Spinola in 1603. Dit vlootprogramma gold echter niet voor alle havens van de Zeeuwse eilanden, waardoor Vlissingen zich ten opzichte van Zierikzee en Veere als moderne vlootbasis ging distantiëren. De eerste stappen werden gezet in de bouw naar een typisch zeventiende-eeuws schip: 'de fluit'. Het nieuwe ambt van equipagemeester kon hier een belangrijke rol in spelen.

8. Algemeen besluit

Tijdens de Tachtigjarige Oorlog ontwikkelde de Republiek zich voor de eerste maal als maritieme macht van betekenis. In navolging van de ‘watergeuzen’ werden in de zeegewesten Zeeland en Holland verschillende oorlogsvaartuigen gebouwd tot het bekampen van de Spaanse vijand en het verzekeren van het succes van de Opstand. Dit leidde tot het oprichten van verschillende Admiraliteiten, waarvan het Zeeuwse college te Middelburg een voorbeeld was. In relatie met de centrale en gewestelijke instellingen positioneerde de Admiraliteit van Zeeland zich als een buitenbeentje. Ten eerste had het een apart gewestelijk politiek beleid ten opzichte van de Staten-Generaal, omdat de belangrijkste functionarissen van de vergadering ook zetelden in de Gecommitteerde Raden van Zeeland, die het feitelijk dagelijks bestuur van het gewest voor zijn rekening hield. Hierdoor was belangenvermenging vanwege de Staten van Zeeland op het politiek beleid van de Zeeuwse Admiraliteit nooit veraf. Bovendien holde de aparte Admiraliteitsraden de macht en invloed van twee andere instellingen, de Raad van State en het College ter Superintendentie uit. Op gebied van de taken van de organisatie van het marinebeleid drong de gewestelijke Raad voornamelijk aan op het konvooieren van de eigen handels- en vissersschepen. Maar daartegenover stonden de taken van de blokkadevloot van de Vlaamse kust, waarin de Zeeuwse Admiraliteit vanwege de Staten-Generaal diende te voorzien. Daarom verstrengelden zowel gewestelijke als centrale belangen, zeker op het gebied van het financieel beleid. Een belangrijk voorbeeld hiervan was het geschil rond de ‘convooien en de licenten’, die als generaliteitsmiddel de goederenstroom van het handelsverkeer van de Republiek regelde. Daaruit werden de verschillende uitgaven bekostigd tot de nieuwbouw, aankoop en huren van schepen beschikbaar voor de verschillende taken van de Zeeuwse Admiraliteit. Door de instructie opgesteld in 1597 door de Staten-Generaal werd de gedecentraliseerde structuur van de Staatse Admiraliteiten bevestigd. Wanneer de nood het hoogst was, hadden de verschillende eskaders van de oorlogsvloot van de Republiek wel reden tot samenwerking, bijvoorbeeld door het zenden van kruiseskaders op de Noordzee of tot het bewerkstelligen van de blokkadevloot in het voordeel van de handel.

Deze operaties waren wel afhankelijk van de financiële mogelijkheden van het bedrijf van de Admiraliteit. Wanneer er een tekort was aan inkomsten, werden schepen en kapiteins massaal afgedankt. Dit was opnieuw gerelateerd aan de omstandigheden tijdens de oorlog. Wanneer de dreiging van de *Armada* in 1590 was verdwenen, werd de huur van de koopvaardijvloot die als oorlogsschip was gebruikt, opgedoekt. De Zeeuwse Admiraliteit en haar verschillende vlootbasissen dienden te moderniseren om een tweede aanval te kunnen afslaan. Daarom werd vanwege het college verschillende uitrustingen tot nieuwbouw vanaf 1594 volledig uitbesteed.

Dit gebeurde steeds in relatie met de beschikbare inkomsten, maar de crisis na de periode van de massale uitredingen was sinds dat jaar voorbij. De verhoudingen tussen de verschillende havens waren hier echter verschillend, want Vlissingen verkreeg het absolute scheepsoverwicht ten opzichte van Zierikzee en Veere. Het aandeel van de haven van Zierikzee slonk bovendien zienderogen, met als gevolg dat hun visserij vanuit de andere vlootbasissen moest beschermd worden. Veere had de meest constante vloot, die meestal bestond uit kleine tot middelgrote schepen. Te Vlissingen daarentegen was er sprake van innovatie van de oorlogsvaarttuigen. Door de hernieuwde dreiging van de Spaanse vijand in 1603, met de komst van Spinola, ging de Admiraliteit van Zeeland over tot de bouw van eigen galeien en grotere schepen. Zo ontstonden er twee groepen in de afwikkeling van de rekeningen te water: enerzijds de ‘razeilen’, die bestemd waren voor de oorlogsvoering op zee en anderszijds de ‘smackzeilen’ die zich voornamelijk bezighielden met de kustvaart en de begeleiding van de schepen in de Zeeuwse binnenwateren. De Admiraliteit ging dus praktisch te werk tot het uitvoeren van haar verschillende taken. Zo werden bijvoorbeeld wachtschepen ingezet ter bescherming van het gat te Sluis. Meestal waren de taken gerelateerd aan de oorlogsomstandigheden in de Nederlanden. Op internationaal gebied was er medewerking op gebied van de bijzondere expedities, maar deze betekenden meer een aderlating voor de financiële balans van het bedrijf van de Admiraliteit, dan een grote winstoperatie. De Zeeuwse Admiraliteit positioneerde zich dus tussen de centrale belangen van de Republiek en de wil van de gewestelijke onderdanen om tot een praktische uitvoering te komen van haar beleidstaken.

De scheepsbouw bij de Admiraliteit was afhankelijk van de verschillende taken uitgestippeld door de politieke besluitvoering. Het ge diversifieerd aantal scheepstypes, beschikbaar voor de Zeeuwse oorlogsvloot, hadden verschillende functies om de besloten taken te vervullen. Daarvoor diende er sprake van innovatie te zijn in de verschillende havens van Zeeland. Op gebied van de reparatie, scheepsbouw en onderhoud werd vanwege de Admiraliteit zelf een beleidsgerichte vergroting van de schepen georganiseerd. Dit was geïnspireerd op zowel de technologische innovaties van de zestiende eeuw, als op de scheepsbouw bij de vijand. De Spaanse vijand daarentegen bouwde varende forten die dienden als invasievloot. Daarop hadden de Zeeuwse rebellen een antwoord klaar door de snelheid en ravitailleringmogelijkheden van haar middelgrote oorlogsschepen op de Noordzee en de binnenwateren van de Schelde. De vergrote risico's op zee zorgden ervoor dat de Vlaamse havens in bezit van de Spanjaarden, zoals Duinkerke veranderden door het inrichten van de officiële kaapvaart. Ook daardoor hebben de Zeeuwse zeehelden hun laten inspireren en

kregen de oorlogsschepen, naarmate het Twaalfjarig Bestand naderde een nieuwe bestemming: de kaapvaart op de Schelde en de Noordzee. Het vlootprogramma van de Zeeuwse Admiraliteit schikte zich dus naar de politieke en financiële omstandigheden, want de zeeoorlog moest betaald worden. Zo werden de eerste stappen gezet, mede door inrichting van het equipagemeesterambt tot de bouw van het typische zeventiende-eeuws schip: ‘de fluit’. De cumulatieve kleine veranderingen en geleidelijke schaalvergroting in de productiviteit maakte van de oorlogsvloot een te duchten wapen. Ten opzichte van de Spaanse vijand had de Zeeuwse maritieme vloot een beduidend kleiner tonnage, maar dit compenseerde door de diversificatie van het vlootprogramma. Ik kan dus concluderen dat de scheepsbouw bij de Zeeuwse Admiraliteit steeds gerelateerd was aan de bestemde functie van het schip. Gedurende de periode kon de bestemming van het schip veranderen.

Tenslotte wens ik nog toekomstige onderzoekers aan te sporen tot het kiezen voor een onderzoek met betrekking tot de *rekeningen* van de Rekenkamer van Zeeland, als tot een onderwerp in relatie met de Tachtigjarige oorlog. Ook tot allerhande andere scriptieonderwerpen met betrekking tot het maritiem verleden van Zeeland kunnen tot verrassende inzichten leiden. Ten opzichte van het buitenland en de bondgenoten uit de Republiek positioneerde de Zeeuwse oorlogsvloot zich tot een speler van interregionaal belang over water.

9. Bijlagen

De bijlagen 1 tot en met 3 behandelen de equipagerekeningen van de onderzoeksperiode. Door verschillende problemen met de bronnen (niet beschikbaar of vernietigd) zijn de meeste scheepsanalyses maar begonnen vanaf het jaar 1593. Bovendien lenen de rekeningen van Vlissingen na maart 1606 zich niet tot kwalitatief onderzoek. In het onderdeel informatie worden aanvullende nota's gegeven over de geschiedenis van het betreffende schip. Hiervoor zijn dan wel aanvullende equipagerekeningen of andere bronnen gebruikt. Wanneer het om een andere bron dan de equipagerekeningen gaat, wordt er verwezen naar die bron. Elk schip per haven wordt als volgt besproken:

- Type: de verschillende types en hun functie worden besproken in de verhandeling
- Bouwjaar: hierdoor kunnen we belangrijke bouwjaren uit het beleid van de Admiraliteit halen en zoeken naar verklaringen
- Stukken geschut en andere behoeftigheden: dit onderdeel verwijst naar het aantal kanonnen en ander geschut aanwezig op het schip
- Grootte: wanneer er geen exact cijfer voor handen is, zal dit ingevuld worden op basis van het type
- Aanwezig in de vloot: dit slaat op aanwezigheid in de haven, want zoals in het onderzoek blijkt, bestond er wel degelijk interactie tussen de havens; het gaat dus specifiek om de periodes wanneer ze op rekening zijn gesteld en dus feitelijke kosten hadden aan het desbetreffende schip
- Informatie: dit onderdeel richt zich op de oorsprong van het schip en eventueel de functie
- Kapiteins: hierin wordt steeds de begindatum gegeven van de aangehaalde rekening en wordt de kapitein van diezelfde periode vermeld

Elke haven start dus met een andere begin – en einddatum van de geanalyseerde bronnen. Dit wil niet zeggen dat de schepen ervoor niet gebruikt werden, maar er is wel een kans dat ze 'opgeleyt' waren. Wanneer het bouwjaar vroeger is dan de eerste vermelding, dan kunnen we ervan uitgaan dat het schip al werd gebruikt.

