

Van centraal naar decentraal De marineorganisatie tijdens de Republiek¹

Adri P. van Vliet

Gearfetting

Lang slagge it de sintrale oerheid net om it tafersjoch op 'e oarlochsfeart better te meitsjen. Troch de hartoggen fan Boergondië kaam dêr feroaring yn. Op 8 jannewaris 1488 furdige Maksimiliaan fan Eastenryk de Ordonnânsje op 'e Admiraliteit foar de Nederlannen út. Foar it earst koe praat wurde fan in sintraal oanstjoeren fan it útrissen, bemannen en finansierjen fan oarlochsskippen. In steande oarlochsfloat koe yn it libben roppen wurde.

Dy sintralisaaasjetendins waard ûnderbrutsen troch it útbrekken fan 'e Tachtichjierrige Oarloch (1568-1648). Desintraalisaasje waard doe it biedwurd. Der ûntstiene úteinlik fiif admiraliteitskolleezjes (Seelân (1), Hollân (3) en Fryslân (1)), dy't elk yn harren wurkgebiet ferantwurdlik wiene foar de 'oarloch op see'.

De Steaten-Generaal befestigen de sa ûntstiene organisaasjestrutuer yn 1597 mei in ynstruksje foar de admiraliteiten. Dy ynstruksje wie bedoeld foar mar ien jier, mar bleau oan 'e ein fan 'e Republyk (1795) ta jildich.

Méi troch dy desintraalisearre marine-organisaasje seagen de Ingelsen ûnder de Twadde Ingelsk-Nederlânske Oarloch kâns om yn 1666 in grutte keapfardijfloat by Flylân te ferneatigjen en it doarpke West-Skylge plat te baarnen. De fersleinens yn 'e Republyk wie grut. De suksesfolle raid op Chatham troch admiraal Michiel de Ruyter makke in soad goed. De admiraliteiten learden wol fan '1666' en brochten neitiid de befeiliging fan harren kustgebieten better op oarder.

Inleiding

Al ruim 500 jaar beschikt Nederland over een marine die een belangrijke bijdrage heeft geleverd aan de ontwikkeling van ons land. In steden als Vlissingen, Rotterdam, Amsterdam, Enkhuizen, Hoorn, maar ook Dokkum en Harlingen, speelden marine-onderdelen, de zogenoemde admiraliteiten, een cruciale rol in de stedelijke economie.

1 Dit artikel is een bewerking van een lezing gehouden op het Symposium Werkgroep Maritieme Geschiedenis: 1666: De Engelse furie op Vlieland en Terschelling, Maritieme Academie Harlingen, 21 januari 2017.

In deze bijdrage zal een overzicht worden geschetst van de organisatie van de admiraliteiten, met name in de zeventiende eeuw. Daarnaast komen aspecten als de taken van de marine, het gebruikte materieel en de opvarenden aan de orde, evenals de maatschappelijke verwevenheid van de admiraliteiten met hun directe omgeving. Ook de inzet ter zee wordt kort aangestipt. Bovendien wordt de vraag beantwoord: Waarom kon *Holmes's bonfire* op de rede van Vlieland plaatsvinden?

Op weg naar een marineorganisatie

Dankzij handel en scheepvaart kon de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden uitgroeien tot een machtige natie. Economische suprematie leidde in de zeventiende eeuw zelfs tot een Gouden Eeuw. Concurrentie, jaloezie en naijver van omringende landen lagen op de loer. Ter bescherming van de welvaartsbronnen was een maritieme defensie noodzakelijk. De centrale overheid schitterde hierbij lange tijd door afwezigheid. Met plaatselijke of zelfs particuliere initiatieven probeerden belanghebbenden zelf hun belangen veilig te stellen. Op eigen initiatief ondernamen kooplieden, reders en regenten incidenteel acties op zee tegen buitenlandse concurrenten, piraten en kapers.

Stadsbesturen initieerden geregeld defensieve maatregelen om schepen van hun stadsgenoten op zee te beschermen. Te denken valt aan bijvoorbeeld het gedwongen varen in konvooien (admiraalschappen) en bewapening van vissers- en koopvaardijsschepen. Soms kozen zij voor offensieve acties, waarbij vijandelijke schepen op de korrel werden genomen. Ook reikten stadsbesturen of landsheren in oorlogstijd kaper- of commissiebrieven uit. Hun schippers mochten dan schepen van tegenstanders buit maken om de vijand economische schade toe te brengen of om toegebrachte schade te verhalen.²

Het centrale gezag probeerde lange tijd tevergeefs het toezicht op de oorlogsvaart te vergroten. Pas in de vijftiende eeuw kwam hierin verandering. De hertogen van Bourgondië slaagden er toen in – onder meer door het sluiten van strategisch belangrijke huwelijken en door vererving – landsheer van een groot aantal Nederlandse gewesten te worden.

Eén van deze Bourgondiërs was Maximiliaan van Oostenrijk. Hij vaardigde op 8 januari 1488 de Ordonnantie op de Admiraliteit voor de Nederlanden uit. Deze ordonnantie vormde de basis voor de oprichting van een permanente marineorganisatie in de Nederlanden. Uitgangspunt was dat het geweldsmonopolie bij de vorst lag en dat het onder zijn toestemming 'niet geoorloft of toegelaten is aen iemandt, de wapenen op

2 *Kroniek der Zeemacht*, 10.

te vatten'. In de Ordonnantie is voor het eerst vastgelegd dat de defensie ter zee wettelijk werd geregeld en werd opgedragen aan een admiraal als plaatsvervanger van de vorst. Deze admiraal van de zee of admiraal-generaal van de Nederlanden genoot omvangrijke bevoegdheden. Alleen met zijn toestemming mochten oorlogsschepen worden uitgerust. Er kwam een staande oorlogsvloot, dat wil zeggen de schepen werden na afloop van een campagne niet meer, zoals tot dan toe gebruikelijk was, direct verkocht, maar aangehouden en bleven voor inzet gereed. De uitgifte van kaperbrieven was uitsluitend aan hem voorbehouden. Voor de steden was niet langer een rol weggelegd.



