

De ‘Admiraliteit in Friesland’ en Harlingen

D.J.A. Roodhuyzen-van Breda Vriesman

Summary

From the establishment of the admiralty in Friesland in 1596 until its abolition in 1809 there has existed an uneasy relationship between the admiralty and the States of Friesland and City and Country (Groningen). These Northern counties had insisted on the establishment of this admiralty with the States General in 1595. It was, however, unforeseen that the admiralty was not subjected to the authority of Friesland and Groningen, but received its orders from the Generality and was accountable to it. It was important to the Northern counties that the admiralty would not be at their expense and should spend the revenue from the ‘convoyen en licenten’ on its local duties. The few times the admiralty could really shine and show that it mattered were due to the heavy pressure of Holland on the States of Friesland, which stopped their resistance for the time being. It is true that the admiralty was kept small by the States of Friesland and City and Country, but big enough to be important locally as an employer particularly in Harlingen. The challenging of the quote on which the payment of the petitions was based, continued during the two centuries the admiralty existed. The States, in charge of paying the petitions to the admiralty, kept therefor the admiralty in a stranglehold. That became clear in the period 1780 through 1785. Preparations for war had exceeded the budget of the admiralty; the States however refused their consent to pay. The heavy debts and complaints of duped traders led to an investigation on part of the Generality. The outcome was disastrous for the admiralty. That the admiralty was not abolished instantly is due to the influence of the States. The admiralty was not only ruined because of the conflict between Friesland and the Generality and the Frisian wish to employ the admiralty according to their own needs, but also because of serious abuses caused by administrative mismanagement.

Inleiding

Deze bijdrage probeert in beeld te krijgen hoe de admiraliteit van Friesland in de 200 jaar van haar bestaan het hoofd boven water heeft gehouden, maar ook welke invloed de vestiging van de admiraliteit gehad kan hebben op haar tweede behuizing, Harlingen. Om dat laatste met ‘man en paard’ te kunnen benoemen, zouden de helaas verbrande notulen en journalen, waarin de huishoudelijke gang van zaken binnen de admiraliteit, van onschatbare waarde zijn geweest. Van de admiraliteiten van Amsterdam, de Maze en de Zeeuwse admiraliteit is op dit terrein veel

bekend, maar de over de Friese admiraliteit moet nog veel uitgezocht worden. Dit artikel beoogt niet meer dan een 'raamwerk' te zijn. Het is zowel gebaseerd op beschikbare bronnen, alsook op gegevens uit specifieke en meer algemene literatuur. Verder historisch speurwerk zal duidelijkheid moeten verschaffen over bijvoorbeeld de interacties binnen Harlingen tussen de admiraliteit en de middenstand, het stadsbestuur of over het aantal Harlingen dat in de hoogtijdagen, maar ook in rustiger tijden, bij de admiraliteit hun broodwinning genoot. Meer onderzoek kan ook duidelijkheid geven over de wijze waarop facties in Friesland en Stad en Lande of de Staten van Friesland de status van de admiraliteit hebben beïnvloed, maar ook hoe de admiraliteit van haar kant de Generaliteit heeft gebruikt om zich onafhankelijker op te stellen tegenover de Friese Staten.

Ontstaan en eerste jaren

In 1597 vaardigden de Staten-Generaal van de jonge Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden een voorlopige Ordonnantie uit waarin de beveiliging ter zee van handel en scheepvaart in handen werd gegeven van vijf zogenoemde admiraliteiten, waarvan die van Friesland de jongste was. Deze admiraliteit dankte haar ontstaan aan de wens van de Staten van Friesland om een einde te maken aan de ongewenste inmenging van het gewest Holland (met name vanuit Amsterdam) in de beveiliging van de Eemsmonding.¹ Het argument was dat de Friese en Groninger handel over het wad (ook op de Spaanse vijand in het Eemsgebied) hinder en schade ondervond van de controles aan boord en de opgelegde heffingen (convoyen en licenten) zonder dat er een tegenprestatie tegenover stond. In 1597 willigden de Staten-Generaal die wens in. Friesland kreeg een eigen admiraliteit in Dokkum – niet de stad die de Friezen voorstonden, maar geaccepteerd als een tegemoetkoming aan de Groningers in ruil voor hun steun bij de onderhandelingen met de Staten-Generaal. De voorlopige Ordonnantie, destijds nodig geacht om aan Spaanse oorlogshandelingen (de Tachtigjarige Oorlog 1568-1648) gericht tegen de Nederlandse handel en koopvaardij het hoofd te bieden, bleef van kracht tot 1795. De Ordonnantie gaf een grote mate van zelfstandigheid aan de admiraliteiten, maar beperkte die in zoverre, dat de admiraliteiten jaarlijks rekenschap dienden af te leggen aan de Staten-Generaal over hun handel en wandel. In oorlogstijd kwam het oppergezag over de totale vloot aan de Staten-Generaal en de Stadhouder (de Generaliteit). Dat betekende dat de admiraliteiten geen gewestelijke instellingen waren,

¹ T. Roodhuyzen, *de Admiraliteit in Friesland*, (Franeker 2003), pp 5, 6.

maar onder de Generaliteit vielen. De Staten van Friesland konden dus niet naar wens beschikken over hun 'eigen' admiraliteit.

De Ordonnantie regelde ook de wijze van financiering van alle taken welke de admiraliteit werden opgelegd. Vóór 1597 haalden de admiraliteiten hun inkomsten uit 'convoyen en licenten', een heffing op alle inkomende en uitgaande goederen en schepen in havens of grenswegen. Vanaf 1597 werden deze heffingen door de Staten-Generaal geïnstitutionaliseerd. In 1652 werd dit inkomen voortaan aangevuld met 'last en veilgeld' (een heffing naar grootte van het schip en een heffing op de waarde van alle inkomende en uitgaande goederen). Het grote probleem van deze regelingen was dat de inkomsten van de admiraliteiten conjunctuurgevoelig waren. Een tweede probleem vormde de wijze van inning. Via comptoiren (een soort douanekantoor), bleek die inning fraudegevoelig. Friezen, Groningers en derden waren heel creatief in het ontduiken van de heffingen;² er werd gesjoemeld met goederen en er werd geprobeerd het op een accoordje te gooien met de ambtenaren. Daarnaast vergde de wijze van inning een groot aantal ambtenaren (2 tot 3 per comptoir, in totaal achttien standplaatsen), die in vaste dienst waren. In latere jaren verdubbelde het aantal ambtenaren zelfs bij enkele van de lucratievere kantoren. Daarbij moeten ook nog de salarissen geteld worden van het wal- en werfpersoneel en de ambtenaren, die het dagelijks bestuur ondersteunden. Het dagelijks bestuur (drie hoge lokale ambtenaren in vaste dienst en voor het leven benoemd) en de heren raden ter admiraliteit (het admiraliteitsbestuur, aanvankelijk acht zetels, later uitgebreid naar tien) vormden een aparte en dure post op de begroting. Deze personele kosten drukten zwaar op het budget van de admiraliteit.

Vanaf de eerste jaren werd grote zuinigheid betracht op materieel gebied: het huren van schepen, bestemd als uitlegger op het wad in plaats van te kopen of te bouwen; beperking van onderhoud van gebouwen of uitbreiding van magazijnen of vergroting van de werf. Ook op het varend personeel werd, waar mogelijk, bezuinigd, bijvoorbeeld door ze niet in vaste dienst te nemen en per vaarcontract af te rekenen. Op deze wijze kon de admiraliteit net rondkomen met de beschikbare gelden.

2 *Admiraliteit in Friesland. Notulen en resolutieboek van het zeeaktoer van convoyen en licenten van de hand van secretaris Johannes Saeckema, Dokkum 1599*, uitgegeven door M.H.H. Engels (Leeuwarden, druk 1999, internet 2001), p 48 (17 april), p 63 (15 en 6 juni), p 71 (12 juli 1599). Door dezelfde uitgever een notulenboek uit 1601.