- Voor Veere: 1 jan. 1594 – 31 dec. 1609
- Voor Vlissingen: 1 okt. 1593 – 31 mrt. 1606 en verder
- Voor Zierikzee: 1 jan. 1594 – 30 jun. 1609

Bijlage 1 : Equipagerekeningen Veere : schepen *ordinaris*

- **De Neptunus :**

Type	Een groot schip
Bouwjaar	1593
Stukken geschut en andere behoeftigheden	Geen melding
Grootte	Omtrent de 100 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jan. 1594 – 30 sep. 1597 ; 1 Jul. 1599 – 30 jun. 1601
Informatie	Op expeditie met de Maj. ; Opgeleyt –verkocht: 1 jul. 1601 – 31 dec. 1604
Kapiteins	Coen Thomas : 1 juli 1599

- **Den Lupaert :**

Type	Pinasse
Bouwjaar	1589, Zierikzee
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Vier metalen stucken en zeven gotelingen’
Grootte	Omtrent de 25 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jan. 1594 – 30 sep. 1594
Informatie	1 zeylschut
Kapiteins	Jan Janss. Knecht: 1 jan. 1594

- Vlieboot van Pieter Franss., **Den Waterhont:**

Type	Vlieboot
Bouwjaar	1592
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Twee metalen stucken en vier gotelingen’
Grootte	Omtrent de 100 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jan. 1594 – 31 dec. 1601
Informatie	Opgeleyt –verkocht: 1 jan. 1602 – 30 jun. 1602, na de ‘reyse naar het westen’ victuailleschip geworden
Kapiteins	Pieter Franss.: 1 jan. 1594; Pieter Calis : 1 apr. 1599

- Vlieboot van Coen Thomass.

Type	Vlieboot
Bouwjaar	1592
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Twee metalen stucken en vier gotelingen’
Grootte	Omtrent de 100 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jan. 1594 – 30 jun. 1602
Informatie	1 royboot
Kapiteins	Coen Thomass.: 1 jan. 1594; Goppe Leyusse : 1 apr. 1599

- Vlieboot van Cornelis Lenisse, **’t Zeepaert**

Type	Vlieboot
Bouwjaar	1594
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Vier metalen stucken en vier gotelingen’
Grootte	Omtrent de 100 lasten

Aanwezig in de vloot	1 jan. 1594 – 31 dec. 1609 en verder
Informatie	1 royboot
Kapiteins	Cornelis Lenisse: 1. Jan 1594; Joos Calis: 1 apr. 1603; Michiel van Trappe geseyt Banckaert : 1 juli 1607

- **Vlieboot** van Cornelis Germanss Calis

Type	Vlieboot
Bouwjaar	1593
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Vier metalen stucken en vier gotelingen’
Grootte	Omtrent de 100 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jan. 1594 – 30 jun. 1594; 1 okt 1594 – 31 dec. 1594; 1 apr. 1595-30 sep. 1596
Informatie	1 royboot
Kapiteins	Cornelis Germanss Calis: 1. Jan 1594

- **De Sampson**

Type	Carveel
Bouwjaar	1586
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Vier metalen stucken en tien gotelingen’
Grootte	omtrent de 20 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jan. 1594 – 31 dec. 1609 en verder
Informatie	1 chaloupe en 1 proviantscepe
Kapiteins	Cornelis Lenisse: 1. Jan 1594; Joos Calis: 1 apr. 1603; Michiel van Trappe geseyt Banckaert : 1 juli 1607

- **Het Zeepaert**

Type	Cromsteven
Bouwjaar	1584
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Zes metalen stucken en acht gotelingen’
Grootte	Omtrent de 19 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jan. 1594 - 30sep. 1594
Informatie	1 royschuyte
Kapiteins	Waert Pieterss, al ervoor kapitein

- **Den salamander**

Type	Carveel
Bouwjaar	1590
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Zes metalen stucken en zes gotelingen’
Grootte	omtrent de 20 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jan. 1594 – 31 dec 1609 en verder
Informatie	1 chaloupe en 1 proviantscepe
Kapiteins	Jan Coopvaer: 1 jan. 1594; Cornelis Danielssen: 1 jan.1607 en soms vervanging van Coopvaer; Coen Christiaens Janss.: 1 jul. 1607

- **Den Dolphijn**

Type	Vlieboot
Bouwjaar	1594
Stukken geschut en andere behoeftigheden	'Twee metalen stucken en zes gotelingen'
Grootte	Omtrent de 100 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jul. 1594 - 31 dec. 1608
Informatie	1 royboot
Kapiteins	Jan Jans Knecht van Zierikzee: 1 jul. 1594; Jan Gardewel: 1 jul. 1600; Boudewijn Maertens: 1 okt. 1603

- **t'Zeepaert**

Type	Carveel
Bouwjaar	1594
Stukken geschut en andere behoeftigheden	'4 metalen stucken en 5 gotelingen'
Grootte	omtrent de 20 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1594 – 31 dec. 1607
Informatie	1 jan. 1608 verkocht; 1 chaloupe en 1 proviantscepe
Kapiteins	Langen Evert : 1 okt. 1594; Evert Pieterss. : 1 jan 1600; Jacob Franssen: 1 jan 1601; Joos Cornelis Calis: 1 okt. 1602; Cornelis Lenisse: 1 okt. 1603; Reynier Reynierss.: 1 jan. 1606; Jacob Leyusse: 1 jul. 1607

- **craveelschip** van Lange Gerridt

Type	Carveel
Bouwjaar	1588
Stukken geschut en andere behoeftigheden	Geen informatie; wellicht ter versterking van de vloot
Grootte	omtrent de 20 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jul. 1595 – 30 jun. 1599
Informatie	1 chaloupe en 1 proviantscepe
Kapiteins	Lange Gerridt uit Middelburg

- **vlieboot zonder naam**

Type	Vlieboot
Bouwjaar	1596
Stukken geschut en andere behoeftigheden	'Twee metalen stucken en zes gotelingen'
Grootte	Omtrent de 100 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1596- 30 jun. 1602
Informatie	Plotse verdwijning uit de rekeningen; 1 royboot
Kapiteins	Pieter Corn. Calis : 1 okt. 1596; Marinus Domijnicus: 1 apr. 1599

- **Den Lupaert**

Type	Vlieboot
Bouwjaar	1597
Stukken geschut en andere behoeftigheden	'Met drie metalen stucken en vijf gotelingen'
Grootte	Omtrent de 100 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jan.1597 - 30 jun. 1608

Informatie	Schip opgeleyt en verkocht; 1 royboot
Kapiteins	Adriaen Leyusse : 1 jan. 1597; Marinus Domijnicus: 1 jul. 1600; Pieter Corn. Calis: 1 juli 1604

- **Den Leeuwe**

Type	Vlieboot
Bouwjaar	1597
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Met Twee metalen stucken en acht gotelingen’
Grootte	Omtrent de 100 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jul. 1597 – 30 juni 1601
Informatie	1 royboot
Kapiteins	Gillis Pieterss.: 1 jul. 1597

- **Den Tijgher**

Type	Vlieboot
Bouwjaar	Geen melding, mogelijk 1595
Stukken geschut en andere behoeftigheden	Geen melding
Grootte	Omtrent de 100 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1597- 30 sep. 1602
Informatie	Verkocht 1 jul. 1600, maar toch nog gebruik; 1 royboot
Kapiteins	Coppe Leyusse en daarvoor Reynier Reynierssen: 1 okt. 1597

- **Den Brack**

Type	Roypinasse
Bouwjaar	1598
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Met twee metalen stucken en vier gotelingen’
Grootte	Omtrent de 25 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jul. 1598
Informatie	Vervanging kapitein: Vincent Bastiaenss Rick, met 32 zeevarende personen, neffens 10 soldaten, volgens toerusting van den raad 16 maerte; opgeleyt: 1 okt. 1602- 30 mrt. 1603 en 1 okt. 1603 – 31 dec. 1603; vanaf 1 jul. 1607 opgeleyt onder toezicht Jan De Cock
Kapiteins	Reynier Du Camp: 1 jul. 1598; Vincent Bastiaenss Rick : 1 jul. 1600; Cornelis Daniels: 1 jul. 1604

- **Den Sampson**

Type	Vlieboot
Bouwjaar	Overkoop
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Vier metalen stucken en tien gotelingen’
Grootte	Omtrent de 100 lasten
Aanwezig in de vloot	1 apr. 1599 – 31 dec. 1604
Informatie	Gekocht van Pieterssen, opgeleyt van 1 jan. 1602 – 31 dec. 1604, verkocht; 1 royboot
Kapiteins	Jacob Adamss: 1 apr. 1599

- **Pinasse van Gileyn Pieterss.**

Type	Pinasse
Bouwjaar	Geen melding
Stukken geschut en andere behoeftigheden	Geen melding
Grootte	Omtrent de 25 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jul. 1599 – 30 jun. 1602
Informatie	Gebruik van een pinasse, eventueel persoonlijk bezit
Kapiteins	Gileyn pieterss.

- **Den Groenen Draecke**

Type	Vlieboot
Bouwjaar	Geen melding, zomer van 1599
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Twee metalen stukken en tien gotelingen’
Grootte	Omtrent de 100 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jul. 1599 – 30 jun. 1607
Informatie	7de oktober ordonnantie en 27 novembris 1600 opgevoerd; 1 royboot
Kapiteins	Cornelis Servaesse Lantschoot

- **De Valcke**

Type	Jacht
Bouwjaar	Andere oorsprong
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Vier metalen stukken en zes gotelingen’
Grootte	Omtrent de omtrent de 20 lasten
Aanwezig in de vloot	Te Vere: 1 jul. 1599 – 30 sep. 1599; 1 jul. 1601 – 31 mrt. 1603
Informatie	Ordonnantie van 4 juni 1602; nieuwe kapitein met 32 personen
Kapiteins	Pieter Franss: 1 jul. 1599; Reynier Du Camp: 1 jan. 1602

- **De Hope**

Type	Vlieboot
Bouwjaar	1602
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Zes metalen stukken en tien gotelingen’
Grootte	Omtrent de 100 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt.1602 – 31 dec. 1609 en verder
Informatie	In de zomer, volgens 2 ordonnanties 22 novembris gebouwd 1602 ; Met 70 zeevarende personen, twijfel over afdanking; 1 royboot
Kapiteins	Coppe Leyusse

- **Het Vliegende hart**

Type	Carveel
Bouwjaar	Andere oorsprong, tot Zierikzee
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Acht geschuts’
Grootte	omtrent de 20 lasten
Aanwezig in de vloot	1 apr.1603 – 30 sep. 1603; volgende memories
Informatie	Onkostenvergoeding voor schip gebruikt te Zierikzee; 1 chaloupe en 1 proviantscepe

Kapiteins	Marinus Cornelis Cuyper, nu Reynier du Camp
-----------	---

- **Den Thonijn**

Type	Fregat, later melding als groot spiegelschip
Bouwjaar	1603
Stukken geschut en andere behoeftigheden	Geen melding
Grootte	Omtrent de 50 lasten
Aanwezig in de vloot	1 apr. 1603 – 30 sep. 1603; volgende memories
Informatie	Zomer gebouwd, volgens ordonnantie 9 april, voorzien van drie 'chaloupen', 'ronthoudt' gebruiken, kostprijs 256 Ponden, 6 schellingen, 6 groten
Kapiteins	Geen melding

- **Den Arent**

Type	Spiegelschip
Bouwjaar	Geen melding
Stukken geschut en andere behoeftigheden	'Zes metalen stucken, acht gotelingen en twee oozenonden'
Grootte	Geen melding, maar zeker 50 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jul. 1607 – 31 dec. 1609
Informatie	Opgeleyt voor zes maanden jan.- jul. 1608
Kapiteins	Boudewijn Maertens : 1 jul. 1607