Afb. 1. *Portret van Maximiliaan I van Oostenrijk (1459-1519), keizer van het Heilige Roomse Rijk. Geschilderd door het atelier van Joos van Cleve (ca. 1530). (Rijkmuseum, Amsterdam, inv.nr SK-A-3293.)*

De admiraal was tevens belast met de uitoefening van de rechtspraak. Hij beoordeelde of bijvoorbeeld gekaapte schepen conform het toen geldende gewoonterecht al dan niet als rechtmatige buit mocht worden beschouwd. Een aparte instelling, het prijshof, stond hem hierin bij. Ook de berechting van allerlei overtredingen begaan binnen scheepsboord vielen onder zijn verantwoordelijkheid. De benoeming van zeeofficieren behoorde voortaan tot zijn taak. Ter financiering van 'zijn' oorlogs-

schepen en ambtenarenapparaat mocht de admiraal een tiende penning (10%) heffen op alle opbrengsten van prijzen en andere buitgoederen. De ordonnantie van 1488 verschafte de admiraal de juridische rechtvaardiging van zijn gezag.³

Maximiliaan van Oostenrijk en later zijn opvolgers probeerden zo greep te krijgen op het zeewezen en een zekere centralisatie af te dwingen. Maar er was nog een lange weg te gaan. De admiraal-generaal mocht zich laten bijstaan door een Raad van Admiraliteit, kortweg Admiraliteit genaamd. Het Zeeuwse Veere werd de zetel van de admiraliteit en mede daardoor de belangrijkste vlootbasis van de Nederlanden.

De uitvaardiging van de Ordonnantie op de Admiraliteit wordt tegenwoordig als de 'geboortedag' van onze marine beschouwd.⁴

Naar vijf admiraliteiten

Eigenzinnigheid, versplintering en decentralisatie zijn lange tijd de sleutelwoorden voor de organisatie van het zeewezen. Door het uitbreken van de Opstand tegen Spanje werd de ingezette centralisatietendens zelfs definitief geblokkeerd. De Opstand tegen de Spaanse koning, die in 1568 begon, boekte aanvankelijk niet veel succes. Een doorbraak kwam er op 1 april 1572, toen de Watergeuzen Den Briel veroverden. Na dit wapenfeit sloten veel steden in Friesland, Holland en Zeeland zich in rap tempo bij de Opstand aan.

Maar de situatie bleef voor de opstandelingen penibel. Zo was Haarlem nog in Spaanse handen, evenals Amsterdam. Deze situatie had gevolgen voor de organisatie van de maritieme oorlogvoering. Willem van Oranje had weliswaar de vloot van de Watergeuzen en die van de Staten en steden van het opstandige gewest Holland tot één nieuwe zeemacht gesmeed, maar toen hij in 1573 in Delft een raad ter Admiraliteit van Holland samenriep, stuitte deze poging om bestuurlijke eenheid te creëren op stevige weerstand. Wijzend op de Spaanse corridor van Haarlem tot Amsterdam, die Holland in tweeën deelde, weigerden de steden van het Noorderkwartier bestuurlijke samenwerking met het zuidelijk deel van Holland. Zij regelden hun zeezaken liever zelf.

Zo ontstonden in Holland twee afzonderlijke admiraliteiten, de Maze (Zuid-Holland, zetel in Rotterdam) en het Noorderkwartier (waar ook Friesland onder viel) met haar zetel in Hoorn. Zeeland telde in de eerste Opstandsjaren drie marinecentra, die elke hun eigen vloot uitrusten, Veere, Vlissingen en Zierikzee. Zij werden samengevoegd tot één gewestelijke

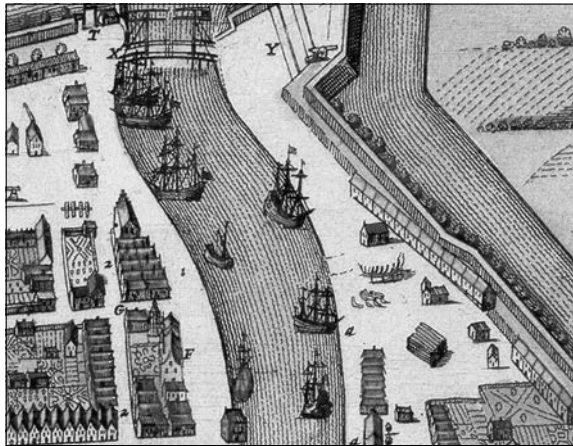
3 Sicking, *Zeemacht*, 45-47, 66-69.

4 *Kroniek*, 26; Lemmers, 'Admiraliteitssteden', 23.

admiraliteit. Ook zagen in de eerste jaren van de Opstand in de zuidelijke Nederlanden Oranjegetrouwe admiraliteiten kort het licht. In Oostende en in Duinkerken werd een admiraliteit gevestigd. Opmerkelijk blijft dat zeezaken een gewestelijke of regionale aangelegenheid bleven.⁵

Na de dood van Willem van Oranje (1584) reorganiseerde de Engelse landvoogd, Robert Dudley, graaf van Leicester, in 1586 de Nederlandse vlootorganisatie. Hij bracht hierbij de drie bestaande admiraliteiten van Zuid-Holland, Noorderkwartier (met Friesland) en Zeeland onder de Raad van State en stond een nieuwe toe: die van Amsterdam. Na Leicesters aftreden in 1587 volgden onder stadhouder Prins Maurits verdere veranderingen. Diverse steden en gewesten verzetten zich evenwel tegen centralisatie van het marinebestuur.⁶

In juni 1597 volgde uiteindelijk een grootschalige reorganisatie. De Staten-Generaal publiceerden toen een Instructie voor de Admiraliteiten, in de hoop hiermee onenigheden tussen lokale admiraliteitscolleges tegen te gaan. Deze instructie voorzag in vijf admiraliteiten, te weten: Zeeland (Middelburg), Maze (Rotterdam), Amsterdam, Friesland (Dokkum, later Harlingen) en Noorderkwartier (afwisselend in Hoorn en Enkhui-zen). Hoewel de admiraliteiten sterk regionaal waren georiënteerd, bleven het generaliteitsinstellingen aangestuurd door de Staten-Generaal.⁷



Afb. 2. De gebouwen van de Friese admiraliteit te Dokkum. (Detail uit de kaart van Dokkum, gemaakt door Nicolaas Geelkerken (1616).)