De Notulen van 1599

Het grootste deel van de admiraliteitsnotulen ging in 1771 verloren bij een brand in het vergaderhuis van de admiraliteit te Harlingen en in 1844 bij een brand in het ministerie van Marine in Den Haag. Daardoor ontbreken directe bronnen die inzicht kunnen geven in de 'huishouding' van de admiraliteit. Gelukkig heeft de heer Engels bij naspeuringen twee journalen gevonden, die de beginjaren (1599 en 1601) van de admiraliteit nauwgezet verslaan.³

In 1599 beschikte de admiraliteit over vier gehuurde schepen van klein formaat (maximaal 25 man inclusief soldaten), die het wad bewaakten van Lemmer tot en met de Eems. Een 'pleyte' (platschip) werd in 1599 ingezet voor een blokkade op de Rijn in opdracht van de Prins van Oranje. Daarnaast liep begin 1599 een verzoek van graaf Ernst van Nassau, om schepen uit te rusten voor het overbrengen van troepen naar vijandelijk grondgebied nabij Bremen. Het college ter admiraliteit (verder het college genoemd) diende, in het besef dat deze opdracht niet uit eigen inkomsten gefinancierd kon worden, een verzoek in aan de Staten-Generaal en de Stadhouder om een extra ordinaris petitie (extra geld) te doen. Het verzocht hen Gedeputeerde Staten van Friesland te manen om die benodigde gelden zo snel mogelijk uit te keren. Ondertussen huurde het college twaalf transportschepen en een proviandschip en zette de eigen oorlogsschepen in ter beveiliging van het konvooi (over belangenverstrengeling gesproken: het was de Groninger raad ter admiraliteit, A. Clant, die de schepen leverde). De admiraliteit moest tevens zorgen voor wapens, ammunitie (via Amsterdam) en proviand. Terwijl deze voorbereidingen werden getroffen, ontstond ruzie tussen het college en Gedeputeerde Staten van Friesland over de heffing op de paardenhandel met de vijand. Het college volgde daarin de Ordonnantie, maar Gedeputeerde Staten luisterden naar de Groninger paardenhandelaren die de heffing meer dan zat waren. De Staten keerden geen extra geld uit. Het gevolg was vertraging van het vertrek van het konvooi; maar ook een oostelijke wind en het ontschepen van de soldaten in Harlingen in plaats van Dokkum verhinderde de uitvaart. Uiteindelijk werd de hele expeditie afgeblazen en zat het college met extra kosten, niet afgenomen proviand, voorraden ammunitie en geschut plus de huur over bestelde schepen en dus een enorme schuld.

Secretaris Saeckema noteerde:

3 Ibidem.



*mits met het schorsen van de uitvoer van paarden en andere goederen over de assen de middelen werden onttrokken dat wij nauwelijks sullen vermogen alle d'oude schepen van oorloge in dienste te continueren veel weiniger enige nieuwe te equipperen hoewel sulks noch wel van node zullen sijn.*⁴

Het werd de admiraliteit dan ook erg moeilijk gemaakt om uit de convoien en licenten de benodigde gelden binnen te krijgen. Op 12 juli 1599 deed Homerus van Haringsma tijdens de landdag van Volmachten van de grietenijen de uitspraak

dat de admiraliteit geen nut had omdat de Staten van Friesland het zelf wel konden doen (het wad beveiligen) zoals dat eerder was geweest en dat de admiraliteit zich zelf niet kon bedruipen,

waardoor de Staten de hete adem van de Generaliteit in de nek voelden. In augustus beklaagde het college zich nogmaals bij de Staten-Generaal over de wanbetaling door de Staten van Friesland en Groningen.

Die taken waren immers de bewaking van het wad, inning van convoien en licenten, opsporen van sluikhandel, omkoperij en de berechting daarvan, maar ook bemiddeling van geschillen tussen personen (vaak financieel van aard), de openbare verkoop van in beslag genomen goederen, het besluiten over het aantrekken en ontslaan van soldaten aan boord van de schepen, de scheepsbemanningen en de kapiteins, de uitbetaling van kostenningen en gages aan het scheepsvolk en de verdeling van buitgeld. Aan het einde van het jaar werden drie 'uitleggers' uit dienst gesteld en teruggegeven aan de verhuurder. De bemanning werd naar huis gestuurd, officieel na betaling – maar naarmate de kas leger werd moesten ze in later jaren soms maanden op het hen toekomende geld wachten. Eén schip met bemanning werd gedurende de winter bij Delfzijl aangehouden. Dit alles vormt de dagelijkse kost in de notulen. Het lijkt erop dat deze notulen de basisactiviteiten beschrijven waarmee de admiraliteit zich jaren opeenvolgend heeft beziggehouden. Alleen opdrachten in verband met de oorlog ter zee leidden tot activiteit, zeker na de verhuizing van de admiraliteit naar Harlingen in 1745.

Wel of niet afhankelijk van de Staten van Friesland en Groningen?

Uit het bovenstaande wordt duidelijk dat de verhouding tussen de admiraliteit en de Staten van Friesland zeer delicaat was. Dit had te maken met

4 Notulen- en resolutieboek 1599, dd 14 maart 1599.



een 'twee sporenbeleid' dat binnen 's lands defensie werd ontwikkeld. Het Staatse leger werd gefinancierd uit de algemene middelen, terwijl de admiraliteiten geacht werden rond te kunnen komen uit hun eigen inkomsten. De meeste gewesten waren meer betrokken bij de landoorlog en de reorganisatie van het Staatse leger. Dat gold ook voor Friesland onder Willem Lodewijk als stadhouder. Alleen de Staten-Generaal konden met een landelijke generale petitie ter zee (een extra-ordinaris begroting) de admiraliteiten van extra geld voorzien als de dreigeng ter zee daartoe aanleiding gaf.⁵ Een quotenstelsel bepaalde per gewest welk percentage bijdrage dat gewest op het geheel had te leveren. Voor Friesland was dat vastgesteld op 11,7% en voor Stad en Lande (Groningen) op 5,8%. De admiraliteit was voor haar subsidies afhankelijk van alleen Friesland en Groningen.⁶ Maar zoals in 1599 al duidelijk aan het licht komt, de Staten van Friesland hadden andere prioriteiten dan de admiraliteit en beoordeelden per geval of de subsidie naar de admiraliteit of naar het Staatse leger ging.

Tussen 1599 en 1609 heeft de admiraliteit dankzij grote zuinigheid en dus inperken van activiteiten kans gezien de schuldenlast te verminderen en in 1609 beschikte het samen met het rijke Amsterdam over een positief saldo⁷ en ondersteunde daarmee andere admiraliteiten. Het Twaalfjarig Bestand (1609-1621), de wapenstilstand tussen de Republiek en Spanje, hield voor alle admiraliteiten in dat ze orde op zaken konden stellen, bezuinigen op uitgaven en schulden konden aflossen.

Waar na het aflopen van het bestand de oorlog met Spanje ter zee een oorlog tegen de Duikerker kapers en de Spaanse koningsvloot inhield, was het Staatse leger niet minder actief bezig met de oorlog te land. Voor de meeste gewesten was het niet moeilijk om prioriteiten te stellen; de landgewesten steunden het Staatse leger, maar voor de zeegewesten lag dat lastiger – de steun die zij aan de admiraliteiten wilden geven was afhankelijk van de directe bedreiging van de handel over zee. Tussen 1626 en 1628 echter was de strijd tegen de Duinkerker kapers op een hoogtepunt – de admiraliteiten hadden daar nauwelijks een antwoord op. Het vredesdividend van de admiraliteit in Friesland was toen allang opgesoupeerd. In 1628 had de admiraliteit 33.522 gulden aan subsidie te goed van de Staten van Friesland. In dat jaar werd moeizaam voldaan aan het

5 P. Groen e.a. (red.), *De Tachtigjarige Oorlog van opstand naar geregelde oorlog 1568-1648* (Amsterdam 2013), pp 353-401.

6 V. Enthoven, 'Mars en Mercurius bijeen. De smalle marges van het Nederlandse maritieme veiligheidsbeleid rond 1651', p 41, in: *In het kielzog, Maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegechiedenis aan de Universiteit van Leiden, Akveld* (e.a. red.), (Amsterdam 2003).

7 *De Tachtigjarige Oorlog*, p 384.



verzoek van de Staten-Generaal en een vijftal schepen geleverd om als het vierde eskader van de Staatse vloot (de rest van de vloot lag voor Duinkerken) in te zetten tussen het Vlie en het Skagerrak.⁸ Weliswaar stonden de Staten van Friesland volledig achter het voortzetten van de oorlog tegen Spanje, maar ze gaven voorrang aan de oorlog te land die op dat moment in een kritieke fase verkeerde en enorm op het budget van de Generaliteit drukte. Voor de admiraliteit ontbraken dus de benodigde gelden.