- **Den Thonijn**

Type	Groot spiegelschip
Bouwjaar	Geen melding, eventueel eerst fregat
Stukken geschut en andere behoeftigheden	Idem
Grootte	Geen melding, maar zeker 50 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jul. 1607 – 31 dec. 1607; opgeleyt voor zes maanden; 1 jul. 1608 – 31 dec. 1609 en verder
Informatie	Geen bijkomende informatie
Kapiteins	Cornelis Servaesse Lantschoot: 1 jul. 1607

- **De Rooden Leeuwe**

Type	Spiegelschip
Bouwjaar	Andere oorsprong
Stukken geschut en andere behoeftigheden	Idem
Grootte	Geen melding, maar zeker 50 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jul. 1608 – 30 jun. 1609
Informatie	Geen bijkomende informatie
Kapiteins	Pieter Calis

Extra-ordinaris:

- **Groote galleie**

Type	Galleie
Informatie	'Ter verovering van de stad Sluys, onderdeel van grote rekening

	2508 Ponden, 7 sch, 11 groten'
Bron	37330 A 7e rekening over 1605 juli 1-dec. 31, afgehoord 1610 juli 14

- **2 schepen**

Type	Geen melding
Informatie	'Coop van schepen: eene boot van 86 lasten, ende andere 40 lasten strate van Nassau ende zoo voirts inde vasten lande van Asia'
Bron	37040 6e rekening over 1595 apr. 1-juni 30, afgehoord 1596 mrt 7

Bijlage 2 : Equipagerekeningen Vlissingen : schepen *ordinaris*

- **Den (Ouden) Hondt**

Type	Groot schip
Bouwjaar	1593
Stukken geschut en andere behoeftigheden	'Twintig metalen stucken'
Grootte	100 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1593 – 30 jun.1598, hergebruikt: 1 apr. 1599 – 1 jun. 1599; 1 apr. 1601 – 31 mrt. 1604
Informatie	Hergebruikt ten dienste van de 'voyage' naar het westen, 'royboot'
Kapiteins	Legier Pieterss.: 1 okt. 1593; supervisie overscheping, Cornelis Anthoniss. Schuyts: 1 apr. 1598; Vincent Bastiaenss.: 1 apr. 1599; Cornelis Anthoniss. Schuyts: 1 apr. 1601; Stijn Hendricx: 1 jul. 1603

- **Het Vliegende Hardt**

Type	Pinasse
Bouwjaar	Jaar van eerste vermelding
Stukken geschut en andere behoeftigheden	'Tien metalen stucken'
Grootte	Omtrent de 25 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1593 – 30 sep. 1594
Informatie	Verdwijning van de pinassen rond de jaren 1594
Kapiteins	Adriaen Corynss. Cnooper

- **Den Catte**

Type	Pinasse
Bouwjaar	Jaar van eerste vermelding
Stukken geschut en andere behoeftigheden	'Tien metalen stucken', vervanging kapitein: 'vier metalen stucken en vijf gotelingen'
Grootte	Omtrent de 25 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1593 – 30 sep. 1594; 1 apr. 1595 – 31 dec. 1595
Informatie	Hernieuwd geschut vervanging kapitein, verkocht na 1595
Kapiteins	Witte Corijn: 1 okt. 1593; Michiel van Trappen geseyt Banckaert: 1 apr. 1595

- **Den Haene**

Type	Pinasse
------	---------

Bouwjaar	Jaar van eerste vermelding
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Tien metalen stucken’; vervanging kapitein: ‘twee metalen stucken en zes goteling’
Grootte	Omtrent de 25 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1593 – 30 sep. 1594; 1 apr. 1595 – 30 sep. 1596
Informatie	Hernieuwd geschut vervanging kapitein, verkocht na 30 sep. 1596
Kapiteins	Jan Adriaenss. Wale: 1 okt. 1593; Adriaen Corneliss. Lillo: 1 apr. 1595

- **Den Zwaene**

Type	Pinasse
Bouwjaar	Jaar van eerste vermelding
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Tien ijseren stucken’
Grootte	Omtrent de 25 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1593 – 31 dec. 1593
Informatie	Einde van de pinassen als standaardschip
Kapiteins	Vincent Pieterss. Schenijen

- **Den Hasewindt**

Type	Pinasse
Bouwjaar	Jaar van eerste vermelding
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Acht metalen en één ijseren stucken’; vervanging kapitein: ‘acht gotelingen’
Grootte	Omtrent de 25 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1593 – 30 jun. 1597
Informatie	Overscheping op den Jaghere
Kapiteins	Michiel van Trappen geseyt Banckaert: 1 okt. 1593; Cornelis Maertens: 1 apr. 1595; Daen Servaess. : 1 apr. 1596

- **Den Brack**

Type	Pinasse
Bouwjaar	Jaar van eerste vermelding
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Acht gotelingen’
Grootte	Omtrent de 25 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1593 – 31 mrt. 1595
Informatie	Geen bijkomende informatie
Kapiteins	Cornelis Maertens: 1 okt. 1593

- **Het nachtegaelken**

Type	Jacht
Bouwjaar	Jaar van eerste vermelding
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Vier ijseren gotelingen’
Grootte	Omtrent de 20 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1593 – 31 mrt. 1595
Informatie	Geen bijkomende informatie
Kapiteins	Adriaen Corneliss. Lillo: 1 okt. 1593

- **Den Truerniet**

Type	Vlieboot
Bouwjaar	1589
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Acht ijseren gotelingen’
Grootte	50 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1593 – 31 dec. 1599
Informatie	1 royboot
Kapiteins	Vincent Bastiaenss.: 1 okt. 1593; Joos de Witte 1 apr. 1599

- **Den Aeolus**

Type	Vlieboot
Bouwjaar	1593
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Acht metalen stucken’
Grootte	150 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1593 – 31 sep. 1594;
Informatie	Afgedankt: 1 okt. 1594; uitrusting ‘missive 9 novembris 1596; ‘voyage naar Spangien’ 1 apr. 1599- 31 jun. 1599
Kapiteins	Cornelis Leyusse

- **Den Morijaen**

Type	Carveel
Bouwjaar	1584
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Zes metalen stucken en twee gotelingen’
Grootte	20 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1593 – 30 sep. 1596
Informatie	Onkosten en reparatie int overschepen, voortaan te Zierikzee onderhouden worden
Kapiteins	Joos De Moor: 1 okt. 1593

- **Het Vercken**

Type	Huedeschip
Bouwjaar	1574
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Acht metalen stucken’
Grootte	24 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1593 – 31 dec. 1602
Informatie	1 chaloupe en 1 proviantschip
Kapiteins	Evert Hendrickxss.: 1 okt. 1593; Jan Janss. Pol: 1 jul. 1596

- **Het Hert**

Type	Carveel
Bouwjaar	1581
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Acht metalen stucken; vijf metalen stucken en vier gotelingen’ rond 1595
Grootte	20 lasten

Aanwezig in de vloot	1 okt. 1593 – 31 dec. 1600
Informatie	1 chaloupe en 1 proviantschip
Kapiteins	Guillaume Clock: 1 okt. 1593; Laureyns Jacobs ende Alteras: 1 jul. 1596

- **Den Swarten Leeuwe**

Type	Carveel
Bouwjaar	1584
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Zes metalen stucken; drie metalen stucken en zeven gotelingen’ rond 1595
Grootte	30 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1593 – 31 mrt. 1606
Informatie	1 chaloupe en 1 proviantschip
Kapiteins	Cornelis Simonss. Loncke: 1 okt. 1593; Jan Janss. Pol: 1 jan. 1603

- **Den Jonas**

Type	Carveel
Bouwjaar	1572
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Dertien metalen stucken’; waarvan ‘acht gotelingen’
Grootte	30 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1593 – 31 mrt. 1603
Informatie	1 chaloupe en 1 proviantschip
Kapiteins	Charles de Cock

- **Den Draecke**

Type	Carveel
Bouwjaar	1582
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Acht metalen stucken’
Grootte	20 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1593 – 31 mrt. 1603
Informatie	Weinig onkosten 1603-04 + 1 chaloupe en 1 proviantschip
Kapiteins	Jacob Stoffelss.: 1 okt. 1596; Jan Rutgers Quack: 1 apr. 1598; Jacob Stoffelss.: 1 jul. 1598; Jan Rutgers Quack: 1 apr. 1601

- **Den Gouden Pelicaen**

Type	Jacht
Bouwjaar	Jaar van de eerste vermelding
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Vier metalen scherpetijnen’; naar zes
Grootte	Omtrent de 20 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1593 – 30 sep. 1597
Informatie	Verschepping naar De Witte Valcke 30 sep. 1597
Kapiteins	Tobias Janss.

- **Den Arendt**

Type	Boot
Bouwjaar	1594

Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Vier metalen stucken en vier gotelingen’; idem; ‘tien gotelingen’
Grootte	50 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1594 – 31 dec. 1599
Informatie	30 jun. 1597 overschepping naar Witte Valcke + 1 royboot
Kapiteins	Adriaen Qurijs Cnooper: 1 okt. 1594; Michiel van Trappen geseyt Banckaert: 1 jan. 1596; Cornelis Leynissen: 1 jul. 1599

- **Den Bruynvissche**

Type	Boot
Bouwjaar	1594
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Twee metalen stucken en zes gotelingen; Reghenmortel met tien gotelingen’
Grootte	50 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1594 – 30 jun. 1600
Informatie	Kapitein naar de Sampson, gehuurd schip + 1 royboot
Kapiteins	Witte Corijn: 1 okt. 1594; Joos Anthoniss. Block: 1 jul. 1598; Joannes Reghenmortel: 1 apr. 1599; Joos Anthoniss. Block: 1 jan. 1600

- **Den Jagher**

Type	Boot
Bouwjaar	1594
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Twee metalen stucken en zes gotelingen’
Grootte	50 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1594 – 30 sep. 1601
Informatie	Nieuwe toerusting overgescheept naar Den Vos: ‘tien metalen stucken, vier gotelingen en twee ijseren bassen’; eerste zes maanden 1600 niet gebruikt + 1 royboot
Kapiteins	Jan Adriaenss. Wale: 1 okt. 1594; Jan Rutgers Quack: 1 jul. 1597; Adriaen Corneliss. Lillo: 1 jun. 1600

- **Den voghel Phenix**

Type	Vlieboot
Bouwjaar	1594
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Vier metalen stucken en vier gotelingen; acht gotelingen’
Grootte	50 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jul. 1595 – 31 mrt. 1601
Informatie	1 royboot
Kapiteins	Cornelis Leynisse: 1 jul. 1595; Cornelis Anthoniss Schuyts: 1 apr. 1596

- **Den Dolphijn**

Type	Boot
Bouwjaar	1596
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Vier metalen stucken en vier gotelingen; tien gotelingen’