5 Van Vliet 'Staatse oorlogsvloot', 45-46.
6 Van Vliet, 'Wangedrogt', 10.
7 Bruijn, *Varend verleden*, 16-17.

Samenstelling en organisatie

De admiraliteitscolleges bestonden deels uit lokale regenten, deels uit vertegenwoordigers uit andere gewesten, en vergaderden in de zogenaamde 'Admiraliteitshuizen of Prinsenhoven'. Het Friese admiraliteitscollege was in de periode 1597-1647 samengesteld uit acht leden. Vier leden waren afkomstig uit Friesland, één uit de stad Groningen en één uit de Ommelanden, de twee buitenleden kwamen uit Holland en Utrecht. In de jaren er na, tot aan de opheffing van de admiraliteitscolleges in 1795, bleef de Friese en Groningse vertegenwoordiging hetzelfde. De gewesten Holland, Utrecht, Overijssel en Gelderland leverden elk één admiraliteitsraad.

Elke raad kon rekenen op een salaris van 1.000 gulden en een huisvestingsvergoeding van maximaal 400 gulden. De buitenleden konden per reisdag een bedrag van vijf gulden en vijftien stuivers declareren.⁸

Formeel werd ieder college voorgezeten door de stadhouder, in zijn hoedanigheid van admiraal-generaal en zodoende opperbevelhebber van de zeemacht van de Republiek. De stadhouder liet zich echter zelden zien. Soms nam een luitenant-admiraal hem waar. Eens in de twee jaar kwamen afgevaardigden van de admiraliteiten in Den Haag bijeen voor landelijk overleg, de zogenaamde 'Haagsche Besognes', maar het gewestelijk particularisme bleef de boventoon voeren.

De 'heren raden ter admiraliteit' vergaderden naar gelang de werkzaamheden vereisten, of naar gelang hun interesse. Geregeld moest op zondagen de kerkdienst wijken voor zeezaken.⁹ Sommige raadsleden kwamen zelden of nooit opdagen en lieten de zaken over aan hun collega's. Wilden de niet-Friese admiraliteitsraden een keer naar huis dan moesten zij hiervoor toestemming vragen. Zo vroeg de Hollandse vertegenwoordiger Mattheus Augustijnsz. Steijn, die zaken in zijn thuisstad Haarlem moest regelen, een maand verlof. Dit werd wel toegestaan, mits hij in Holland een paar 'Friese' zaken bij de Staten-Generaal aankaartte.¹⁰

8 Roodhuyzen, *Admiraliteit van Friesland*, 6-7.

9 Bruijn, *Varend verleden*, 39-40.

10 Dragt, *De admiraliteit in Dokkum*, 21.



Afb. 3. *Mattheus Augustijnsz. Steijn* (1539-1606), een van de eerste Friese raadsleden. Geschilderd door Pieter Pietersz. (1588). (Rijksmuseum, Amsterdam, (inv.nr SK-A-3864.)

De lopende zaken werden veelal afgehandeld door de secretaris, de advocaat-fiscaal en de ontvanger-generaal. Hoewel dit slechts uitvoerende ambtenaren waren, waren hun functies zo lucratief en invloedrijk dat er grote interesse voor bestond bij lokale regentenfamilies.

Aanvankelijk was de koopmansklasse goed vertegenwoordigd in de admiraliteitsraden, aangezien zij voor het grootste deel van de financiering zorg droeg, maar ook voor het materieel. In geval van oorlog werd de vloot aangevuld met een groot aantal als oorlogsschip uitgeruste koopvaarders. Deze praktijk was gunstig voor de admiraliteiten, die zo in vredetijd geen kostbare vloot hoefden te onderhouden, en voor de kooplui, die in oorlogstijd hun schepen aan de admiraliteiten verhuurden en zo geen inkomsten hoefden te derven.¹¹

¹¹ Bruijn, *Admiraliteit*, 46-47, 70-71; Roodhuyzen, *Admiraliteit van Friesland*, 7.

Conform de Instructie voor de Admiraliteiten van 1597 waren de colleges belast met het innen en beheren van in- en uitvoerrechten, de zogenoemde convoeien en licenten. Verspreid over het grondgebied van de Republiek langs de oost- zuidgrenzen en in havensteden waren inningskantoren gevestigd. Zo had de Friese admiraliteit ruim twintig inningskantoren, soms in de vorm van uitleggers geankerd bij zeegaten. Het ging om Harlingen, Dokkum, Makkum, Workum, Hindeloopen, Stavoren, Sloten, Biltzijl, Schiermonnikoog, Kollum, Munnikzijl, Groningen, Delfzijl, Termunterzijl, Finsterwolde, Langhakkerschans, Bourtange, Bellingwolde, Coevorden, Winsum, Ferwert, De Bles en Warffum.¹²

Met de inkomsten uit de convoeien en licenten moesten de admiraliteiten in wezen hun eigen broek ophouden. Doorgaans echter leverden deze belastingen onvoldoende op en wendden de admiraliteiten zich tot de Staten-Generaal voor extra subsidie. De Staten-Generaal spraken dan alle gewesten aan om bij te dragen, maar met name de landprovincies zagen er weinig heil in te betalen voor de bescherming van de handel en visserij der zeegewesten. Zij weten de tekorten aan corruptie bij de admiraliteiten en betoonden zich uitermate laks en nalatig.