Het gebrek aan belangstelling van de Staten van Friesland voor de admiraliteit kan mede verklaard worden door de kleinschaligheid ervan, maar ook omdat het een Generaliteitsinstelling was. Er deden klachten de ronde dat de admiraliteit haar interne organisatie niet op orde had en er sprake was van corruptie, dat het handhaven van de krijgstuicht te wensen over liet en dat een minimum aan schepen het wad bewaakten, of konvooi verschafte aan handelsschepen.⁹ Voor het college echter was het vrijwel ondoenlijk grotere schepen vanuit Dokkum in zee te brengen, vanwege de dichtslibbing van de waterweg naar het wad. De admiraliteit had al verscheidene malen nee verkocht aan verzoeken van de Staten-Generaal tot uitrusting van schepen. Weliswaar onderhield de admiraliteit nauwe banden met Harlingen, waar wel grotere schepen konden worden gebouwd, uitgereed en in zee worden gebracht, maar de inkomsten uit convoeien en licenten waren door de zware schade die de handel opliep door de acties van de Duinkerker kapers enorm teruggelopen. In 1642 had de admiraliteit ondanks de oorlog slechts vier schepen in werkelijke dienst, waarvan één van 50 last en drie van 36-40 last.¹⁰ De 'privatisering van de oorlog': kaapvaart en het uitrusten van oorlogsschepen (Directieschepen) door particulieren (kooplui, reders en regenten) in plaats van de kostbare uitrusting en in de vaart brengen van eigen oorlogsschepen,¹¹ zal de Friese Staten niet onwelgevallig zijn geweest. Ook vanuit Harlingen opereerden Directieschepen, die in later jaren ook meevoeren tijdens de zeeslag bij Duins (1639).¹² Het was duidelijk dat Dokkum en de admiraliteit van elkaar moesten scheiden om de admiraliteit de mogelijkheid te geven te voldoen aan haar verplichtingen. In 1645 verhuisde de admiraliteit na veel vijven en zessen naar Harlin-

8 Roodhuyzen, *Admiraliteit*, p 9.

9 J.C. de Jonge, *Het Nederlandsche zeewezen*, (Haarlem 1858), deel I, p 637.

10 A.P. van Vliet, 'De Staatse vloot in de tachtigjarige oorlog', p 56. in: *Met man en macht. De militaire geschiedenis van Nederland 1550-2000*, dr. J.R. Bruijn, dr. C.B. Wels (red.), (Uitgeverij Balans 2003).

11 J.R. Bruijn, *Varend verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de 17^e en 18^e eeuw*, p 36, (Meppel 1998).

12 De Jonge, I, p 637.



gen.¹³ Dankzij de uitbreiding van de havens in 1580 was daar ruimte voor de admiraliteit aan de Zuiderhaven.

De admiraliteit ontplooit zich te Harlingen (1654-1673)

De Tachtigjarige Oorlog was in 1648 beëindigd; handel en nijverheid bloeiden binnen de Republiek als nooit te voren. Ook Friesland deelde hierin. De conjunctuur zat mee, de bevolking in Friesland nam toe, waardoor ook in de steden het aanbod van arbeidskrachten groeide. De admiraliteit was welkom in Harlingen, wat blijkt uit het feit dat over haar gebouwen geen huur hoefde te worden betaald. De huisvesting echter liet te wensen over, waarop, mede op verzoek van de Staten van Friesland, in 1652-1653 het college verhuisde naar een ruimer complex aan de noordkant van de Zuiderhaven met bijbehorende pakhuizen, magazijnen, een werf met één helling, ligplaatsen voor schepen, een gevangenis en een kruithuis. Helaas bleek bij het uitbreken van de eerste Engelse zeeoorlog (1652-1654) dat de zeemacht verre van slagvaardig was. Er was van alles mis met de admiraliteiten, ook die in Friesland. De Jonge meldt daarover:

*de grove onregelmatigheden en de verregaande verwarring, welke bij die Admiraliteit (Friesland!) gedurende den Eerste Engelschen oorlog heerschten en waarover hevige klachten rezen, maakten dat zij weinig deel aan de uitrusting van dat gewigtige tijdperk nam.*¹⁴

Dit citaat kan erop wijzen dat bestuurlijke spanningen binnen het college bestonden, mogelijk onenigheid over het te voeren beleid en aangaande de vraag hoe alles te financieren. De Jonge legt echter ook de schuld voor de problemen bij de gewesten die de toegezegde gelden voor de uitrusting van de benodigde schepen met de grootste traagheid opbrachten.¹⁵ De schuldenlast¹⁶ was voor alle admiraliteiten zodanig gegroeid, dat van uitgebreide nieuwbouw geen sprake was en in deze oorlog veel particuliere schepen werden gehuurd, Directieschepen meevoeren in de eskaders en koopvaarders in allerijl werden omgebouwd tot oorlogsbodem; dit alles betaald uit de last- en veilgelden. Het Friese college, aangeslagen voor zeventien oorlogsbodems, leverde uiteindelijk vijf oorlogsschepen, waarvan twee in Harlingen gebouwde, conform de voorschriften van de Staten-Generaal.

13 Roodhuyzen, *Admiraliteit*, pp 9, 15.

14 De Jonge I, p 637 en noot 3.

15 Ibidem, p 428. V. Enthoven, 'Mars en Mercurius', p 47.

16 Enthoven, pp 56-59.



In Den Haag beseften de bestuurders (met name raadpensionaris Johan de Witt (1653-1672)), dat een rigoreuze vloothervorming het enige antwoord was om het hoofd te bieden aan nieuwe uitdagingen en vijanden ter zee. Daarvoor was een 'sterk centraal gezag' nodig, dat de gewesten kon prikkelen tot voortvarendheid bij de ondersteuning van hun admiraliteiten. Tarieven van convoeien en licenten werden uniform verhoogd en een hernieuwde belasting, het last- en veilgeld, werd ingevoerd als een tweede belasting, geheven op import en export van goederen. Een petitie ter waarde van twee miljoen carolus gulden werd door de Staten-Generaal ingewilligd. Nog belangrijker: regenten, kooplui en handelaren zouden de 'oude' bestuurders vervangen en de colleges van bestuur bemannen. Zij zagen het nut in van de hervormingen die De Witt wilde invoeren en steunden die.

Alleen... deze 'bestuursrevolutie' is niet zichtbaar in Friesland. 'Leeuwarden' werd zelfs aristocratischer dan het 'vernieuwde Den Haag' wel zou willen. Ondanks de uitbreiding van het college van bestuur tot tien zetels lijkt van een bestuursrevolutie binnen de admiraliteit geen sprake, hoewel er wel 'rumoer' kan zijn geweest (zie bovenstaand citaat). Het dagelijks bestuur bleef ongewijzigd in handen van lokale families uit de bovenklasse. De door De Witt voorgestane centralisatie van het zeewezen werd door de Staten van Friesland zeker niet ondersteund.

Desondanks is al tussen 1652 en 1654 sprake van bedrijvigheid bij de admiraliteit, wellicht vooruitlopend op de te verwachten subsidies. Immers met de vrede van Munster (1648) was de landoorlog ten einde en konden gelden, voorheen besteed aan de Staatse troepen, nu ten goede komen aan de inhaalslag van de admiraliteiten. Het ambitieuze vlootplan van De Witt voorzag in zestig nieuw te bouwen oorlogsschepen 'gestandaardiseerd' naar grootte, bewapening en aantal manschappen, naar draagkracht over de admiraliteiten verdeeld. Het Friese college diende een korps zee-officieren in vaste dienst aan te houden (dat waren aanvankelijk vier kapiteins ter zee extra-ordinaris, die alleen uitbetaald werden als zij daadwerkelijk voeren) naast luitenants en adelborsten in opleiding en een afdeling zeesoldaten (mariniers). De Witt had een vaste staande vloot voor ogen, waardoor het de admiraliteit verboden was om schepen af te danken en te verkopen.¹⁷ De groei van de admiraliteit weerspiegelt zich in de groei van het aantal ambtenaren in vaste dienst, immers nieuwbouw van schepen en de uitrusting daarvan, meer onderhoud aan schepen, meer oplegplaatsen en zo nodig aanhouden van personeel aan boord en het vaste korps zeeofficieren, maakte de admi-