Grootte	50 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jan. 1596 – 31 mrt. 1606
Informatie	Nieuw boot 4de lest bij Sijmoens heer gemaect + 1 royboot
Kapiteins	Adriaen Qurijnss Cnooper: 1 jan. 1596; Joos Anthoniss. Block: 1 jul.1596; Cornelis Gilliss. Gheus: 1 okt. 1597; Laurens Jacobss. Alteras: 1 jan. 1602

- **Het Zeepaert**

Type	Boot
Bouwjaar	1596
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Zes metalen stucken, zes gotelingen en vier steenstucken’;
Grootte	80 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jul. 1596 – 31 mrt. 1606
Informatie	Bij mr. Timmerman Sijmons gemaakt
Kapiteins	Adriaen Qurijnss Cnooper: 1 jul. 1596; Cornelis Leyusse: 1 apr. 1602; Adriaen Qurijnss Cnooper: 1 jul. 1602; Cornelis Leyusse: 1 okt. 1602; Cornelis Janss. Van Gorcum: 1 jan. 1604

- **Den Gouden Leeuwe**

Type	Groot Carveel
Bouwjaar	1584
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Tien metalen stucken; tien gotelingen bij’
Grootte	40 lasten
Aanwezig in de vloot	Voordien opgeleyt; 1 jul. 1596 – 31 mrt. 1603
Informatie	1 grote en 1 kleine chaloupe, 1 proviantship
Kapiteins	Joos De Moor: 1 jul. 1596; Jan Evertsen: 1 jul. 1601

- **Den Dolphijn**

Type	Groot Carveel
Bouwjaar	1584
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Veertien stucken; een metalen stuck, zestien gotelingen en een metalen bausschen’
Grootte	40 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jul. 1596 – 31 mrt. 1606
Informatie	Promotie voor Jan Evertsen 1 chaloupe en 1 proviantshuyt
Kapiteins	Evert Hendricxss.: 1 jul. 1596; Jan Evertsen: 1 apr. 1598; Evert Hendricxss.: 1 jul. 1598; Jan Evertsen: 1 jan. 1600; Joos De Moor: 1 jul. 1601

- **Den Sampson**

Type	Groot carveel
Bouwjaar	1584
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Dertien stucken; zes metalen stucken en tien gotelingen’
Grootte	40 lasten
Aanwezig in de vloot	Opgeleyt geweest; 1 jul. 1596
Informatie	Geen melding winter 1603 + 1 chaloupe en 1 proviantshuyt

Kapiteins	Guillaume Clock: 1 jul. 1596; Joos Antheniss. Block: 1 jan. 1598; Jacob Adamsse: 1 apr. 1598; Witte Qurijns Gillis: 1 jul. 1598; Joos Antheniss. Block: 1 jul. 1599; Witte Qurijns Gillis: 1 apr. 1600; Jacob Adamsse: 1 jul. 1600; Charles de Cock: 1 jul. 1603
-----------	--

- **Den Zeemeeuwe**

Type	Pinasse
Bouwjaar	Jaar van de eerste vermelding
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Twee metalen stucken en zes gotelingen’
Grootte	Omtrent de 25 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1596 – 30 jun. 1600
Informatie	Van Pieter Retelaer geweest
Kapiteins	Adriaen Corneliss. Lillo

- **Den Witte Valcke**

Type	Boot
Bouwjaar	1596
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Vier metalen stucken en zes gotelingen; twaalf gotelingen’
Grootte	80 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1596 – 31 mrt. 1597; 1 okt. 1597 – 31 mrt. 1606
Informatie	Verscheping vanuit de Bruynvissche + 1 royboot
Kapiteins	Cornelis Leyuss.: 1 okt. 1596; Adriaen van Trappen geseyt Banckaert: 1 jul. 1599; Joos Anthoniss. Block: 1 jun. 1600; Joannes Reghenmortel: 1 jan. 1603

- **Den Vos**

Type	Boot
Bouwjaar	1597
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Tien metalen stucken, vier gotelingen en twee ijseren biassen’
Grootte	80 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1597 – 31 mrt. 1606
Informatie	1 royboot
Kapiteins	Jan Adriaenss. Wale: 1 okt. 1597

- **Den Witte Valcke**

Type	Jacht
Bouwjaar	1590
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Zes serpetijnen’
Grootte	14 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1597 – 31 mrt. 1606
Informatie	Anders steeds <i>extraordinaris</i> + 1 <i>chaloupe</i>
Kapiteins	Tobias Janss.: 1 okt. 1597; Joachim Pieterss.: 1 okt. 1601

- **Den Thonijn**

Type	Boot
------	------

Bouwjaar	1599
Stukken geschut en andere behoeftigheden	'Zeven metalen stucken, twee metalen biassen en negen gotelingen'
Grootte	Omtrent de 80 lasten
Aanwezig in de vloot	1 apr. 1598 – 31 jun. 1598; 1 apr. 1599 – 31 mrt. 1606
Informatie	1 royboot
Kapiteins	Michiel van Trappen geseyt Banckaert: 1 apr. 1599; Jan Evertsen: 1 jan. 1604

- **Den Haene**

Type	Carveel
Bouwjaar	Bekomen schip
Stukken geschut en andere behoeftigheden	'Drie metalen stucken en vijf gotelingen'
Grootte	20 lasten
Aanwezig in de vloot	1 apr. 1598 – 31 jun. 1598; 1 jan. 1601 – 31 mrt. 1606
Informatie	'Bekomen voor Antwerpen tijd dat schip den Admiraal van Antwerpen, bij ons crijschvolck te water becomen was, welck craveelken ter ordonnantie van Rade is toegerust voor den capitein Alteras' + 1 chaloupe + 1 proviantschip
Kapiteins	Bekomen schip; Laureyns Jacobs ende Alteras: 1 jan. 1601; Cornelis Gheux: 1 jan. 1602; Vincent Bastiaenss.: 1 okt. 1602

- **Den Zeehondt**

Type	Groot schip
Bouwjaar	1598
Stukken geschut en andere behoeftigheden	'Tien metalen stucken, acht gotelingen en twee biassen'
Grootte	120 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jul. 1598 – 31 mrt. 1606
Informatie	1 royboot
Kapiteins	Legier Pieterss.: 1 jul. 1598 ; Cornelis Leyusse geseyt Leest: 1 jan. 1604; Marijnis Gollare: 1 jan. 1606

- **Den Hope**

Type	Boot
Bouwjaar	gehuurd
Stukken geschut en andere behoeftigheden	Geen melding
Grootte	Omtrent de 80 lasten
Aanwezig in de vloot	1 apr. 1599 – 1 jun. 1599
Informatie	Gehuurd schip, ter 'reyse' naar het westen
Kapiteins	Joachim Pieterss.: 1 apr. 1599

- **Den Sint-Ole**

Type	Boot
Bouwjaar	gehuurd
Stukken geschut en andere behoeftigheden	Geen melding

Grootte	Omtrent de 80 lasten
Aanwezig in de vloot	1 apr. 1599 – 1 jun. 1599
Informatie	Gehuurd schip, ter 'reyse' naar het westen
Kapiteins	Joos Anthoniss. Block: 1 apr. 1599

- **Den Rooden Leeuwe**

Type	Boot
Bouwjaar	gehuurd
Stukken geschut en andere behoeftigheden	Geen melding
Grootte	Omtrent de 80 lasten
Aanwezig in de vloot	1 apr. 1599 – 1 jun. 1599
Informatie	Gehuurd schip, ter 'reyse' naar het westen
Kapiteins	Jan Rutghers Quack: 1 apr. 1599

- **Den Griffioen**

Type	Boot
Bouwjaar	gehuurd
Stukken geschut en andere behoeftigheden	Geen melding
Grootte	Omtrent de 80 lasten
Aanwezig in de vloot	1 apr. 1599 – 1 jun. 1599
Informatie	Gehuurd schip, ter 'reyse' naar het westen
Kapiteins	Cornelis Janss.: 1 apr. 1599

- **Het Vliegende Hert**

Type	Boot
Bouwjaar	gehuurd
Stukken geschut en andere behoeftigheden	Geen melding
Grootte	Omtrent de 80 lasten
Aanwezig in de vloot	1 apr. 1599 – 1 jun. 1599
Informatie	Vicutailleschip ter 'reyse' naar het westen
Kapiteins	Adriaen Janss. Roeclauwe: 1 apr. 1599

- **Den Hope**

Type	Boot
Bouwjaar	gehuurd
Stukken geschut en andere behoeftigheden	Geen melding
Grootte	Omtrent de 80 lasten
Aanwezig in de vloot	1 apr. 1599 – 1 jun. 1599
Informatie	Vicutailleschip ter 'reyse' naar het westen
Kapiteins	Jan Gardewel: 1 apr. 1599

- **Den Flesse**

Type	Gallei
Bouwjaar	Omstreeks 1600
Stukken geschut en	Voorzien met een metalen 'cokerstick twee metalen halve franse

andere behoeftigheden	cortontken met twee halve metalen veltslangen, twee ijser gotelingen, mitsgaders zes ijsere steenstukken'
Grootte	Omtrent de 100 lasten
Aanwezig in de vloot	1 apr. 1602 – 31 dec. 1603
Informatie	Ordonnantie 26 juni bepaalt bedoeling; zwaar bewapend schip + 1 chaloupe
Kapiteins	Cornelis Janss. Van Gorcum: 1 apr. 1602

- **Den Creeft**

Type	Fregat
Bouwjaar	1603
Stukken geschut en andere behoeftigheden	Voorzien met een' metalen halve voetslanghe, twee ijseren gotelingen met acht ijseren steenstukken'
Grootte	Omtrent de 50 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jan. 1603 – 31 mrt. 1606
Informatie	Razeilen, 1 chaloupe +1 proviantschip
Kapiteins	Cornelis Sijmons Loncke: 1 jan. 1603

- **Den Hasewindt**³¹⁴

Type	Fregat
Bouwjaar	1603
Stukken geschut en andere behoeftigheden	Voorzien met een metalen halve 'veltslangen, twee metalen valcometten, met acht ijseren steenstukken'
Grootte	Omtrent de 50 lasten
Aanwezig in de vloot	1 apr. 1603 – 31 mrt. 1606
Informatie	1 chaloupe + 1 proviantschip, snel type galei, voor het eerst gebruikt
Kapiteins	Jan Evertsen: 1 apr. 1603; Michiel van Trappen geseyt Banckaert: 1 jan. 1604

- **De Zeelandt**

Type	Groot schip
Bouwjaar	1603
Stukken geschut en andere behoeftigheden	'Alsulcken geschut zoo hier naer volcht, eerst twee halve cortouwen, noch vier metalen halve franse canons, noch twee metale heeleslagen, noch ses metale halve slangen, noch twee metale steenstukken, noch een metalen valckonet, noch een metalen potshoof, noch een metale serpentine, noch seven ijser gotelingen, elck vlieghende drije duysent, noch vijer ijsere steenstukken, maecken tsamen dertich stukken geschuts'
Grootte	180 lasten
Aanwezig in de vloot	1 okt. 1603 – 31 mrt. 1606
Informatie	Enorm aantal geschut; schip van een nieuwe klasse + 1 royboot
Kapiteins	Legier Pieterss.: 1 okt. 1603