Het moet gezegd dat de admiraliteiten de inkomsten in eerste instantie aanwendden voor de ambtenarensalarissen en de emolumenten der raadsleden, en pas daarna voor de opleiding en aanstelling van officieren, het ronselen van zeelui en tenslotte de aanbouw en de uitrusting van de vloot.¹³

De invloed van de gewesten en de stadsbesturen op de admiraliteitscolleges bleef erg groot, ondanks het feit dat het generaliteitsorganen waren. Ook de gezamenlijke vergaderingen van afgevaardigde raden van de admiraliteiten in Den Haag (de Haagse Besognes) brachten hierin geen verandering. Het invloedrijke Amsterdamse admiraliteitscollege had verreweg de meeste invloed. Dit college nam namelijk het leeuwendeel van de activiteiten van 's lands zeemacht voor zijn rekening. En wie betaalt, die bepaalt.

Takenpakket van de admiraliteiten

De admiraliteitscolleges waren voor een breed takenpakket verantwoordelijk. Dit varieerde van belastinginning om de eigen organisatie te financieren en de daarbij behorende rechtszaken, tot het uitrusten en bemannen van de oorlogsvloot voor de strijd op zee.

12 Becht, *Statistische gegevens*, 142; Bruijn, *Varend verleden*, 18, Roodhuyzen, *Admiraliteit van Friesland*, 8.

13 Van Vliet, 'Staatse oorlogsvloot', 47.

Uitrusting vloot

De belangrijkste taak van de vijf admiraliteitscolleges was de bouw, het onderhoud en de uitrusting van de vloot. Hiertoe beschikte ieder over een eigen walorganisatie met kantoren, werven en magazijnen. Het waren voor die tijd grote, ja zelfs bijna industriële complexen. Door de vorming van een grote staande oorlogsvloot ontstond er meer behoefte aan voorzieningen voor aanbouw, reparatie en opleggen van schepen en het opbergen van voorraden, geschut etc.

In Amsterdam werd de admiraliteitswerf in 1655 van zijn krappe behuizing op het eiland Rapenburg verplaatst naar het nieuwe eiland Katenburg, dat geschikt was gemaakt voor scheepsbouw. De Amsterdamse admiraliteit had een jaar eerder van het stadsbestuur toestemming gekregen om daar 'te doen aenbouwen een capitaal magazijn om alle scheeps- en equipagebehoefden te bergen ende te bewaren'. Het imposante 's lands- en scheepsmagazijn kwam in 1657 gereed en bestond uit het zeemagazijn, een werf met drie sloopshellingen voor linieschepen en twee voor fregatten en bijbehorende gebouwen.¹⁴

Na de verhuizing van de Friese admiraliteit van Dokkum naar Harlingen (1645) werd ook in Harlingen de walorganisatie sterk uitgebreid. De Admiraliteitshof verhuisde en werd vergroot. De werf en grote lijnbaan aan de zuidkant van de stad zorgden voor zoveel bedrijvigheid, dat het scheepmakersgilde in 1667 zelfs protest aantekende tegen de toestroom van immigranten door de toegenomen werkgelegenheid.¹⁵

De bouw, het onderhoud en de uitrusting bekostigden de admiraliteiten uit de eerder genoemde opbrengsten van de in- en uitvoerrechten en uit subsidies van de Staten-Generaal. Menig lid van de admiraliteit had zelf belang bij de huur, koop of bevoorrading van de oorlogsschepen. De economie van een admiraliteitsstad voer wel bij de uitrusting van de oorlogsvloot.

Beveiliging

De bescherming van handel en visserij bleef een punt van aanhoudende zorg. De zeventiende eeuw kende maar weinig jaren waarin er geen sprake was van een oorlogssituatie. De uitrusting van oorlogsschepen om handelsvloten naar het Oostzeegebied, Frankrijk of de Middellandse Zee en de vissersvloten op de Noordzee te beschermen vergden grote financiële inspanningen. Het algemeen belang werd hierbij soms uit het

14 Lemmers, *Van werf tot facilitair complex*, 22-39.

15 Lemmers, 'Admiraliteitssteden', 23. Zie verder met name Dragt, *De admiraliteit in Dokkum*.

oog verloren. Reders uit de eigen stad genoten geregeld voorrang. Zo was de beveiliging van de vaarroute door de Sont dermate belangrijk voor de Nederlandse handel dat men diverse malen in oorlog kwam met dan weer Denemarken en dan weer Zweden om een vrije doorvaart te bewerkstelligen.

Veel menskracht en materieel werden besteed aan de bescherming van de kustgebieden en binnenwateren tegen vijandelijke invasies. Tijdens de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) was men in de kustgebieden bereesd voor invasies van koninklijke troepen en Duinkerker kapers. In de zeventiende eeuw kwam het gevaar vooral over zee vanuit Engeland en over land via de rivieren van Frankrijk.

De Amsterdamse en Friese admiraliteit waren onder andere belast met de beveiliging van het Waddengebied. Straks zullen we zien dat beide colleges hierin onvoldoende slaagden.¹⁶

Aanstellingen

Afgezien van de hoogste aanstellingen, bij de zeeofficieren vanaf de rang van kapitein, lag het aanstellingsrecht van alle overige geëmployeerden ook bij de heren raden. Voor alle ambten was veel belangstelling. De admiraliteit was nu eenmaal een wijdvertakte organisatie met werven, havenfaciliteiten en inningskantoren. Het aanstellingsbeleid bood gelegenheid tot verregaande corruptie. Eén van de meest gangbare praktijken was het doorverkopen van het ambt, waarbij de koper het werk deed en een deel van zijn loon afstond aan degene die nominaal het ambt bekleedde. Sommige ambten werden wel driemaal doorverkocht. Het benoemingsrecht van de raad was dan ook een machtig instrument. De admiraliteiten waren een belangrijke werkgever. Zij stelden de instructies op wat iedereen moest doen.¹⁷

‘Echte’ oorlogsschepen

Lange tijd werden de eskaders van de Nederlandse vloot versterkt met voor de oorlog uitgeruste koopvaardij schepen. En deze optie voldeed goed. Koopvaardij en particuliere scheepsbouw waren daardoor ten nauwste met de marine verbonden als leveranciers van schepen en manschappen.