17 Bruijn, *Varend verleden*, p 96.



raliteit tot een van de grootste werkgevers in Harlingen. De aanwas van de beroepsbevolking, die zeker tot 1672 duurde, leidde zelfs tot protesten van het scheepsmakersgilde bij het stadsbestuur.¹⁸ Bekende kapiteins zoals Tjerk Hiddes de Vries en Auke Stellingwerf woonden in Harlingen en behoorden tot de welgestelde burgerij. Hiddes was zelfs lid van de vroedschap.¹⁹ In 1654 beschikte de admiraliteit in het kader van de nieuwbouwplannen en de vloothervorming al over vijf nieuwe oorlogsschepen, waaronder een linieschip van tweeënvijftig stukken.²⁰ Desondanks leverde de admiraliteit slechts twee schepen voor de vloot die in 1658 naar de Sont werd gestuurd. Dat kan wijzen op problemen met de uitrusting en het bemannen van meerdere oorlogsschepen tegelijk. Pas met het uitbreken van de tweede Engelse zeeoorlog (1665-1667) blijkt dat de admiraliteit ten volle in staat was om te voldoen aan de opdrachten vanuit de Generaliteit tot het uitrusten en in zee brengen van het vereiste aantal schepen. Tijdens deze oorlog opereerde een Fries eskader met vijftien oorlogsbodems, waarvan drie gehuurd en drie hulpschepen, met in totaal 3115 man aan boord, als onderdeel van de Staatse vloot onder het oppercommando van admiraal De Ruyter.²¹ Bekende geslachten leverden militairen, zoals Hans Willem baron van Aylva, Frederik Willem graaf van Bronkhorst-Stirum en Christoffel Middagten. Friesland droeg zelfs gedurende het laatste kwart van de zeventiende eeuw een eigen luitenant-admiraal voor ter benoeming, eerst Auke Stellingwerf en na diens sneuvelen Tjerk Hiddes de Vries, H.W. baron Van Aylva²² en als laatste Frederik Willem graaf van Bronkhorst-Stirum.²³ Het lijkt erop dat de admiraliteit, met voldoende geld achter zich, zich zeker naar rato kon meten met andere admiraliteiten.

In 1664 echter werd bepaald dat de admiraliteiten voortaan rechtstreeks hun opdrachten van de Staten-Generaal zouden ontvangen en dat de landgewesten niet meer verplicht werden volgens de quote mede te voorzien in de subsidies voor de zeemacht.²⁴ Het college moest uitkomen met de inkomsten uit de inmiddels wel opgehoogde convoien en licen-

- 18 T. Marseille, *Harlingen, de vermaerde zeestad* (Harlingen 1984), p 54.
19 A. Hallema, 'Johan de Witt over Tjerk Hiddes de Vries. Friese admirals in de 17^e eeuw door Holland miskend' in: *Marineblad* 1966, pp 577-585.
20 De Jonge, I, Staat van wapening der Nederlandsche oorlogsschepen in de jaren 1654, pp 766, 767
21 De Jonge, I, pp 765, 777.
22 De Jonge, deel II, pp 248, 298, noot 1.
23 Luc Eekhout, *Het Admiralenboek. De vlagofficieren van de Nederlandse marine 1382-1991* (Amsterdam 1992), p 178.
24 De Jonge, I, p 705.



ten en de last- en veiligelden.²⁵ Na 1665 echter werden met name bij de kleinere admiraliteiten de schepen opgelegd en de bemanningen afgedankt en werd geprobeerd de schuldenlast, opgelopen tijdens de oorlog, te verminderen. Wel werd aandacht besteed aan de werf, aanvulling van voorraden in de magazijnen en andere behoeften tot onderhoud van schepen. Dit verklaart ook waarom op 19 en 20 augustus 1665 Friese oorlogsbodems niet aanwezig waren om de Engelse aanval op koopvaarders in het Vlie en de dag daarna de landing op Terschelling te voorkomen. Tussen 1667 en 1672 was het stil op de werf. Hoe het met de uitrusting van de Friese oorlogsbodems in die tijd is geweest, is moeilijk na te gaan. Weliswaar was de Republiek actief in de Middellandse Zee, waar opgetreden werd tegen Barbarijse zeerovers, maar over deelname van Friese schepen wordt in de literatuur niet gesproken.

In 1670 al voorzag het gewest Holland dat er moeilijkheden dreigden van de kant van Groot-Brittannië en Frankrijk. De oproep echter tot het voorbereiden van een scheepsmacht werd aan dovemansoren gedaan. In 1671 werd, *nadat de afgevaardigden der provinciën door Holland nogmaals ernstig vermaand waren*,²⁶ de opdracht gegeven een vloot van zesendertig schepen voor acht maanden in zee te sturen. Nog eens zesendertig schepen dienden te worden nagekeken, schoongemaakt, gekielhaald en gereed gemaakt te worden voor de dienst. Daarvoor werd landelijk een subsidie verleend van drie miljoen gulden.²⁷ De Friese admiraliteit kon daarmee aan de slag. De Jong echter constateert dat, hoewel de colleges wel wilden voldoen aan de opdracht, de gewesten op het geld bleven zitten, met het argument dat wellicht ook een oorlog ter land een mogelijkheid was waarop geanticipeerd moest worden.²⁸ Dezelfde problematiek speelde in 1672 aan de vooravond van het uitbreken van de derde Engelse zeeoorlog (1672-1673). Het Friese college zag toch kans om op 29 april 1672 één oorlogsbodem toe te voegen aan de vloot van De Ruyter bij Texel.²⁹ Daarna werden twee schepen dankzij de steun van de stad Harlingen in zee gezonden. In 1672 en 1673 voeren in totaal zeven Friese oorlogsbodems mee met de vloot.

De vloot, die in 1672 uitvoer, was in omvang één van de grootste die de Republiek in zee heeft gebracht; de kosten van deze equipage bedroegen

25 Bruijn, *Varend verleden*, p 134.

26 De Jonge, II, p 239.

27 Ibidem, pp 245-249.

28 Ibidem, pp 245-249.

29 R. Prud'homme van Reine, *Rechterhand van Nederland Biografie van Michiel Adriaanszoon de Ruyter*, (Amsterdam 1996), p 237.

voor die tijd het enorme bedrag van 6.972.768 gulden.³⁰ Voor 's lands kas kwamen ook nog de kosten die opgebracht moesten worden om het Staatse leger weer op de been te brengen tegen invallen over land van Frankrijk en het bisdom Munster. Na de zeeslag bij Solebay (1672), waarmee een invasie van de Nederlandse kust werd voorkomen, werden manschappen (zeesoldaten en matrozen) en ammunitie aan de vloot onttrokken en 1/3 van de vloot opgelegd, om te land de vijand het hoofd te bieden. Kleinere schepen werden ingezet op onder meer de Zuiderzee. Zo werd Blokzijl op 2 september 1672 door een gezamenlijke actie van Friese en andere schepen op de Fransen heroverd. Een andere manier om de vijand schade te water te berokkenen, was het herinvoeren van de kaapvaart door stadhouder prins Willem III. Ook vanuit Harlingen werd kaapvaart bedreven.³¹

Desondanks werden in 1673, voor de drie zeeslagen die toen plaatsvonden, nog eens een-en-vijftig grote oorlogsbodems met 18.000 manschappen (7 juni) ingezet; ongeveer hetzelfde aantal bij de zeeslag van 14 juni en zestig schepen met 19.837 manschappen in de zeeslag van 21 augustus van dat jaar.³² Het Friese smaldeel onder vice-admiraal Enno Doedes Star telde aan de vooravond van de zeeslag bij Kijkduin (21 augustus 1673) zeven eigen schepen, waaronder drie linieschepen, twee Amsterdamse oorlogsbodems en een schip van het Noorderkwartier, plus een brander en wat kleinere schepen, zoals een transportjacht en een adviesjacht. Opnieuw werden hierna schepen opgelegd en de bemanningen afgedankt. Eind 1773 werden door de admiraliteit ook de meeste uitleggers en andere kleinere schepen, ingezet tegen de Franse invallers, afgedankt. De geldvoorraad was uitgeput, waardoor zowel officieren als schepelingen lang op uitbetaling van hun soldijen/gages moesten wachten. Veel kapiteins moesten lang wachten op de uitbetaling van hun kostgelden die zij zelf met geleend geld hadden voorgeschoten aan het college. Hoewel de Republiek in 1674 meerdere expedities ter zee uitrustte, is van deelname door de admiraliteit geen sprake. Zelfs de verzoeken tot het uitrusten van schepen door De Ruyter zelf werden niet gehonoreerd.³³ Ook in 1675 liet de admiraliteit het afweten. Pas in 1676 en 1677 voeren weer Friese oorlogsbodems mee met de vloot die Denemarken te hulp schoot in de Noordse Oorlog (1675-1678). Tussen 1678 en 1714 maakten Friese oorlogs-

30 De Jonge, II, pp 772-774.

31 Ibidem, pp 324-334.

32 *De oorlogvoering ter zee in 1673 in journalen en andere stukken*, uitgegeven door drs. J.R.Bruijn (Groningen 1966) [Werken uitgegeven door het Historisch Genootschap Derde serie, no. 84], pp 206-209, De Jonge, II, pp 776-778.