- **Den Neptunus**

Type	Boot
------	------

³¹⁴ Bestek bevindt zich in het Zeeuws Archief :
ZA, RAC 6365, 19 september 1602

Bouwjaar	1605
Stukken geschut en andere behoeftigheden	Geen melding
Grootte	Groot omtrent 50 lasten
Aanwezig in de vloot	1 apr. 1606 – en verder
Informatie	Gekocht van Gerardt allertss, 27 februari 1606
Kapiteins	verplaatsing

Bijlage 3 : Equipagerekeningen Zierikzee : schepen *ordinaris*

- **De Meerman**

Type	Pinasse
Bouwjaar	Geen melding
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Twee metaele bouckstukken wegens het eene vierentwintich hondert ende vijffentwintich ponden, ende het andere twee duysent ponden often met noch twaalf ijzere goetelinge wegende elck seventhien hondert ponden daer onder, ende daerboeven schietende elck drije ponden ijzers, ende de voors. bouckstuck. omtrent elck ses pont er zoo van geslaegen gewant, seylen tommeren, ende andere behouftelijckheyt als hiernaer volcht’
Grootte	70 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jan. 1594 – 31 dec. 1594
Informatie	Ter reparatie van het hout
Capiteins	Pieter Adriaense Retelaer

- **De Meerminne**

Type	Pinasse
Bouwjaar	Geen melding
Stukken geschut en andere behoeftigheden	Eventueel Idem als de Meerman
Grootte	70 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jan. 1594 – 31 dec. 1594
Informatie	Ter reparatie van het hout
Capiteins	Anthonis Verhelle

- **Het Vliegende Hart**

Type	Carveel
Bouwjaar	Geen melding?
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Acht ijseren gotelingen’
Grootte	21 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jan. 1594 – 30 jun. 1602
Informatie	Voornameijk tot slaan van ‘wantijser’
Capiteins	Joos de Moor (vice-admiraal) : 1 jan. 1594; Cornelis Marinus ende Cuyper: 1 juli 1596

- **Het Meerwijft**

Type	Vlieboot
Bouwjaar	Geen melding?, maar normaal datzelfde jaar
Stukken geschut en	‘Zes ijseren gotelingen’

andere behoeftigheden	
Grootte	30 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jul. 1594 – 1 okt. 1600
Informatie	Verplaatsing van pinasse naar vlieboot
Capiteins	Anthonis Verhelle ;

- **Vlieboot ***

Type	Vlieboot
Bouwjaar	Geen melding?, maar normaal datzelfde jaar
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Zes ijseren gotelingen’
Grootte	36 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jul. 1594 – 31 dec. 1596
Informatie	Reparaties; verplaatsing van pinasse naar vlieboot
Capiteins	Pieter Adriaenss. Retelaer

- **De Meerman**

Type	Vlieboot
Bouwjaar	1595-96
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Twee kleine metalen slucxkens die hem in julio lestledeen bij ordonnantie van mijn heeren vanden Raede geleverd sijn bijd rendant wegende elcx omtrent seven hondert ponden bueven met vlammen, ende noch acht ijsere goetelinghe daervan de sesse schieten. drije pont slust, wegende elcx vandien seventhien hondert, ende dander twee elcx drijentwintich hondert ponden zij.’
Grootte	50 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jul 1595 – bouwjaar – 31 dec. 1597
Informatie	Ordonnantie van 14 oktober 1595; totale kost: 875 Ponden, 2 schellingen 9 groten en 12 myten; feitelijk af op 15 november 1596; ‘Alsoo de selve cap Ketelaer opden XXVI mey XV C sevenennegentich voor Calais Vranckrijck geabordeert hebbende schere twee schepen vande want mette welcke hij III schermutssel sijnder de voorscrven schip aen gront gevocht zijnde mettet geschut int lesw gecomen es in handen ende gewelt vande want, Soo en es voor tijde deser rekenijnge daeraene nijet geleyt, mocht eenigen uitgeven gevallen hier gestelt voor memorie’.
Capiteins	Anthonis Cornelis Bartholomeus ende Verhelle (volledige naam) :

- **De Fortune**

Type	Vlieboot
Bouwjaar	Eigendom van Adriaen Munck
Stukken geschut en andere behoeftigheden	Geen melding
Grootte	52 lasten
Aanwezig in de vloot	Geen opname; redenen?
Informatie	‘Eigendom van Adriaenssen Munnick met sijn mede reeders tot Zierikzee, welck schip de magistraet van Zierikzee geappropriet hebben ten dienste vanden landen, naervolgende de resolutie vanden heeren Staeten van Zeelant, ende mitsdien daertoe appropriceren, betimmeren, ende dat versien van alle

	nootelijkheden ter oorloge zij van tgene dat dien volgende daeraene geleyt es soo van timmerage, geslegen gewant, seyllage, ijserwerck, metael ende coperwerck, blockwerck, houtwerck, ende anders, beginnende vanden twaelfsten junij XV C negentnegtich, ende zijnden ultima septembris daernaer soo hiernaer volcht.(Also dit schip niet en is aenghenomen noch gheequipeert tot laste van admiraliteyt, daerom alhier ghevoeyert, ende de rendante haere documenten daer toe dienende gherestitueert) ³¹⁵ ; geen opname in rekening, interessante vermelding ³¹⁵
Capiteins	Marinus Willems ende Boom

- **oorlogsschip**

Type	Geen melding
Bouwjaar	Geen melding
Stukken geschut en andere behoeftigheden	Geen melding
Grootte	Geen melding
Aanwezig in de vloot	Geen melding
Informatie	Uit zelfde equipagerekening: convoyeren van de vissershaven tot Brouwershaven; parten door de visserij
Capiteins	Johannes van Reghmortel tot Brouwershaven

- **De Valcke**

Type	Carveel
Bouwjaar	Oud schip gebleven te Vere
Stukken geschut en andere behoeftigheden	‘Twaalf stukken geschut, waarvan acht ijseren gotelingen’
Grootte	36 lasten
Aanwezig in de vloot	1 jul. 1602 – 30 jun. 1609
Informatie	Kostprijs van repartatie in eerste rekening: 229 Ponden 15 schellingen, 9 groten en 12 myten
Capiteins	Cornelis Marinus ende Cuyper

³¹⁵ ZA, RAC, Equipagerekening Zierikzee, nr. 33630

Bijlage 4 : Beschrijving van de wandtapijten in het Zeeuws Museum

Toen de Zeeuwse vloot in 1575 er niet in slaagde de Spaanse bevelhebber Mondragon te beletten met zijn leger te ontsnappen, sloegen de Spanjaarden het beleg over Zierikzee. Bij het beleg van Zierikzee maakten zowel de Spanjaarden als de Watergeuzen gebruik van de galeien. De muiterij in het Spaanse kamp sloeg na de capitulatie van de stad echter roet in het eten tot de feitelijke bezetting³¹⁶. De wandtapijten beschikbaar in het Zeeuws Museum zijn van uitstekende kwaliteit tot een beschrijving van de ‘smalle vloot’ van Elias.

Er zijn grote geroeide vaartuigen op de verschillende wandtapijten. Zoals uit de scriptie blijkt, gaat het om het galeitype, dat voor echte veldslagen werd ingezet. De talrijkste scheepstypen daarentegen waren de ‘boeier, heude, smak en vlieboten’. Van Swighem heeft het ook over het onderscheid van twee hoofdtypen, de ‘smackzeilen’ en ‘razeilen’. De eerste onderscheidden zich door typische binnenvaartschepen te zijn, die ook dienden tot kleinere kustvaart omdat ze langsscheeps getuigd waren. De verticale spriet, die onderaan de mast is vastgemaakt, houdt het zeil omhoog³¹⁷.

Wat opvalt is dat het wandtapijt niet één momentopname neemt, maar een geschiedenis van gevechten weergeeft. De volledige omsingeling van de Spaanse galeien door de Zeeuwse vaartuigen valt op. Hieruit blijkt dat de entertactiek zeker nog niet tot het verleden behoorde. Bovendien valt op dat het om een smalle doorgang gaat, wat een voordeel voor de Zeeuwse binnenschepen betekende. Toch kon de capitulatie van de stad niet worden belet, maar dit kwam hoofdzakelijk door uithongering van de havenstad.

Op de volgende pagina staat een volledige afbeelding van het tapijt van ‘Zierikzee’:

- Ontwerper: Hendrick Vroom te Haarlem
- Patroonschilder: Huybrecht Leynier te Dordrecht
- Wever: Hendrick de Maecht te Middelburg
- Weefperiode 1599-1603
- Formaat: 3.90 m hoog, 3.85m breed³¹⁸

³¹⁶ J.B. Kuipers, J. Christiaanssen, J. Wolterbeek, *Zeeuwen te water: sporen van een maritiem verleden*, Middelburg, 1996, pp. 30-32

³¹⁷ C.A. van Swigchem, G. Pl. van Amstel, *Zes unieke Wandtapijten, Strijd op de Zeeuwse Stromen 1572-1576*, Zwolle, Waanders, pp.55-57