16 Van Vliet, ‘Staatse oorlogsvloot’, 51-52.

17 Bruijn, *Varend verleden*, 44-46.

Maar dit veranderde na de nederlagen tegen de Engelse vloot in de Eerste Engels-Nederlandse Oorlog (1652-1654). Toen werd duidelijk dat ingehuurde en tot oorlogsschepen omgebouwde koopvaardij schepen steeds meer een beperkende factor vormden.

Opvallend blijft dat de Staten-Generaal onder leiding van raadpenionaris Johan de Witt toen een belangrijke les trokken uit het operationele optreden. En dit was de onhoudbaarheid van het aloude axioma dat de koopvaardijvloot als reservevloot voor de marine kon worden beschouwd. Zij stapten er definitief van af.



Afb. 4. Model van een fregat bewapend met 24 kanonnen. Het model lijkt op de Eendragt, gebouwd door Willem Lodewijk van Gent in Harlingen in 1769. (Rijksmuseum, Amsterdam (objectnr NG-MC-653.))

Op 5 januari 1654 besloten de Staten-Generaal dat de recent gebouwde 64 oorlogsschepen niet verkocht mochten worden. Dit besluit impliceerde eindelijk de introductie van een permanente oorlogsvloot. Hiermee kwam een einde aan het tot dan toe gebruikelijke inhuren van koopvaarders voor oorlogsdoeleinden. In de jaren zestig werd opdracht gegeven

voor de aanbouw van een tweede serie van zestig 'echte' oorlogsschepen. Zo werd in de tweede helft van de zeventiende eeuw een omvangrijke, staande oorlogsvloot van honderd linieschepen, fregatten, en lichtere vaartuigen geformeerd. Het grootste charter, waaronder de *Zeven Provinciën* (1665) het vlaggenschip van admiraal Michiel Adriaansz. de Ruyter, was voorzien van 80 tot 96 stukken geschut. Mede dankzij deze ontwikkeling kon De Ruyter in de tweede helft van de zeventiende eeuw zijn grote successen tegen Engelse en Franse tegenstanders boeken.¹⁸

Opvarenden

De marine was met drie- à vierduizend zeelieden een kleine werkgever in de maritieme sector. In tijden van oorlog nam het vlootpersoneel met duizenden schepelingen toe. Reders van koopvaardij- en vissersschepen waren dan verplicht bemanningsleden van hun schepen 'uit te lenen' aan de oorlogsvloot. Kapiteins van oorlogsbodems waren zelf verantwoordelijk voor de werving van hun opvarenden. Dat was vaak een lastige klus, omdat zeevarenden bij de koopvaardij, walvisvaart en kaapvaart meer gage ontvingen. Slechts de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) betaalde nog minder. Het scheepsvolk en de scheepssoldaten werden in tegenstelling tot bijvoorbeeld opvarenden bij de VOC of West-Indische Compagnie (WIC) voor slechts één oorlogscampagne in dienst genomen. Een aantal officieren van de vloot vormde hierop een uitzondering. In het begin van de zeventiende eeuw traden een paar ervaren kapiteins in vaste dienst tegen een jaarsalaris, de zogenoemde ordinaris-kapiteins.¹⁹ De manschappen voor de mast kwamen voornamelijk uit het proletariaat en de vlottende, multinationale bevolking van de havensteden. Zij vormden op de oorlogsvloot een smeltkroes van nationaliteiten. De betaalrol van de *Spiegel*, het vlaggenschip van De Ruyter tijdens zijn wereldreis in 1664 en 1665, geeft een goed inzicht in de heterogeniteit van een scheepsbemanning.²⁰

18 Van Vliet, 'Johan de Witt', 28-32.

19 Bruijn, *Varend verleden*, 71-79.

20 Bruijn, *Varend verleden*, 167-169; Van Vliet, 'Een vriendelijke groetenisse', 33-34.

Tabel. *Herkomst van de opvarenden op het vlaggenschip van De Ruyter (1664-1665). Bron: NA Den Haag, Collectie De Ruyter, 89.*

	Bootvolk		Militairen		%
	(Onder) officieren	Matrozen	(Onder) officieren	Soldaten	
Holland	14	55	4	35	34
Zeeland	6	11			5
Overige gewesten	1	9	1	6	5
Onbekend uit de Republiek	4		3	4	3
Spaanse Nederlanden		4		3	2
Engeland		1		3	1
Schotland		1		16	5
Noorwegen	7	43		4	17
Zweden	2	14		1	5
Denemarken	2	11		4	5
Duitsland	4	6		3	4
Overig	1	3		3	2
Onbekend	8	12	2	9	10

De discipline aan boord was strikt. Bij aanmonstering las de kapitein de voorschriften uit de artikelbrief voor, waarin ieders rechten en plichten stonden omschreven. Daarna zwoer het bootsvolk zich daaraan te houden. Zij die de voorschriften toch overtraden, werden meestal met lijfstraffen bestraft.²¹

Als kleine ondernemer zorgde de commandant zelf voor de provianderingsring. Voor elke opvarende ontving hij een vaste vergoeding van zeven

21 Van Vliet, 'Staatse oorlogsvloot', 52.

stuivers per dag, de zogenoemde kostpenningen. Door goedkoop in te kopen bij plaatselijke ondernemers of familie, kon zijn winst oplopen tot duizenden guldens en vormden de kostpenningen de belangrijkste inkomsten van de commandant.²²

Maatschappelijke verwevenheid

De admiraliteitsraden waren sterk verankerd in het stedelijke patriciaat. Veel raden waren burgemeester geweest, bekleedden afwisselend andere stedelijke functies of zaten in het bestuur van de VOC of WIC.