33 De Jonge, II, p 487.

bodems slechts sporadisch deel uit van de vloot. Dankzij ingrijpen van stadhouder Willem III en met hulp van een buitengewone petitie, liepen in zowel 1693 als in 1696 weer zes oorlogsbodems van Harlinger hellingen.³⁴ Met de deelname van een Fries contingent mariniers onder H.W. van Aylva bij de slagen van Seneffe (1674) en Fleures (1690) is het gedaan met de activiteiten van de admiraliteit. De glorie tijd van de admiraliteit in Friesland was rond 1700 voorbij. De betrokkenheid van de Republiek bij de Spaanse Successie-oorlog (1702-1713) liep uit op een financiële ramp. De gewesten wankelden onder een tot dan toe ongekende schuld. Het zou jaren duren voordat alles afgelost was.

Zoals al eerder betoogd, was de afhankelijkheid van de admiraliteit van subsidies cruciaal bij welke grotere uitrusting dan ook. Ook in de drie Engelse zeeoorlogen bepaalden zowel de Staten van Friesland als de bestuurders van Stad en Lande voor welke activiteiten zij geld wilden vrijmaken. Toen in 1675 ook nog eens een geschil over de vlootbouw tussen beide gewesten ontstond, verlamde dat de besluitvorming rondom het subsidiëren van de admiraliteit, ongeacht de aanmaningen van de Heren Hoogmogenden der Staten-Generaal.³⁵ Maar dat was het niet alleen. De Jonge wijst er flijntjes op:

*de wanbetaling aan de Admiraliteiten sproot niet zoo zeer voort uit minder belangstelling voor het zeewezen, maar uit uitputting door de rampen der jaren 1672 en 1673, en ook uit zucht, om zo weinig mogelijk te betalen; eene kwaal, welke ook in onze dagen niet geheel heeft opgehouden.*³⁶

De admiraliteit en Harlingen

In de tweede helft van de zeventiende eeuw had de admiraliteit zich ontpopt tot één van de grootste werkgevers, maar ook inkopers in Harlingen. Hoeveel invloed de vestiging van de admiraliteit in Harlingen over de hele periode 1645-1797 heeft gehad op 's stads economie, is heel lastig vast te stellen. Daar hadden de notulen een goed licht op kunnen werpen, maar die zijn verbrand. Vanaf 1652 zien we dat het aantal ambtenaren in dienst van de admiraliteit groeit – er is sprake van schaalvergroting – ; het aantal raden ter college is uitgebreid van acht naar tien.³⁷ Er moet veel meer overlegd worden in Den Haag, waar het Haags

34 Bruijn, *Varend verleden*, p 135.

35 Ibidem.

36 De Jonge, II, p 534.

37 S. Haagsma, *Lijst van Ambtenaren en beambten bij het collegie ter admiraliteit te Vrieslandt* (Tresoor, handschrift 1899).



Besogne, eerder ingesteld als overlegorgaan van de admiraliteiten, de ontmoetingsplaats was voor vertegenwoordigers van de vijf admiraliteiten. Daarnaast was er veel contact met leden van de Staten-Generaal. De admiraliteit onderhield intensieve contacten met de admiraliteiten van Amsterdam en de Maze (Rotterdam), leende daar net als bij het gewest Holland kapitaal wanneer subsidie uitbleef en toch voldaan moest worden aan de verzoeken van de Staten-Generaal. Daar werden ook schepen gehuurd of geleend (als dat in Harlingen niet lukte) en ammunitie gekocht. Het ambitieuze vlootplan van De Witt bracht reuring in het toch al welvarende stadje. Houthandelaren beleefden gouden tijden; de eigen scheepswerf van de admiraliteit had maar een beperkte capaciteit, zodat de bouw van grotere schepen moest worden overgelaten aan particuliere werven in Harlingen, helemaal in overeenstemming met de verordening van de Staten-Generaal tot publieke aanbesteding van de scheepsbouw.³⁸ De opdracht tot het bouwen van vijf oorlogsschepen in 1653 pakte voor de Harlinger scheepsbouwers gunstig uit, omdat de bouw publiekelijk moest worden aanbesteed.³⁹ Tot de rijkste burgers van Harlingen hoorden dan ook de houthandelaren en de scheepsbouwers, zoals scheepsbouwer Nauta. Werkvolk was er genoeg. Het leverde ook profijt op voor toeleverende bedrijven, zoals de touwslagerij en de zeilmakerij. Daarnaast moesten de schepen toe- en uitgerust worden met reserveonderdelen, kanonnen, handwapens, kogels, kardoezen, kruit en ammunitie, lontstokken, rolpaarden, kruitvaatjes, hangmatten en kooigoed, maar ook psalmboeken, riemen papier, victualie, water en nog veel meer, dit alles onder toezicht van de equipagemeester van het college.⁴⁰ Victualie moest volgens de orders van de Staten van Friesland lokaal worden ingekocht, tenzij dat niet geleverd kon worden. Het te werven of geworven scheepsvolk kon meestal niet direct na het tekenen van het contract aan boord en werd ondergebracht in logementen. Het werven van scheepsvolk bleek een lastige zaak, zeker met het uitrusten van zoveel schepen. Schepelingen kwamen uit de stilgelegde visserij, de koopvaardij en uit onder meer Noord-Holland. In 1666 voer een Friese oorlogsbodem uit met een bemanning, geworven in het Noorderkwartier.⁴¹ Particuliere geldzaken werden lokaal afgehandeld, zoals de voorschotten voor de bemanningen, hun uitrusting, maar ook de voorschotten voor de aanschaf van victualie voor de kapiteins. Persoonlijke zaken, zoals wilsbe-

38 Bruijn, *Varend verleden*, p 96.

39 Zie noot 40.

40 M. van Alphen, *Het oorlogsschip als varend bedrijf. Schrijvers, administratie en logistiek aan boord van Nederlandse oorlogsschepen in de 17^e en 18^e eeuw* (Franeker 2014), p 93-101.

41 Bruijn, *Varend verleden*, p 164.



schikkingen of zakelijke regelingen bij notarissen, kwamen veel voor. De sollicitateur ofwel financieel directeur, een lokale persoon verbonden aan de admiraliteit, was de 'draaischijf' waarlangs veel persoonlijke zaken werden geregeld.⁴² Afhankelijk van de diepgang van het schip kon het beladen worden in de Zuiderhaven, maar de grotere schepen werden pas op de verzamelplaats van de vloot, meestal bij Texel of het Vlie, met kleinere schepen bevoorrad en soms ook van nagekomen bemanningen voorzien –voor de lokale poon- en hoekerschippers een goede zaak.

Na de derde Engelse zeeoorlog bloeide de handel weer op. Met een welvarend Harlingen als thuishaven, kon de admiraliteit tussen 1682-1685 en 1701-1705 rekenen op hoge inkomsten uit de comptoiren der convoeien en licenten. Met name het comptoir in Harlingen leverde samen met Groninger havens het meeste op.⁴³ Maar dat was onvoldoende voor enige equipage van belang. Zonder steun van subsidies kon de admiraliteit niet meer voldoen aan haar verplichtingen. Er zijn in de periode 1689-1704 nog een vijftal Friese schepen uitgezonden. Daarna wordt het stil in de marinehaven. Na 1705 ging het snel bergafwaarts. De laatste oorlogsschepen werden in de verkoop gezet. In 1717 werd zelfs in een rapport van de Generaliteits Rekenkamer aan de Staten-Generaal aangegeven dat het college nog nauwelijks in staat was de traktementen aan de raden, bestuurders en overig personeel uit te keren. Voorgesteld werd om de admiraliteit op te heffen.⁴⁴ Ondertussen ging het economisch gezien niet best met Friesland. Tussen ongeveer 1690 en 1745 liep het aantal inwoners van het gewest terug, terwijl veepest het platteland teisterde. De inkomsten uit convoeien en licenten liepen dramatisch terug.⁴⁵ In 1751 bedroeg het totaal bedrag daaruit 34.000 gulden.⁴⁶ Duidelijk is het dat het college meteen bezuinigde op haar overtollig materieel en op het varend personeel. Het vaste korps zee-officieren, de luitenants en adelborsten, de onderofficieren, diende een andere werkkring te zoeken: voor hen was er geen emplooi meer. Daarmee werd ook de spoeling dun voor de solliciteurs en de geldschietters. Waarschijnlijk is de terugval in besteding voor de middenstand van Harlingen hard aangekomen. Wat

42 Roodhuijzen, *Admiraliteit*, pp 20, 21.

43 C.M. Lesger, 'Amsterdam, Harlingen and Hoorn', p 570. In: W.H. Heeres e.a. (ed.), *From Dunkirk to Danzig. Shipping and trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850. Essay in honour of J.A. Faber on the occasion of his retirement as professor of Economy and Social History at the University of Amsterdam* (Hilversum 1988).