³¹⁸ *Ibid.*, p. 107



Extra: Bijlage 4: Wandtapijt van Zierikzee

Bijlage 5: in inv.nr. 37010: contracten en Instructie van een equipagemeester

Contract Pieter Reyghersbergh: Instructie X Novembris 1579³¹⁹

‘Wilhelm bijder gratien godts prince van Orangien, grave van Nassau van Cutzenellenbuye van Branden van driez van Buyren van leerdam etc., heere ende baron van Breda, van dest, van Uutunbergen van Arlon van Nazery etc., erfboeck grave van Antwerpen ende van Beslingen, gouverneur van Brabant, Hollandt, Zeelant, Ma vande Nederlanden van herwaerts over delen te geven dije dese tegenwoordige sijen sullen saluyt, dezoo sullen neygersbeck ons te kennen gegeven heeft soo dat sij tzedert den VI Juen des Jaers 15vijerentzeventig uuyt crachte van zekere commissie bij gouverneurs ende jaes op hem bij de voorgaende denominatie vander stede vander Vere gegeven waervan copie authentique ons is verthoont bedijent heeft gesadt soo wel het provand ende equiperenmeesterschap vanden schepen van uvelog binnen de voors stede vander Vere aes van het artilleriemeesterschap over het schudt ende adminutie van oorloghe ende arcsenael suys der zelfder stede in welcken staeten ende oftatie in alnoch weet was te continueren ende hem daarbij naer besoren te quiten tot contentemente vanden staten van Zeelant ende van ons midts daertoe hebbende om met meer vrucht ende aensiensen beyde voors ustituen buyt te buyren ende te bedienen tot prouffijte ende eerbou vande lande onse confirmae oft besoiren commissie is forma doen te weten dat wij de saken voors overgemaect ende omme de goede kennissche dije wij hebben vanden persoon vande bovengenoompde pieter Reyghersbergh wij den zels volcomel tzijnder vromicheydt clouckheyte ende meersticheydt betrouwende onthouden gecontinueerde ende geconfirmeert hebben onthouden continue ende confirmeren ende voor zoo veel van noode zij van nijewes stellen ende committeren midts desen soo totten staete ende ustitie van provand ende equipagemeesterschap der schepen van oorloge binnen der Vere als tottet artilleriemeesterschap de zelven stede gevende hen voercommen macht ende authouteyt tzelve provandt ende equipagemeesterschap te egerceren ende bedijenen op den poicnte ende articulen begrepen ende rade van zeelandt gegeven oft alzulcke andere als bij ons nuermaels daertoe noch soude gemaect mogen worden stellende ende ordonnerende hem buierts oick midts deser ter administratie aende toesicht vandes co Mats artillerie huys staende binnen der stede van Vere in Zeelandt van tzelfve ustitie insgels voort aen te houden te exerceren ende te bedijenen in ulder voegen ende manieren gelijk zijne voorsueten ende hij dat tot noch toe gesonden geexerceert en bedijent heeft goet opsicht te hebben dat alle tgeschudt munitie van oorloge ende andere gereedschap daer inne zijnde behures onderhouden vesijnen ende buytgedeeft worde boven deser dije schepen dije geordonneert zulllen worden ten oorloge dijenende behures te doen equiperen toe te vusten, thimmeren ende te voorsien van anckers touwen, zeylen ende ander gereetschip totten zelven schepen dieneende ende wits den voors schepen volcommel te voorsien ende sosteren van goet behuirls geschudt ende ander minutie van oorloghe ende voorts al te doene dat een goet ende getrouwe administrateur vander artillerie huysse voors schulch is ende behoort te doene welverstuende dat des voors administratie sal sich alleen strecken binnen der stede van Vere ende instructie vandier tot aerveckcke gagie ende sallaris soo voor deene als voir vander ustitie voors als hem bijder staten van zeelandt oft heire gecommiteerde raden sijn toegeeft of alnoch toegeleydt zulllen worden ende voorts tot allen anderen prouffijten baten ende anvilnnten als sijne voorsaten Richart barradt Heurick gomen ende geuusen Hellenburch resertvuelick dat bedijent gehadt ende genoten hebben wuer op ende van hem wel ende getronwels inde voors staten ende ustitien van provand ende equipagemeesterschap mitsgaders van artilleriemeesterschap voors. Te quyten hij schuldich ende geshouden wordt zijnen stadt te vemijenden aen houden vande gouverneur van Walcheren die wij daertoe committeren ouck... onderteckend Adr.Nicolaj’

³¹⁹ ZA, ARC, nr. 37010

Contract Matheeus Jacobs ende Cock: Instructie³²⁰ 30.2 Verz. Citters nr. 13 in de bundel

‘Die ghecommitteerde Raeden ter Admiraliteyt Residerende tot Middelburch, Allen den ghenen die dese tegenwoordige gethoont sullen worden, alsoo bij resolutie vanden heeren Staeten deses lants van Zeelandt onlancx goet gevonden es die van Ziericzee te accommoderen mette equipagie van eenige schepen van oorloge die voortaeen daarwt, ende in souden vaeren, ende van hiren nootelijcke reparatie, nede behoufften van amunitien aldaer versien souden werden, ende dat tot directie vande selve equipagie van noode zij eenen vertrouden, ende bequaemen persone te stellen tot equipagemeester binnen der voorscreven stede. Doen te wetene dat om tgoet rapport ons gedaen vanden persoon van Matheeus Jacobs ende Cock, burger tot Zierixzee, ende van sijne vroomheyt ende eerbaricheyt, hierop gehadt de denominatie ons gedaen van wegen die Magistraet der zelve stede, wij den voornoomden Matheeus Jacobssen gestoet, ende gecommitteert hebben, stellen ende comissen mits desen tot equipagiemr binnen der voorscreven stede Ziericzee ghevende hem volcomen macht, ende autoriteyt tselve ampt te aenveerden ende bedienen, ende dienvolgende goede opsicht opde schepen van oorloge, ende haere toerustinghe te hebben, de ammunitien van oorloge die hem in handen gestelt sullen werden wie ende getrouweercken te bewoeren, en te verdeelen aenden ghenen diet hem bij ons belast sal werden, goede notitie, ende register van zijnen ontfact, ende uutleveringe te houden, ende voorts alles te doene des een goet, ende getrou equipagiemeester schuldich es, ende behoort te doene, volgende de instructie bij ons daerop gemaect ofter alnoch te maeckene tot alsulcken gagien als hem naederhant sullen toegelecht werden daeroft hij betaelt sal worden bijden Tresorier Generael van Zeelant uut den ontfanck vanden Convoyen, oft Licenten, opden eet van getrouwichheyt bij hem te doen, ontbieden daeromme ende bevele den capiteynen van onsse schepen van oorloge tot Zierikzee uut, ende invaerende, haere officieren, ende bootsvolcke, ende allen anderen diet aengaen sal, den voornoomden Matheeus Jacobs ende Cock te houden, ende kennen voor equipagemeester tot Zierixzee, ende hem instuck van sijne officie te respecteren soo dat behoort, gedaen in onsse vergaederinge tot Middelburch onder onsse segel vander Admiraliteyt upden negesten dach februarij des jaers XV^C eenentnegentich ende was geparpheert Ferd Aleman ut opdr/ plijcke stont bij bevele vanden voorn. Raede onderteckent Adr. Nicolaj. ende ter zijde stont gedruckt tsegel vander selver Admiraliteyt III Rooden wasse, ende upde dorse vande selve commissie stont aldus gescreven. op hode den negensten februarij XV^C eenentnegentich heeft Matheeus Jacobs ende Cock aen mijn heer vander Admiraliteyt in Zeelant den bevoorlijcken eedt gedaen van hem wel, ende getrouwelijck te quyten in dese sijne commissie van equipagiemr. tot Ziericzee achter volgende de instructie die hem daerop sal geleverd werden, onder stont mij present. onderteckent Adr. Nicolaj’

³²⁰ ZA, VvC, nr. 30.2; 13

Instructie met artikelen, 8 oktober 1593 vergadering van het college der Admiraliteit

‘Instructie voordien equipage ende adminuutiemeester ter stede Vere mitsgaderders zijnen assistent naer de welcken zij hen zullen hebben reguleren bij previsie ende dat voordere ordonnantie

- 1) Inden eersten alsoo binnen der stede vander Vere een deel vanden schepen van oorloge geequippeert worden en aen ende afvaeren ende dat den last vanden equipagemeester aldaer zeer groot valt te meer dat de zelven oick belast is mette toesicht ende uuttleveringe van alle de generale admunitien die ten beguefve van oorloge ter zee oft te water wordt opgedaen soo wordt den zelfden eenen assistent bijgevoucht om alsoo de besorginge der equipage der admunitities voors te beguanuer te administreren.
- 2) Ende soo wel aengaet dvoors. Equipage ende admuutiemeester sal de selve hebben te bsoergen alle behouslickheden op ende totten schepen van oorloge nu is dienste vande lande binnen der Vere zijnde oft naermaels commende midtsgaders oick aldergaende ander nootsaecken van oorlogehe soo van victuailen, bijer, broot, kaes ende anders tot eenige exploicten oft entreprijsen oft oick tot verwervinge van eenige soldaten van deene platsche oft is vandere noodich insonderheyt als hem bij tcollegie der admireliteyt ofte anderss van slants wegen sal belast worden dije te coopen ende besteelen.
- 3) Sal oick hebben dopsicht bewint ende administratie van alle de adminutien van oorloge ter zee dijendende als van geschut, scherp, buscruyt, lonten, roers, spiesen ende aldersijnde scheepswapens ende oorlochs gereetschappen binnen der voors. Stde vande Vere de gemene suacke toecomende
- 4) Gelijk sijs al daer toe gelast zijnde zoo wanneer enige vieures ofte aminuties van oorlog buyt hollant oft andere provincien ofte oick van wegen den lande van zeelandt binnen der Vere gesonden mochte worden in oft binnen de zelve provincie oft tot enige explocten op eenige naerbuyrige landen ofte steden gebruyct te worden gehouden zijn daer van te geven behoeres recepisse ende tzelve hij int magasijn te houden oft anderssints terstont naer dordonnantie dije hem deshalven gegeven sal worden te beschicken vanden gebrucken daer was hij mede gehouden zal zijn te rekenen ende verandt worden al oft die bijhem zelf is innegecocht waeren.
- 5) Sal oick dvoors. Equipage en admunitiemeester gehouden zij tsij eenige exploicten ofte verbuernige van soldaten oft anderssints ten dienste vanden lande aen te sleve oft huyren alzulcke schepen oft shuyten als van mode Vere, zal volgende den last dije hem bij dije van admiraleyt gegeven sal worden ande pertinentie op te telckenen den prijs ende dach wanneer zulcx geschult ande de selve afgevaeren zullen zijn om daarbij te weten oft tzij int overbrengen van hare reyse met te vele en zijn eyschende ende zal de zelve schepen ende schuyten al omme inder eylande van Walcheren tmogen soucken aenslaen ende huyren daer sij de zelve bestcoops bestgelegten en gequaemst sal vinden onder yenant eenich overeen te behouen oft tloederen den faire daerop bijden Staten gemt oft noch te macken
- 6) Soo zij oick behourlick sal opteeckenen den nosber vanden soldaten dije op den schepen van oorlogen tzij ter zee oft binnen slants te water dievende zullen gebruyct worden met Sclovin van heml naemen under wat vendel zuls dijluen up wat dach zij tschepe gecommen ende wederom daer af gegaen zullen zijn leverend daer af gehonls attestatie menden cappiteynen onder zijn hanteecken omme dijenvolgende d’ordonnantie vande montkosten vande voors. Soldaten gedepescheert te worden
- 7) Ende in dvoors. Sijne ustitien met fundemente te mogen bedienen sal soors. Equipagemeester pertmienten inventaris macken van alle schepen, groote ende cleyne jachten, galleys ende schuten binnen der Vere de gemeene saecker toecomende ze

wel vande gene aen lant liggende als dije nu tegenwoordich up de binnenwateren ende in zee is actuelis dijenste vanden landen zijn met goede specificatie vanden ouderdom vande zelve schepen geschudt up de zelfve wesende schuyten ende boodts daertoe behorende als tegene meer buyten de ordinarise behoustickheden der gemeene saecke up de selve mach toecommen