Een mooi voorbeeld is de Amsterdammer Jacob van Neck (1564-1638). Hij was de zoon van een zeepzieder, die een schitterende carrière maakte van koopman, bevrachter van koopvaardijsschepen, admiraal van een vloot naar Azië, lid van de Zeeuwse admiraliteit, lid van de Raad van State tot lid van de Amsterdamse admiraliteit. Hij kocht en verkocht (oorlogs) schepen en scheepsbouwmaterialen. De verwevenheid van privébelangen met die van het Amsterdamse admiraliteitscollege was erg groot. Soortgelijke belangenverstrengelingen kwamen ook bij andere colleges voor.²³

Veel admiraliteitsraden woonden tussen de andere stadsbestuurders. Hun zonen en dochters trouwden met elkaar. Zeeofficieren die het voor de wind ging zochten hun partners in de bestuurlijke elite. Een goed voorbeeld is admiraal Maarten Harpertsz. Tromp. Zijn derde vrouw was Cornelia Teding van Berckhout, de dochter van een raadsheer van het Hof van Holland. Door dit huwelijk (1640) behoorde Tromp toen tot de gevestigde regentenklasse en woonde hij op stand aan het Korte Voorhout in Den Haag.²⁴

De latere Friese luitenant-admiraal Tjerk Hiddesz. de Vries trouwde in 1648 met de Harlingse Nanneke Atsedr. In 1661 werd Hiddesz. gekozen tot lid van de Harlinger vroedschap. Zijn bestuursfunctie legde hij neer toen hij admiraal werd. Het reglement van de Friese admiraliteit bepaalde namelijk dat officieren geen bestuurlijke ambten mochten vervullen. Bij andere admiraliteitscolleges werden zulke bepalingen minder strikt gehanteerd.²⁵

Door het grote aantal oorlogen in de zeventiende eeuw konden veel zeevarenden op de oorlogsvloot snel carrière maken. Veel opvarenden kwamen bij zeegevechten om. De lege plaatsen moesten opgevuld worden.

22 Bruijn, *Varend verleden*, 65-67.

23 Terpstra, Van Neck, 108-171.

24 Bruijn, *Varend verleden*, 67-69.

25 N.N., 'Tjerk Hiddes' sterfdag', 16-17; Tresoar, 7 nr. 555, 1667 2e pak.

Sommigen klommen op van scheepsjongen tot kapitein en een enkeling tot admiraal. Veelvuldig bleven hun gezinnen rond de havens wonen. Een matroos naast zijn kapitein.

Klagende zeemannsvrouwen, die al maanden wachten op de uitbetaling van de gages van hun echtgenoten, wisten maar al te vaak het Admirali-teitshuis te vinden. Een schreeuwende meute maakte dan het vergaderen onmogelijk. Ook de huizen van de admiraliteitsraden moesten het vaak ontgelden.

De aanwezigheid van een admiraliteitscollege in een stad had veel voor-delen. Het gaf een impuls aan de economie. Steden met een admiraliteitscollege werden een aantrekkelijk vestigingsplaats voor ambachts-lieden. De admiraliteitsfuncties creëerden in deze steden ambtelijke en bestuurlijke carrièremogelijkheden. Iedereen kenden de marineorgani-satie van nabij. De verwevenheid met de plaatselijke, economische belan-gen was enorm. Zo had het vertrek van het Friese admiraliteitscollege van Dokkum naar Harlingen enorme negatieve gevolgen voor de Dokkumer middenstanders, terwijl die van Harlingen er garen bij sponnen.²⁶

Strijd ter zee

In de zeventiende eeuw was de Republiek betrokken bij tal van zeeslagen. De kerntaak van de oorlogsvloot toen was het openhouden van de han-delsroutes op zee, de beveiliging van de visserij en de verdediging van het kustgebied.

Tijdens de Tachtigjarige Oorlog was Spanje de vijand. Vanuit Vlaanden reden bedreigden Duinkerker kapers en Spaanse galeien de handel en vis-serij van de opstandige gewesten. In 1603 schakelde een Zeeuws eskader de galeievloot van Sluis definitief uit. Enkele jaren later trad een Ne-derlandse vloot succesvol op tegen de Spaanse hoofdmacht in de Baai van Gibraltar (1607). De Nederlandse oorlogsvloot groeide uit tot een volwaardige marine die zich lange tijd succesvol kon meten met haar tegenstanders. De Duinkerker kapers bleven, ondanks de blokkade van de Vlaamse kust, lange tijd wel een geduchte tegenstander.

De maritieme expansie van de Republiek wekte in de loop van de zeven-tiende eeuw echter steeds meer afgunst op, vooral bij de Engelsen. Met al-lerlei beperkende bepalingen probeerden zij de Nederlandse handelsbe-wegingen in te perken. De spanningen liepen hoog op toen de Engelsen in 1651 de Acte van Navigatie afkondigden. Nederlandse koopvaarders mochten voortaan alleen nog maar producten van Nederlandse herkomst

26 Dragt, *De admiraliteit in Dokkum*, 41; Roodhuyzen, 'De 'Admiraliteit in Friesland' en Harlingen', 68-71.

naar Engelse havens vervoeren. Uiteindelijk brak de Eerste Engels-Nederlandse Oorlog (1652-1654) uit. De Engelse vlootoperaties waren er vooral op gericht Nederlandse koopvaardij schepen de vrije doorvaart te belemmeren. Nederlandse schepen werden op zee aangehouden en opgebracht en de Zeeuws-Hollands-Friese kust geblokkeerd. In 1653 trachtte admiraal Maarten Harpertsz. Tromp deze te breken tijdens de verloren slag bij Ter Heijde. Zijn opzet slaagde wel, maar hij zelf sneuvelde.

In de Tweede Engels-Nederlandse Oorlog (1665-1667) was opnieuw de vrije zee de inzet. Een belangrijke Oostzeehandelaar en leverancier van de *Royal Navy*, George Cock, vatte de Engelse ambities goed samen: 'The trade of the world is too little for us two, therefore one must down'.²⁷

Onder de Engelse kust vonden de meeste confrontaties plaats. De Nederlandse oorlogsvloot was in deze periode, dankzij de inspanningen van Johan de Witt, beter op haar taak berekend en opgewassen tegen de Engelse tegenstander. De oorlogsvloot bestond toen voor het eerst uit hoofdzakelijk 'echte' oorlogsschepen, was door admiraal Michiel Adriaansz. de Ruyter en zijn collega's goed geoefend en kon uit de voeten met de linietaktiek. Bovendien had De Ruyter het seinsysteem verder uitgebouwd om de communicatie tijdens een zeeslag te verbeteren.