44 A.M.C. van Dissel, 'Friesland en de oorlogsvloot', p 24, In: *Woelend water, leven en werk van de zeeschilder Nicolaas Baur 1767-1820* (Harlingen 1993).

45 Lesger, 'Amsterdam, Harlingen and Hoorn', pp 570-571

46 Bruijn, *Varend verleden*, p 193.

bleef was het 'waterhoofd' aan beambten, die niet ontslagen konden worden en, onzichtbaar voor de financiële administratie, bleven profiteren van de magere inkomsten van het college.

Het college als melkkoe (1705-1797)

In rustiger tijden viel het college weer terug in het vaste patroon van de jaarlijkse in- en uitdienststelling en oplegging van uitleggers en kleinere konvoischepen met bemanningen, reparaties aan opgelegde schepen, onderhoud aan het Statenjacht, controle van de comptoiren en de 'reizen naar Holland'. Tot 1748 veranderde er niet zo veel in deze activiteiten. Het is niet duidelijk of de zes Friese en Groninger raden ter admiraliteit, per toerbeurt elke drie jaar wisselend, zich in deze periode intens met het college hebben bemoeid. De raadsleden buiten die van Stad en Lande en Friesland hebben zich zelden in Harlingen vertoond. Zij allen hebben echter altijd, aanwezig of niet, hun traktementen en emolumenten uitgekeerd gekregen. Hun afwezigheid of onverschilligheid voor wat er binnen het college gebeurde leidde ertoe dat lokale bestuurders van de admiraliteit, de advocaat-fiscaal, de secretaris, de ontvanger-generaal, alle ruimte kregen voor het opbouwen van een privé machtsimperium binnen Harlingen en omstreken.⁴⁷ Deze ambten bleven in handen van enkele lokale belangrijke families, die zelf de lagere ambtenaren benoemden. Omdat men elkaar goed kende, werd niet zo moeilijk gedaan als er enigszins irregulier werd gehandeld. Opstapeling van functies in één hand binnen het college kon verklaard worden met het argument dat dat extra ambtenaren uitspaarde. De emolumenten van de functies verdwenen ondertussen in privézakken.⁴⁸ De inning van convoien en licenten verliep ook niet volgens de oorspronkelijke regelgeving. Met creatief rekenwerk werd het mogelijk gemaakt de inkomsten van een comptoir af te romen, maar zelfs onrendabele comptoiren bleven gehandhaafd vanwege de salarissen die aan de commiezen werden uitbetaald.⁴⁹ Het aanstellen van die commiezen was in handen van de Friese en Groninger regenten, die daarmee hun patronagenetwerk versterkten. Al deze lasten drukten op het budget van het college. Een uitweg was het lenen van geld bij haar vanouds bekende geldschietters, onder meer de admiraliteiten van Amsterdam, de Maze en het gewest Holland. Op subsidies uit Leeuwarden hoefde het college niet te rekenen. Het gewest protesteerde al geregeld bij de Staten-Generaal tegen

47 Roodhuyzen, *Admiraliteit*, pp 45- 47.

48 Ibidem, p 18.

49 Ibidem, p 18.

de zwaarte van de quote die Friesland was opgelegd als bijdrage in de kosten van 's lands defensie.⁵⁰ In 1724 kwam het college met het voorstel om te bezuinigen op de twee jachten, die ten behoeve van de raden, stadhouder en bestuurders werden aangehouden, de bemanning af te danken en één jacht op oproep ter beschikking te houden.⁵¹ Ook de behuizing van Friese en Groninger raden en bestuurders in Amsterdam of Rotterdam diende soberder te worden. Deze aanval op verspilling liep op niets uit. De Staten lieten zelfs in 1739 een zeer luxe Statenjacht bouwen in Rotterdam.⁵² Alleen een nieuwbouwexperiment op kosten van de admiraliteit van Amsterdam bracht in 1728 nog wat activiteit op de marinewerf te Harlingen.⁵³ In 1768 werd in opdracht van stadhouder Willem V, na weer een confrontatie met de Friese Staten, een onderzoek gelast naar de staat van de Friese financiën. Daarbij werd ook gekeken naar de admiraliteit. Het college zat zwaar in de schuld bij het gewest Holland, de Generaliteit en bij West-Friesland. Er waren achterstallige soldijen en openstaande rekeningen voor equipage, rente moest betaald worden over schulden aan de admiraliteiten van Amsterdam en de Maze en er was de verplichting tot de bouw van twaalf schepen volgens de petitie van 1741. Het college gaf meer geld uit dan het binnenkreeg 'aan een topzwaar ambtenarenapparaat, waar de kosten van overbodige functies en een scala aan emolumenten de inkomsten verre overtroffen'.⁵⁴ Alsof dat niet genoeg was kwam daar de schade bij van de uitslaande brand in eigen percelen van 1771.

De afrekening⁵⁵

Niet alleen voor de Admiraliteit in Friesland was de periode van 1712-1770 een moeilijke periode. Alle admiraliteiten kampten met het probleem van loodzware schulden, waarbij de vaste inkomsten onvoldoende waren om af te lossen, laat staan om te denken aan nieuwbouw of en masse uitrusten van oorlogsbodems. Na 1740 is er sprake van enig herstel. Dankzij een lening van het gewest Holland kon het college na 1760 beginnen aan het opbouwen van een korps officieren, met name

50 De Jonge, IV, p 239.

51 Roodhuijzen, *Admiraliteit*, p 13.

52 Ibidem, p 30.

53 Ibidem, pp 30, 31.

54 Ibidem, p 17 en noot 22.

55 Zie voor deze paragraaf: T. Roodhuijzen, 'Onfrisse Friese zaken, een admiraliteit in opspraak', pp 98-110, in: *In het kielzog. Maritiem Historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegegeschiedenis aan de Rijks Universiteit Leiden*, Leo Akveld e.a. [red.], (Amsterdam 2003), Roodhuijzen, *Admiraliteit*, pp 42-48.



luitenants en adelborsten die ingezet werden op de paar schepen die het college in de vaart bracht. In de jaren zeventig ontstonden spanningen tussen Groot-Brittannië en de Republiek. Daarom besloot het Haags Besogne in 1779, naar aanleiding van ernstige incidenten ter zee tussen Nederlandse en Britse schepen, tot een buitengewone petitie voor een ambitieuze nieuwbouw van oorlogsschepen voor de Staatse vloot, ingaande 1780. Van meet af aan protesteerden de Staten van Friesland tegen hun bijdrage in de petitie en met name tegen de verplichting om twee grote schepen van 74 stukken te bouwen. De grootste schepen, die de admiraliteit tot die tijd had gebouwd, waren schepen van 54 stukken. Het protest liep stuk op de onverzettelijkheid van de Staten-Generaal. Zij gelasten de Staten van Friesland en de stad Harlingen om op eigen kosten de Zuiderhaven uit te diepen en de doorgang langs de Zuiderhavenbrug te verbreden. Een jaar later waren die werken klaar. Zoals later bleek was het toezicht op die werken nogal licht opgenomen, zodat het een vraag was of de grootste schepen (de 74 ers) wel door de bewuste brug konden.⁵⁶ Politieke omstandigheden en ook onwil om geld uit te geven voor een failliete admiraliteit, waren er verantwoordelijk voor dat de doorgang niet werd aangepast; de schepen bleven in de haven, werden bewonderd door respectievelijk vice-admiraal H. Reynst in 1785 en stadhouder Willem V in 1791 en uiteindelijk in 1792 gesloopt.