- 8) Ghelijck sij oick doen zal van al tcruydscherp geschudt ende alderhande wapenen oorlogs ende scheepsgereedschappen de gemeene saecke toecommende ende noch in gilt magasin oft admintiehuys wesende ende in zelve scheyden ende apaert op gesloten houden vant gene eenige steden .. int part zouden mogen toebehoren ende voirt dije wel bewaren in daer van te commen berandt worden oft dat anders tgene daerdan verduystert ende geanioveert zoude moghen worden op hem int partinet sal verhaelt worden
- 9) Welcke beyde inventarissen soo wel vanden schepen ende salcderhande schips ende oorlogsgereetschaps hij gehouden zal zijn over te brengen ende leveren in houden van het collegie vander d'Admiraliteit van Zeelandt
- 10) Voorts soo wanneer eenige vanden schepen aldaer afvaerende afgedanst oft up geleydt sullen worden sal dvoors. Equipagemeester den capiteynen ustheyschen alle het geschudt, cruydscherp, ende andere admintie van oorloge, seylen luickens, touwen cabels gewant ende anderssints daerop geleverd voegende den inventaris daer van zijnde dije gehouden zsullen worden den equipagemeester al tgelve met hun schepsboeck wel bequamels plaetsche daer den voors equipagemeester sal begeeren tzelve op geleyt te worden welcke cappiteynen sij als dan geven zal zeker bescheet van al tgene sij te samen metten schepe naer buytwijzen der inventaris ontfangen zal hebben om tzelve bescheet bijde cappiteun te mogen thouven vent tecollegie onder admiraliteit dij thels gevisiteerd hebbende den voors cpps. Als das haere afrekening vanden voorgaenden dienste zullen macken ende nijet eer
- 11) Ende indien voors astgedunckte ende opgeleyde schepen over goet ende beguaen sijn ter oorloge te gebruycken sal den voors. Equipagemeester besorgen ende goede acht nemen dat de zelve met al tgeschut gewluit seylen anckers cabels ende andere scheeps ende oorlogsgereetschappen daertie dienende in goede reparatie aende elcx scheps behoufeten n part bij malcanderen behouden ende bewaert werden omme is inbiten opcommende noot ende haerstige equipagie de zelve zonder eenige verhuideringhe terstont te commen gebruycken ende int water te brengen
- 12) Ghelijck sij oick mede neerstige zorge zal wagen dat alle dandere daminutien van oorloge wapenen ende geschut met sijne toebehoireten de gemeene saecke toecommende is goede rapratie ende onderhoudinge bewaert werden dat de zelve met en verroesten ofet door de vochtichhey metter tijt met en verderaen oick dat de zelve altijt in goede ordre alck gelijk bijden anders beyne om zo wanneer men eenige vandien van doenes al hebben met van dien ongerepareert of ongereet zijn
- 13) Ende ingevalle de opgeleyde schepen onbequam zijn om meer ter oorloge te gebruycken sal dije bij admise vant voors collegie vander Admiraliteit benesitueren ende ten bij wesens van niemand en van tzelve collegie vercoopen met al de gereetschap tot den equipagie niet nuer nat zijnde sulchsij ten meester prouffijte sal bevinden te behouven ende de penningen daer commien is zijne eerste rekening die hij ter oicsulcke vander equipagie sal hebben ter doen wijngen ende verantdtwoorden is plaetsche vander vercochten schepen ende anders huts
- 14) Ende hiewel dvoors. Equipagie ende admintiem. Nijet en zal vermogen eenigen incoop te doen van schepen noch van eenige materiaelen dijenende ter equipagie van met voorwet ende consente van dije vanden collegie vanden admiraliteyt alhier nochtans om dvoors equipagie bequaemelcht ten minsten coste vanden lande te doen

is goet ende raetsem bebouden in bequeme tijden ende ter bequamer verlaetsche provisie te doen van anders ande materiaelen dijnen daerom meest is begouvende van hout pick ter masten sprijeten linckers cabels nagels ende andere behoutenheden meer dijnen dagelijckcx van doene heeft ende bij gebreke vande voors provisie elders ten dijnen prijse halen ende coopen zouden moeten soos al voors equipagemeester ter gehouden zijn daerop goede acht te nemen te weten wat resterende provisie ende voorraet van al tzelve inden archinale zij om wanneer daer aen gebreck zoude vallen tzels tijde dije vanden voors collegie vander admiraliteit aen te geven de welcke bevindende goet ende verbuirdvoors. Provisie te doene sullen neffens heml eenige buyt den zels collegie deputeren in dvoors materialen te gaen halen aende met advisie vander meester schiptimmerman te coopen daer die alder best coops sullen te becommen zijn, op alzulcke redelijcke dagen oft anders van gereet gelt, sulcx de gelegentheydt sal mogen toedragen behouden dat dvoors equipagemeester oick zal gehouden zijn goede ordre te stellen ende toesicht thebben da de zelve wel mogen bewaert ende den noot des verheysschende met goede ordre uuytgegeven ende elck vandien bequaemst verbesicht worden daertoe vele schepen zal dat dij mr. Schiptimmerman wete wat materialen in voorraet ende bij gene ingecocht zullen zijn.

- 15) Ende sal dvoors equipage ende admunitiem insonderheydt gelde zorge dragen dat in het magasin altijd zij redeycke provisie van scherp ende cruydt ende vant gewelck vandien dvoors collegie vander admiraliteyt tijdel adveckeren om daer innen behoorenck ende is tijts voorsien te worden niet alleen om het profijt vanden besten coop maer op dat hij faulte vande voors. Provisie is eenigen subiten noot vanden vrom oft andere exploiten geene onraet inde incondementen ende ontstaen
- 16) Sullen voirs zoo wanneer eenige behoeften bijden schips cappiteynen oft henne ustitueren begere werden als van nijeuwe mastenspriten, seylen, anckers cabels gewant en dijengelycke meer oft anderssints mede hare schepen begeere gecolsaet verthimmert ofte gerepareert thebben de zeleve cappiteynen oft ustitueren ghouden zijn tzelfve aenden equipagemeester over te gaen bij billette inhoudende specificatie vande voors senvels begeerte bij hene onderteekent dije tzelve voirts tcollegie vander admiraliteyt zal aendijnen om naer neerstich ondervracht soo lange zij dije oude gebesheet ende opgeschult hebben oft waer door dije geworden ofte achter gebleven zijn ende voorts behoelijcke visitatie bijden equipagemeester daer van te doen ende bevindt van noode ende wetende wat al tzelve bij raeminghe costen zal consent ter voors thimmeringe ende reparatie uyt uuytleveringe van ande behouften vande voors collegie gegeven te worden ende den cappiteynen daarvan voorsien zijnde sullen gehouden zijn van tzels besheet ende recepisse onder heure hanteecken den equipagemeester ter te leveren van daer van bij hem ende vande bestelingen vandien geckent te worden als naer behoiren
- 17) Ende aengaende d'oude zeylen, kabels, masten sprijeten gewant ende diergelijcke die van schepen gedaen sullen worden sal sij gehouden zijn dije in goede bewaerensse te houden omme mette zelve eenige mindere schepen galeyen oft schuyten des noodt zijnde te mogen voorsien oft anders tot proufijte vanden lande weder te vercoopen geen als met admise vant voors collegie verboircocht sal bevonden worden
- 18) Ende alzo tot in te groote ontcosten tot laste vande gemeene zaecke gebracht zijn geweest alleeneck aengande schipsreyckenge wannY als van retoes potten, kamen, lepels putsen ende dijergelijcke hyswaer dije bersuympt ende bij gebreke van toesicht bij deen of dande buyten schepen genomen ende wech gedragen wert dat sal dvoorsch equipagemeester ter den capptn up de oorlogscheppen venzeggen ende te kennen gems dat voortan naedijen zij eenmael naer de qualiteyt van hunnen schepen wegens de gemeene saecke daer van voorsien zullen zijn geweest zij dije voorts tot gevrls coste

aende laste zullen moeten in wezen houden sonde die meer tot coste van gemeene saecke te mogen brengen

- 19) Item zoo wanneer noodich zal mogen wezen eenige schepen of van nijeuws toe te rusten te vercalesaten ofte thimmeren daer aen bevonden is den lande grooten ondijerst geschiet te zijn soo door de slepinge als menichsuldige ende groote dachgoeden dije zonder behoorlijcke ordre ende toesicht tot mster daer van zijn betaelt geweest sal dvoors equipagemeester met rijpe deliberatie van die vanden collegie vanden admiraliteyt teeckent sulcx noodich wesende adviseren is wat manieren ten meesten uit ofte prouffijtte vanden lande daer sijne voorsien soude mogen worden tzij dat men de nodige wercken up eenig goet ende vast besteck oft anders bij aenwijsinge van eenig ander schip daernaer zij het mijenwe sullen bekeer gemaect te hebben binnen enige stede vanden eylande van Walcheren oft oick daer buyten, indien den tijt ende gelegentheydt tzelve soude mogen trelaek daer zulcx bestcoops tzal comen beschilden ter presentie van eenige vant voors collegie daer toe te deputeren buyten sant besteden oft anderssinds indein de wercken zulcx zijn dat die is dachgoeden gemaect moeten worden opden dachgoedens dach delgenende materiaelen dijese behouven zullen sulcx toesien dat de wercken zou ontcostelijck ende menagneyck als t eenigsint mogelijk wert gemaect mogen worden houdede te zelve eynde gode notitie van alle de dachgleders int werck geweest zijnde vande dagesdije zij gewerckt hebben ende daen dachgelden dije vech respectives is winnende
- 20) Ende sal inzonderheydt in alle conditiën ende contractien wel ypresselijck geconditionneert ende besproken worden dat geen gemaect werck materialen oft waeren bij eenige schiptimmerenlyden ende leveraers geleverd en zullen worden dan ter presentie neffens den equipagemeester ten minsten van eene dije bij laste vant collegie vander admiraliteit bijde besteindege ofte incoop sal geweest zijn indijen hij te sant zij de welcke wel tsanies schrpelick toesien sullen oft de voors gemaecte wercken oft waren alzo gemect oft zulcx geconditionneert sijs alst besproken is
- 21) Soo vele geschudt ende dadminutie van oorloge wapenen ende alderhande oorlogsgereetschappen aangaet sal dvoors equipage ende adminutiemeester van alles zoo wel van die hem tzijnder aencompste bij inventaris geleverd zijn als vande gene dije bij hem naerdehoudt tinergecocht oft anderschuts geleverd sullen worden gehouden zijn pertimentes te rekenen ende verantwoorden aen wijen hij dije gelvert zal hebben ende voirt want gene upgeleyt aende is bewaernisse zal ghouden worden te weten is vechnale de voors stede vande Vere
- 22) Gelijck hij oick met en sal eenighe ende admunitien van oologe als van geschut schip ende lonten buskruit roers spiessen oft andere wapenen noch oick eenighe virtuaillien aende vertreckende soldeaten oft anderssints mogen uuytleveren dan voorwete ende last van dije vande voors. Admiraliteit welcken last sij gesonden zal sijn te doeren bij ordonnantie oft ten minsten bij eytracte buyten collegaelbouck vande natule daarvan gehouden welck hem met gewegert sal mogen worden ende de buytleveringe vandijen sal hij bewijzen bijde rerepisse vande gene dat dvoors adminutie ofte viruaeillen ontfangen sullen hebben daer mede sij midts blijckend als voordende vande voors consente sal mogen rekenen
- 23) Ende soo goet ende raetsaem gehouden is den equipage ende adminutiemeester te lasten ende onthouwen vrijd de betaelingge te doen aende geven dije tot behoufte van dagelcosche equipage binnen der vere vallende eenige vande voors levering sullen gedaen hebben oick vande thimmerlyuden ende andere in dachgelden werckende tot geryest ende verschooninge vande voors leveraers ende wercklijden omme met te moeten gaen vervolgen ende solliciteren hiere betalinge tot Middelburgch . Soos al