Ondanks deze gunstige uitgangspositie slaagden de Engelsen er wel in een succesvolle verrassingsaanval op een koopvaardijvloot in het Vlie uit te voeren. Mede als antwoord op deze blamage ondernam De Ruyter, op instigatie van Johan de Witt, zijn vermaarde Tocht naar Chatham (1667), die uiteindelijk tot de vrede van Breda zou leiden.

Auke Stellingwerf (1635-1665)

Luitenant-admiraal Auke Stellingwerf was een bekend personage in Harlingen. Hij sneuvelde in de Tweede Engels-Nederlandse Oorlog tijdens de Slag bij Lowestoft. Op 9 juni 1665 werd hij onder grote publieke belangstelling te Harlingen begraven.

'Op gisteren is het lijck van den Luytenant Admirael Stellingwerf met grote magnificentie ende ongelooffelijcke toeloop van de omliggende steden ende plaetsen ter aerden gebracht. Hij wort zeer beklaegt doordien zijn persoon het vaderlant noch merckelijcke diensten soude konnnen gedaen hebben, maer het is de wil des Heeren geweest'.²⁸

27 Latham en Matthews, *Diary of Samuel Pepys*, V, 39.

28 Prud'homme van Reine, *Zeehelden*, 86-87.



Afb. 5. Postuum portret van Auke Stellingwerf, luitenant-admiraal van Friesland, gesneuveld in 1665 bij Lowestoft door een kanonskogel. Geschilderd door Lodewijk van der Helst (Rijksmuseum, Amsterdam, inv.nr SK-A-148.)

Tjerk Hiddesz. de Vries (1622-1666)²⁹

De Friese luitenant-admiraal Tjerk Hiddesz. de Vries raakte tijdens de Tweedaagse Zeeslag (1666) zo ernstig gewond, dat hij kort na de zeeslag in het huis van de Vlissingse equipagemeester Abraham Bisschop overleed. Hij werd begraven in het koor van de Grote Kerk te Harlingen.

Zijn grafschrift luidt:

‘Tjerk Hiddes, admiraal van Vrieslands
strijdbare vloot, ligt in dit eereng
af, door ’s landschaps last bedolven,
nadat hij zeevenmaal heldhaftig
voor zijn doodt der Britten
dwinglandij gefnuykt had op de golven’.

Voor Tjerk Hiddesz. de Vries werd in Harlingen op de Grote Bredeplaats in 1934 een bakstenen monument in de vorm van een boeg van een schip onthuld met het portret van Tjerk Hiddesz. als boegbeeld.

29 N.N., ‘Tjerk Hiddes’ sterfdag’, 16-17; Hallema’, Johan de Witt over Tjerk Hiddes’, 580-583.



Afb. 6. Portret van de Friese zeeheld Tjerk Hiddesz. de Vries met commandostaf in zijn zij. Op de achtergrond is een zeeslag bezig. Boven het portret een motto: Qui per virtutem peritat, non interit. Onder het portret een vers over De Vries' daden. Geschilderd door Abraham Bloteling. (Rijksprentenkabinet, Amsterdam, inv.nr RP-P-BI-1834.)

Tijdens de Derde Engels-Nederlandse Oorlog (1672-1674) liep de positie van de Republiek als Europese mogendheid groot gevaar. Vanuit handels- en territoriale overwegingen bonden Engeland, Frankrijk, Keulen en Munster gezamenlijk de strijd aan. De Republiek moest vernietigd worden. Een grote Brits-Franse oorlogsvloot drong de Nederlandse vloot spoedig in de verdediging. Dankzij het strategisch inzicht en tactisch vernuft wist De Ruyter de Republiek voor een invasie te behoeden. Met het sluiten van de Vrede van Westminster (1674) kwam een einde aan de handelsoorlogen tussen beide concurrerende zeemachten.

De rivaliteit tussen Engeland en de Republiek verdween voorgoed, nadat stadhouder Willem III in 1688 tot koning van Engeland was uitgeroe-

pen. Vanaf dat moment stredden de voormalige vijanden als bondgenoten tegen het ambitieuze Frankrijk van koning Lodewijk XIV. Het strijdtoneel verplaatste zich van de Noordzee en het Kanaal naar de Franse kust en de Middellandse Zee. Gecombineerde Engels-Nederlandse vlooteneheden vochten hier tegen Franse vlooteskaders en de Barbarijse kapers. Aan het einde van de Spaanse Successieoorlog (1702-1713) kwam er een voorlopig einde aan de maritieme wedloop tussen Engeland, de Republiek en Frankrijk.

Waarom Holmes's bonfire?

Tijdens de Tweede Engels-Nederlandse Oorlog vond een groot aantal zeeslagen plaats met wisselende uitkomsten. Na zo'n slag keerde de Nederlandse oorlogsvloot – al dan niet zwaar gehavend – terug naar de thuishavens in Zeeland, bij Hellevoetsluis of Texel. Dit was een beetje afhankelijk van waar de zeeslag had plaatsgevonden. De schade aan de vloot werd daar dan hersteld, de schepen uitgerust en opnieuw voor de strijd gereedgemaakt.

Op 4 en 5 augustus 1666 vond ter hoogte van Duinkerken de Tweedaagse Zeeslag plaats tussen twee praktisch gelijkwaardige vlooteneheden. De Staatse vloot onder admiraal De Ruyter bestond uit meer dan honderd vaartuigen, waaronder 85 linieschepen, twintig branders en tien adviesjachten, en was bemand met bijna 18.000 koppen. De Engelse vloot onder prins Rupert en George Monck, hertog van Albemarle, telde bijna evenveel oorlogsbodems, maar er was één groot verschil. De Engelse schepen hadden meer geschut van een zwaarder kaliber. Tijdens het zeegevecht 'deden de gruwelijkste donderslagen de huizen en bedden [in Brugge] schudden'.