Vooruitlopend op de besluiten van het Haags Besogne, had het college al vanaf 1779 hout ingekocht. Ook was het aantal marinehellingen uitgebreid tot vier en waren er meer magazijnen en zelfs een mallenzolder gebouwd. De uitdieping van de haven had al voor werk gezorgd in Harlingen, maar tijdens de vierde Engelse zeeoorlog (1781-1784) leken oude tijden weer te herleven. Weer was de admiraliteit de belangrijkste werkverschaffer en inkoper binnen de stad Harlingen en directe omgeving. Tussen 1799 en 1785 werden twaalf oorlogsschepen te water gelaten en was de bouw van een 74 er uitbesteed aan een particuliere werf. Daarnaast werden oorlogsbodems gekocht. Eind 1781 bleek een tekort op de begroting van 162.552 gulden. Desondanks bleef het college van mening dat de subsidies uit de petitie daarin zouden voorzien. In 1783 waren er zes schepen in actieve dienst, drie schepen verloren gegaan en lagen nog de nodige schepen op de helling. Dat was het moment waarop de Staten van Friesland besloten eigenmachtig hun aandeel in de quote omlaag te brengen naar 8%. De andere gewesten hadden zelfs petitie van de Raad

56 De fundamenten van de Noorderhavenbrug waren in 1580 gebouwd op een restant van de ommuring van het Kasteel van Harlingen. Die waren tijdens de werkzaamheden in 1780 niet weggehaald.



van State afgewezen. De admiraliteit rapporteerde in 1783 aan het Haags Besogne een achterstallig tekort van 1,2 miljoen gulden. Het jaar daarop wees het college nogmaals op onbetaalde rekeningen, veroorzaakt door het uitblijven van subsidie, en in oktober 1784 verzocht het college om schepen op non-actief te mogen stellen. Nog werd er niets ondernomen om een naderende ramp te keren. In 1785 tenslotte stelde het college dat bij uitblijven van subsidies hen niets anders overbleef dan het *sluiten der werven, het afdanken van werkvolk, het verkopen van vaste panden, het opontbieden en afdanken van de geëquipeerde schepen en dus de ruïne der admiraliteitscollegiën en van de opkomende marine van de Staat*.⁵⁷

De admiraliteit betichtte de Staten van Friesland van wanbetaling; er was immers ingestemd met de eerste petitie! Merkwaardig is het dat de bijdrage van Stad en Lande in de petitie ongebruikt is blijven liggen – het college had deze over het hoofd gezien. Ook, zo bleek later, hadden de Friese Staten uit de niet-uitgekeerde subsidies crediteuren van de admiraliteit schadeloos gesteld, zonder daarover het college in te lichten. Pas toen vanuit het buitenland klachten de Staten-Generaal bereikten over on-inbare wissels⁵⁸ en leveranciers van hout en victualie hun ongenoegen kenbaar maakten bij de Friese Staten, besloten de Staten-Generaal tot het zenden van een commissie die ter plekke de klachten van de crediteuren diende te onderzoeken. De commissie heeft van november 1785 tot april 1786 aan de zaak gewerkt. De opdracht was allereerst na te gaan hoe het tussen 1780 en 1785 gesteld was met het ‘finantiewezen’ van de admiraliteit, maar ook om het functioneren van de admiraliteit in die periode door te lichten. De commissie heeft ‘op eieren gelopen’ bij haar onderzoek, omdat men in Den Haag beducht was voor de overgevoeligheid die de Staten van Friesland betoonden inzake hun soevereiniteit.

Het dualisme tussen de admiraliteit en de Staten van Friesland kwam duidelijk aan het licht. Er was vanuit zowel de Friese Staten als uit de rangen der gewestelijke en lokale regenten weinig animo om bij dit onderzoek de helpende hand te bieden, maar ze hebben wel de bestuurders van de admiraliteit tijdens het onderzoek aan hun lot overgelaten. Van haar kant legde het college de schuld voor het financiële debacle bij de Staten: wanbetaling en niet nakomen van verplichtingen, naast inmening in zaken die slechts de admiraliteit aangingen. Dat laatste zou zeer wenselijk zijn geweest, omdat binnen de organisatie van de admiraliteit zowel de secretaris als enige Friese raden ter admiraliteit (tevens lid van

57 Roodhuyzen, ‘Onfrisse Friese zaken’, p 101, noot 15.

58 Vermoedelijk heeft de klacht hierover van een broer van de gevierde admiraal J.H. van Kinsbergen ertoe geleid dat deze bal aan het rollen is gebracht.



de Staten van Friesland) de vrije hand hadden gehad in het plegen van malversaties. Begin 1786 rapporteerde de commissie aan de Staten van Friesland dat bestuurlijk wanbeheer, gebrek aan controle op het uitgavenpatroon, een onzeker inkomen uit convoaien en licenten vanwege de vele fraude daarmee, en een ongeremd inkoopgedrag, de admiraliteit tot een faillissement hadden gebracht. Schuldsanering was een optie, maar had de medewerking van de Staten nodig. Het voorstel om de hele directie van het college te ontslaan en een curator aan te stellen, werd door de Staten verworpen. Evenmin waren de Staten bereid om met gewestelijk geld te hulp te schieten. De commissie had geen andere keus dan de inboedel en voorraden in de verkoop te doen, om in ieder geval de crediteuren, waaronder vele kapiteins, schadeloos te stellen. De marinewerf werd uitgekleeft maar bleef bestaan voor beperkte nieuwbouw en reparatie; de meeste schepen werden op non-actief gesteld of opgelegd.⁵⁹ Overtollig personeel moest op natuurlijke wijze afvloeien. De Staten-Generaal zouden voor een permanente subsidie zorgen om reparatie en nieuwbouw van kleine schepen mogelijk te maken. Harlinger houthandelaren waren in deze affaire de lachende derden.⁶⁰ De hele houtvoorraad ging voor een appel en een ei in hun handen over. In 1797 werd uiteindelijk ook de scheepswerf opgedoekt. De admiraliteit, sinds 1795 departement van marine geheten, leidde een obscuur bestaan tot 1809 toen het werd opgeheven. Harlingen bleef met de kater zitten.

Conclusie

Vanaf de instelling van de admiraliteit in Friesland in 1596 tot haar opheffing in 1809 heeft een ongemakkelijke verstandhouding bestaan tussen de admiraliteit en de Staten van Friesland/Stad en Lande. Ingesteld met als verborgen agenda, het beëindigen van het monopolie van de Amsterdammers op heffing van convoaien en licenten in het oostelijk waddengebied en de Eemsmonding, bleek de admiraliteit niet onderworpen aan het gezag van de gewesten Friesland en Groningen en Stad en Lande, maar aan dat van de Generaliteit. Dat weer leidde tot wantrouwen ten aanzien van het gewest Holland, dat de grootste inbreng had bij de instandhouding van de Staatse vloot. Uit de notulen van 1599 kan geconcludeerd worden dat, zodra de admiraliteit in opdracht van die

59 H.P. ter Avest en J.J. Huizinga [ed.], *Harlinger stadsgezichten tot 1880*, uitgegeven door gemeentemuseum Het Hannemahuis (Harlingen 1999). De catalogus bevat vele afbeeldingen van onder meer het vastgoed van de admiraliteit, maar ook van de Zuidehaven in verschillende perioden met opgelegde schepen, schepen in aanbouw en schepen aan de kade, lopend van 1690-1800.

60 Roodhuyzen, 'Onfrisse Friese zaken', 108



Generaliteit activiteiten ontwikkelde die ook ten laste van beide gewesten konden komen, duidelijk op de rem werd getrapt. De admiraliteit had te zorgen voor de veiligheid op het oostelijk wad tot in de Duitse bocht en dat deel van de Zuiderzee dat tot het Friese vaarwater werd gerekend. Daarbuiten werd per activiteit afgewogen of die inderdaad ten gunste van de Noordelijke gewesten zou dienen. Belangrijk was dat de admiraliteit haar inkomsten uit convooien en licenten diende te gebruiken voor de dagelijkse gang van zaken en niet ten laste kwam van Friese of Groninger gewestelijke gelden. Uitgaande van het gegeven dat de admiraliteit rond kon komen met haar inkomsten, kwamen subsidies (geld toegekend via landelijke petitie) vaak niet ten goede van de admiraliteit in Friesland. Zelfs niet als andere gewesten de nood hoog genoeg achtten om een sterk zeewezen in stand te houden. Dubbel is het dat de Noordelijke gewesten geen probleem zagen in het ondermijnen van de inkomstenbron van de admiraliteit door oogluikend smokkel, ontduiking van de heffing, en zelfs lokaal verlaging van de heffingen toe te staan. Dat alles in het belang van kooplui en handel. In latere tijden kwam daar de begeving van ambten binnen de organisatie van de admiraliteit bij. De raden ter admiraliteit hebben in de loop van de twee eeuwen dat de admiraliteit heeft bestaan, zeker in de achttiende eeuw, er nauwelijks toe bijgedragen dat het college aan zelfzuivering toekwam. De banden van het college met de Generaliteit en de admiraliteiten van Amsterdam, Rotterdam en het Noorderkwartier werden met grote argwaan bekeken. Holland van haar kant ging meestal confrontaties met de Friese Staten uit de weg. Desondanks bleef het gewest Holland het grootste belang hechten aan het in stand houden van de admiraliteit in Friesland. De paar keer dat de admiraliteit inderdaad kon 'schitteren', waren te danken aan het feit dat de druk vanuit Holland op de Staten van Friesland zo groot was, dat ze hun verzet (tijdelijk) opgaven. De stad Harlingen heeft daar in grote mate van kunnen profiteren. De gebeurtenissen in de periode 1780-1784 laten zien dat de Staten van Friesland heel ver gingen om hun onvermogen tot uitkeren van de petitie te benadrukken. Waar het college ter admiraliteit zich te voortvarend rijk heeft gerekend en uitgaven heeft gedaan die ver boven het budget lagen, kan niet ontkend worden dat ze ruimschoots heeft voldaan aan de vraag van de Generaliteit met betrekking tot nieuwbouw van schepen en het in zee brengen daarvan. Het kan zijn dat het college deze episode ook heeft gebruikt om zich te onttrekken aan de wurggreep van de Friese Staten, uitgaande van de gedachte dat Holland hen wel zou helpen om alsnog uitbetaling van de petitie te eisen. De aard van het onderzoek naar zowel de financiën der admiraliteit als haar interne organisatie door de 'Hollandse' commissie in 1785 was voor de Staten van Friesland én het college ter admiraliteit