- hem tot dijen sijne bijden tresourier Valcke ofte ande indien tijt wesende alle maende ofte corterren tijt, naerden eysch vanden noodt geestigneert oft ter landt gedaen worde alsulcke somme van penningen als de footte vander betaeling sal requipereren
- 24) Met welcke penningen den equipagemeester betaelen zal de wercklijeden bij bestedinge oft in dachgelden werckende tzij met XIII dagen oft welecken oft oick corterren tijt naer gelegentheyt inder dat te dijen eynde den zelven equipagemeester ende zijne assistent goede toesicht nemen zullen op de selve wercklijeden ende goede notitie zoo voors. Is
 - 25) Van gelijcken sal mette zelve penningen mogen betalen alles leveraers als van wandt cabels touwen houtwerck anckers ijserwerck ende andere behouften ter equipage gerquereert mitsgaders oick van potten pinnen betelen te weten dije de schepen van nijeuwes toferust sullen begouven alsoo verstaen wort dat de cappiteynen dije eenmael dier van leveringhe uutfangen en voorsien geweest hebbende dije voort zou voors theuren coste moeten bewacken ende onderhouden
 - 26) Sal tusgelijck betaelen but de zelve penningen bij hem vanden tresaurier ontfangen alle vrachten ende huyren van schepen midtsgaders de provisia van vivres (levensmiddelen) dije sij daerop bestellen zal tsij voorde soldaten oft andere al volgende dordonnantie dije hem daerop zal gegeven ende gesonden worden
 - 27) Gelijck oick den voorn. Equipagemeester gehouden zijn sal van alle betaelingen bij hem te doene te lichte de behouve ordonnantie te welcke sijne hij alle maende oft binnen corterren tijt naer gelegentheyt schuldich zijn zal over te bregen de rekeningen billetten oft specificatie vanden mr. Schipthimmerman ofte andere daarvan laste gehadt hebbende te weten van elck schip ofte werck bijsonder ingel van alle leveraers voorts van schepen huyres ende vrachten ende op wate havenen ende utfoot de zelve verwert hebben ende van binnen daertoe gelveert omme gevisisiteert geexamineert ende voors nootelycke ordonnantie daerop verleente te worden
 - 28) Den Voorsn equipagemeester zal bovendien noch ghouden wezen alle drie ofte uuyterls bijer maende over te brengen perinente rekeninghe van alle zijne voors handelinge ende betaelinghe bij hem dijen tijt gedaen omme dije geexamineert ende gesloten te worden als naer behoren
 - 29) Sal oick dvoors. Equipagemeester als wesnde vendumeester metten controlleur vreterde sos belast sijn soo haest eenige cappiteynen tsij in dijenste vande gemeene saecke wesende oft dije op vribuyt vaerende zijn eenige schepen oft prinsen sullen hebben ingebrocht of tinne gesonden hem terstont bijde zelve te vinden aende tot zijne assistentie nemende den provoost oft den ustiuer vander plaetsche andijent mut zij terstont het oerlochsvolck daer buyt te doen vercrecken ende twere gesworen vrachten soft meer indijent noot zij daer op te stellen ten eynde door versuymeniste vandien buyt de zelve schepen met vermindert ontnoemen oft onvrempt en worde twelck is alzulcken gevalle sij heml zondestaen te verantwoorden oft die vanden zelve weghe mette voors prinsen sullen innecommen ofte den innegebrochten schipper de certe partijen cognoscementen advijs ende alle andere brijens ende bewijsen die onder de zelve souden mogen wezen ende ladverteren bij expressen bode achter vande incompste vande zelve prinsen dijen vanden rade van admiraliteyt ende metten zelven bode over te zenden alle dvoors bescheeden ende bewijsen bij heml overgenoemen ende achtlaet zoo voors omme voorts bijde zelve van admiraliteyt aengaende dijen geprocedeert ende alzulcke ordre daarinne geselte te worden alst behoirt
 - 30) Soo wanneer eenighe schepen van oorloge buyt der see gecomme zijn insonderheydt vanden gene is dienste sijnde vanden lande sal den equipagemeester ter gesonden sijn den Capptn aen te sgggen dat sij sonder vertreck hen is persooene laten vinden bijden admirael midtsgaders oick bijden Raedt vander admiraliteyt eerst om te verclaeren

ende serkerlijck te weten doirsaecke van heuvs incompste ende den Raedt daer van behoire contentement te geven ende voirts omme rappoort te doen van heure wedervaren in zee ende oft aldaer geen onraedt voorgevallen in es

- 31) In gargijen vanden voors equipagemeesters oick commis vivris aen monsternige ende betalinge der boodtgesellen midtsgaeders als adminituemeestter generael van amunitien ter zee ofte equipage dijenende sullen wezen acht ponden VIII sch Vlaems, boven XX pnden grooten vlaems des jaers dije sij buyt de domeynen van zeelandt als van oudts genietende is ende de gagien vanden assistent XIII P II Sch ter maent innegaende metten 1^{ste} octobris XCIII ende zooden equipagemeester tbuyten den eylande ten dienste vande gemeene saecke buytgesonden ofte ontboden zal worden zal alsdan boven zijn ordinaere gagie als nooch hebben ende boven schipsvrachten en wagenhuynen drie guldenen sdaechs
- 32) Aen voors Equipage ende admunitiemeester sal den eedt doen ende sweeren is en anden van dije vande voors admiraliteyt dat sij alle vlijt ende naersticheyt sal aenvaerden van de liminutien, victuailluen, en de alle andere behouftlickheden ter oorloge ende equipga dijeen dije zij sullen moeten besorgen ten minste coop mogel zijnde te becommen zonder buyt coryentschat gunste oft ensijen van persoonen de zelve meer vanden eenen dan vanden anderen oft meer in dien dan is dander plaetsche te coopen dat gij oick juaen coop der zelve geen paert int geheel ofte deel met yelnande en zal hebben daertoe oft indweckel dagij de zelve wel trouwels zal bewaeren ende des noodt zijnde soo menagieres alst eenichsinsts mogel werdt weder buytdelen zal daer zulcx noodich wezen ende hen geordonneert zal worden ende voorts dat hij in deze zijne varatie naer uuytwiisen deser instructie getrouwels zal quyten ende naer zijn verningen alles doen daet dat een goet equipage en admonitiemeester schuldich is ende behort te doene
- 33) Voorts hebben wij gerefereert ende refereen bij desen de tegewoordige instructie te mogen emplieren verminderen vermeerderen ofte modereren soo wij naer gelegentgeyt ten dienste vanden lande sullen bevinden te behoiren

Aldus overijen vemenwt ende gearesteert int collegie vander admiralietyt in zeelandt tot Middelburg vergedaart op de VIII dach octob int jaer XXV hondert XCIII was gepharapheert ter ordonnantie van de raden Adr. Nicolai'

10. Inhoudsopgave

1. Voorwoord	1
2.1. <i>Onuitgegeven Bronnen</i>	2
2.1.1. Geschreven Bronnen	2
2.1.2. Gedrukte Bronnen	3
2.2. <i>Uitgegeven Bronnen</i>	3
2.3. <i>Literatuur</i>	3
2.4. <i>Websites</i>	6
3. Inleiding	9
3.1. <i>Onderwerp en probleemstelling</i>	9
3.2. <i>Methode</i>	12
4. De Tachtigjarige oorlog	13
4.1. <i>De Opstand</i>	13
4.2. <i>Tweede kwart van de Tachtigjarige Oorlog</i>	17
4.3. <i>Het Twaalfjarig Bestand</i>	22
4.4. <i>Het vierde kwart van de Tachtigjarige Oorlog</i>	24
4.5. <i>Aspecten van het conflict</i>	25
5. De instelling van de Admiraliteit	27
5.1. <i>De vijf Admiraliteiten van de Republiek</i>	27
5.1.1. <i>Geschiedenis</i>	27
5.1.2. <i>Organisatie</i>	30
5.1.3. <i>Bevoegdheden</i>	31
5.1.4. <i>Positionering t.o.v. andere instellingen</i>	33
5.2. <i>De Zeeuwse Admiraliteit</i>	34
5.2.1. <i>Geschiedenis</i>	34
5.2.2. <i>Organisatie</i>	35
5.2.3. <i>Bevoegdheden</i>	36
5.2.4. <i>Bijzondere rol voor de kaapvaart</i>	37
5.2.5. <i>Positionering t.o.v. andere instellingen</i>	38
5.2.6. <i>De vier uitvalsbasisen: Veere, Zierikzee, Vlissingen en Middelburg</i>	38
6. Case studie: de Zeeuwse oorlogsvloot	42
6.1. <i>Financieel beleid van de Zeeuwse Admiraliteit</i>	42
6.1.1. <i>Ontvangsten</i>	42

6.1.1.1.	‘Convooien en licenten’	42
6.1.1.2.	Andere financiële inkomsten.....	43
6.1.2.	Uitgaven	45
6.1.3.	Equipageuitgaven	48
6.1.3.1.	Veere	48
6.1.3.2.	Zierikzee.....	50
6.1.3.3.	Vlissingen.....	51
6.1.3.4.	Vergelijkende studie van de havens	52
6.1.3.5.	Rol van Middelburg en andere havens	54
6.2.	<i>Politiek beleid van de Zeeuwse Admiraliteit</i>	54
6.2.1.	Invloed van de Staten-Generaal en het College ter Superintendentie	55
6.2.2.	De functie van de Admiraal-generaal en Vice-admiralen	60
6.2.3.	De invloed van de Staten van Zeeland en de vervangende commissie der Gecommitteerde Raden	61
6.2.4.	Beslissingen van de Zeeuwse Admiraliteit van 1585 tot 1609.....	64
6.3.	<i>Militair beleid van de Zeeuwse Admiraliteit</i>	70
6.4.	<i>Vergelijkende analyse van het financieel en politiek beleid</i>	72
6.5.	<i>Conclusie</i>	74
7.	De scheepsbouw bij de Admiraliteit	76
7.1.	<i>Plaatsen</i>	76
7.2.	<i>Scheepstypes: een tweedeling</i>	77
7.3.	<i>Scheepstypes: Grootte, functie en kunst</i>	78
7.4.	<i>Vlootprogramma vanwege het college ter Admiraliteit in Zeeland</i>	84
7.5.	<i>Innovatie</i>	88
7.6.	<i>De scheepsbouw: op weg naar het linieschip William Rex?</i>	89
7.7.	<i>Vergelijkende studie ten opzichte van de Spaanse vijand</i>	92
7.8.	<i>Vergelijkende studie ten opzichte van de Duinkerkers</i>	94
7.9.	<i>Een bijzonder scheepsbouwambt: de equipagemeester</i>	96
7.10.	<i>Conclusie</i>	97
8.	Algemeen besluit	99
9.	Bijlagen	102
10.	Inhoudsopgave	132