onvoorzien en onaangenaam. Het voorstel van de commissie om de admiraliteit onder curatele te stellen, kwam onverwacht en was ongewenst. Gezien het bovenstaande, kan de conclusie worden getrokken dat de admiraliteit enerzijds profijt bood aan gewestelijke raden, lokale bestuurders en ambtenaren met hun cliëntèle, handelaren en neringdoenden die de status-quo graag hadden gehandhaafd, anderzijds het slachtoffer was geworden van een permanente strijd van de Staten van Friesland en Stad en Lande met de Generaliteit. Inzet van dat conflict was de Friese en Groninger bijdrage tot 's lands defensie op basis van de quoteberekening en de wens om de admiraliteit naar eigen inzicht te gebruiken.

Literatuur en bronnen

- M.H.H. Engels (red.), *Admiraliteit in Friesland - Dokkum 1599, Notulen- en resolutieboek, van het zee kantoor voor convoyen en licenten, van de hand van secretaris Johannes Saeckma*, Leeuwarden 1999 internet 2001. Ibidem voor 1601.
- S. Haagsma, *Lijst van ambtenaren en beambten bij het Collegie ter Admiraliteit te Vrieslandt*. Handschrift 1899 Tresoar.
- G.J.A. Raven, 'Bronnen voor de geschiedschrijving van de admiraliteit van Friesland 1597-1795'. In: *Jaarverslag 1982 Fries Scheepsvaartmuseum en Oudheidkamer*.
- D.J.A. Roodhuyzen-van Breda Vriesman, 'Onfrisse Friese zaken', In: *In het kielzog. Maritiem-Historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zee geschiedenis aan de Universiteit van Leiden*, 98-110. Het artikel is gebaseerd op uitvoerige studies van bronnenmateriaal uit het Nationaal Archief en het Tresoar: de Collectie Van Wijn en de Collectie Beyma.
- E. Smits, F.A. zn., *De Friesche admiraliteit boven water*, [Dokkum] 1996. Lijsten met namen van ambtenaren en geëmmitteerden, verzameld te Dokkum, Leeuwarden en Den Haag, vooral uit archieven van de Staten-Generaal en van de overige admiraliteiten.

Algemene literatuur betreffende de defensie ter zee 1590-1795

- M.A. van Alphen, *Het oorlogsschip als varend bedrijf. Schrijvers, administratie en logistiek aan boord van Nederlandse schepen in de 17^e en 18^e eeuw* (NIMH eds. Franeker 2014).
- G. Asaert, e.a. (red.), *Maritieme geschiedenis der Nederlanden, 4 dln* (Bussum 1978-1778).
- J.S. Bartstra, *Vlootterstel en legeraugmentatie 1770-1780* (Leiden 1953).
- J.R. Bruijn, *Varend verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de 17^e en 18^e eeuw*. (Amsterdam 1998).
- J.R. Bruijn e.a. (red.), *Met man en macht. De militaire geschiedenis van Nederland 1550-2000* (Amsterdam 2003).

- Luc Eekhout, *Het admiralenboek. Vlagofficieren van de Nederlandse marine 1382-1991*. [Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis 6] (Amsterdam 1992).
- J. Frieswijk e.a. (red.), *Geschiedenis van Friesland 1750-1995* (Amsterdam 1998).
- A.J.C.M. Gabriëls, *De Heren als dienaren en de dienaar als heer. Het stadhoudelijk stelsel in de tweede helft van de achttiende eeuw*. [Hollandse Historische Reeks 14] ('s Gravenhage 1990).
- Petra Groen e.a. (red.), *De Tachtigjarige Oorlog. Van opstand naar geregelde oorlog 1568-1648* [Militaire geschiedenis van Nederland 1] (NIMH eds., Den Haag 2013).
- J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandse zeewezen*, 5 dln (Haarlem 1858-1862).
- Louis Sicking, *Zeemacht en onmacht. Maritieme politiek in de Nederlanden*. [Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis 7] (Amsterdam 1998).
- Jan de Vries en Ad van der Woude, *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei* (Amsterdam 1995).
- H.L. Zwitser, e.a. (red.), *Het Staatse leger. De achttiende eeuw 1713-1795*, deel IX (Amsterdam 2012).

Literatuur betreffende de admiraliteit in Friesland

- H.P. ter Avest en J.J..Huizinga (red.), *Harlinger stadsgezichten tot 1880* (Harlingen 1999).
- J.R. Bruijn, 'De admiraliteit van Friesland en Amsterdam in de eerste helft van de achttiende eeuw'. In: *Jaarboek Fries Scheepvaartmuseum en Oudheidkamer* (1966), 32-37.
- J.R. Bruijn (red.), *De oorlogvoering ter zee in 1673 in journalen en andere stukken* [Werken uitgegeven door het Historisch Genootschap derde serie no. 84] (Groningen 1966).
- J.R. Bruijn, 'In een veranderend perspectief, het ontstaan van de directies voor de vaart op de Oostzee, Noorwegen en Rusland'. In: *Tijdschrift voor zee-geschiedenis* (1990), 15-25.
- A.M.C. van Dissel, 'Friesland en de oorlogsvloot'. In: A. van den Berge-Dijkstra en H.P. ter Avest (red.), *Woelend water. Leven en werk van de zeeschilder Nicolaas Baur 1767-1820* (Harlingen 1993).
- H.O. Feith, 'Admiraliteit in Friesland'. In: *Bijdragen tot de geschiedenis en oudheidkunde inzonderheid de provincie Groningen* (1865) 2.
- A. Hallema, 'Verplaatsing van het Friese admiraliteitscollege van Dokkum naar Harlingen 1644-1652'. In: *Marineblad* (1952), 656-674.
- A.J. Hoving en A.A. Lemmers, *In tekening gebracht. De achttiende-eeuwse scheepsbouwers en hun ontwerpmethoden*. [Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis 12] (Amsterdam 2001).

- L. Kamminga, *Schepen van de Friese admiraliteit* (Leeuwarden 1973).
- C.M. Lesger, 'Amsterdam, Harlingen and Hoorn, Portfunctions in the Zuiderzee region during the middle of the seventeenth century'. In: W.H. Heeres e.a. (eds.), *From Dunkirk to Danzig. Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850. Essays in honour of J.A. Faber on the occasion of his retirement as professor of Economy and Social History at the University of Amsterdam* (Hilversum 1988).
- T. Marseille, *Harlingen, de vermaerde zeestad* (Harlingen 1984).
- C. Nielsen, 'De gebouwen, waarin het college van de Admiraliteyt van Vrieslandt te Harlingen gevestigd waren'. In: *Oud Harlingen* 6^e jrg (1993), 15-16.
- T. Roodhuyzen, *In woelig vaarwater. Marineofficieren in de jaren 1779-1802* [Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis 8] (Amsterdam 1998).
- T. Roodhuyzen, *De Admiraliteit van Friesland* [Gemeentemuseum Hanne-mahuis te Harlingen red.] (Franeker 2003).
- C.W.J. Schaap, 'De admiraliteit van Friesland - haar vlagofficieren en schepen'. In: *Jaarboek Fries Scheepsvaartmuseum* (1982), 43-77.
- J. Wagenaar, *Hedendaagse historie of tegenwoordige Staat van alle volkeren; XXIII Behelzende de beschrijving der Vereenigde Nederlanden en wel in 't bijzonder van Friesland* (Amsterdam 1788).