De Ruyter zag zich op 5 augustus gedwongen het gevecht af te breken. De oorzaak was het solistisch optreden van Cornelis Tromp. Hij liet zich verleiden tot een vergeefse achtervolging van de Engelse achterhoede onder Sir Jeremy Smyth. Het middendeel en de voorhoede van de Nederlandse vloot dreigde op dat moment te worden ingesloten door de Engelse hoofdmacht en week uit naar de Wielingen.

Toen Tromp zich op 6 augustus weer bij de hoofdmacht aansloot, brak een slaande ruzie uit met De Ruyter. De laatste verweet Tromp zijn eigenmachtig optreden. De Staten-Generaal kozen de zijde van De Ruyter en ontsloegen Tromp. Niet alleen de schade aan de schepen was groot, de Tweedaagse Zeeslag kostte ook vier Nederlandse vlagofficieren het leven. De Zeeuwse luitenant-admiraal Johan Evertsen overleed op de tweede dag van de zeeslag aan zijn verwondingen. Zijn Friese collega luitenant-admiraal Tjerk Hiddesz. de Vries raakte eveneens ernstig gewond. Hij overleed twee dagen na de zeeslag in Vlissingen. In de negentiende eeuw

groeide Hiddensz. uit tot de 'nationale' zeeheld in Friesland. Ook de Friese viceadmiraal Rudolf Coenders en schout-bij-nacht Govert 't Hoen sneuvelde.³⁰

Na afloop van de Tweedaagse Zeeslag bleef de Engelse vloot op zee en kruisten de admiralen Monck en prins Rupert dreigend voor de Zeeuwse en Hollandse kust. Rond 16 augustus 1666 werden de Engelsen voor Vlieland en Terschelling gesignaleerd. De Engelse commandanten hoorden toen geruchten dat in het Vlie een grote koopvaardijvloot gereed lag om zee te kiezen. Bovendien wist een overgelopen Nederlandse scheepscommandant, Laurens van Heemskerck, op 17 augustus 1666 tijdens een krijgsraad Monck en prins Rupert ervan te overtuigen dat er rijke buit op Vlieland en Terschelling viel te halen; pakhuizen en rijk beladen schepen. Wetende dat De Ruyter met zijn vloot zich niet op zee bevond, gaven beide admiralen schout-bij-nacht Robert Holmes opdracht het Vlie op te varen, één van de eilanden aan te pakken en daarna de koopvaardij-schepen zoveel mogelijk schade toe te brengen. Van Heemskerck wezen zij aan als gids. Dat was een slimme zet. Zijn kennis van de vaargeulen tussen Terschelling en Vlieland kwam nu namelijk goed van pas.³¹

Holmes's bonfire

In Den Haag was men zich wel bewust van het dreigende gevaar dat de in het Vlie liggende koopvaarders liepen. Zeker nu de Nederlandse oorlogsvloot noodgedwongen voor de wal lag en omdat de schepen in het Vlie door slechts twee oorlogsbodems, zogenoemde konvooiers, werden bewaakt. Bovendien waren bij de Friese admiraliteit na 1665 vanuit bezuinigingsoverwegingen schepen opgelegd en bemanningen afgedankt. De Staten van Holland stuurden waarschuwingsbrieven en gaven de schippers opdracht dat zij met hun schepen moesten terugkeren naar de thuishavens. Maar schippers en reders sloegen deze waarschuwing in de wind. Zelfs aangekondigde boeten konden hen niet in beweging brengen. Zij verwachtten niet dat de Engelse vloot het moeilijke vaarwater tussen Terschelling en Vlieland zou kunnen bezeilen. Zij voelden zich er veilig. Ook zou de terugkeer naar de thuishavens extra kosten met zich meebrengen. Bovendien verliep voor de Moskovische vaarders het seizoen om te kunnen uitzeilen. Wel werd een begin gemaakt met het binnenhalen van de bebakeningstonnen.³²

30 *Kroniek*, 288, 290; Doedens en Mulder, *Engels Nederlandse oorlogen*, 93-94, 129-131; Prud'homme, *Zeehelden*, 89-93.

31 Doedens en Houter, 1666, 155-163.

32 Doedens en Houter, 1666, 109-111, Roodhuyzen, 'De 'Admiraliteit van Friesland' en Harlingen', 65-66.

Tevergeefs. Wat niemand had verwacht, gebeurde. De Engelsen kwamen. Holmes vatte de resultaten samen als:

'I cannot give an exact accompt of what dammage the Dutch might sustaine by us, but certainly it must be great. I suppose your honour may have a most full accompt of it from Amsterdam. Our own loss was not very considerable haveing not above twelve men kill'd & wounded. The number of the ships burn't I suppose to be betweene 150 & 160 sayle'.³³

De meeste koopvaarders gingen in vlammen op. Slechts tien schepen ontkwamen. Een landingseenheid plunderde daarna het dorpje West-Terschelling en stak de huizen in brand.

Toen het nieuws over de ramp zich verspreidde, was de verslagenheid in de Republiek groot. Reders en andere investeerders leden enorme verliezen. Tijdgenoten raamden de totale schade op één miljoen gulden. De Amsterdamse beurs sloot voor enkele dagen. Nog net kon voorkomen worden dat het woonhuis van De Ruyter in Amsterdam werd geplunderd door een woedende volksmenigte, die hem verantwoordelijk hield voor dit debacle. Uit angst voor een mogelijke tweede, soortgelijke *raid* namen de Amsterdamse admiraliteit en die van het Noorderkwartier maatregelen om de kop van Noord-Holland, met name Den Helder en Texel te beschermen. Maar het gevaar was geweken. De Engelse vloot keerde terug naar haar thuishavens om opnieuw bevoorrad te worden.³⁴

Lessons learned?

Holmes' optreden had pijnlijk duidelijk gemaakt dat de bewaking van een deel van de kust had gefaald. Zeker als een oorlogsvloot na een confrontatie op zee in de havens werd opgelapt. Tijdens de latere oorlogen hebben de Staten-Generaal, de Staten van Holland en Zeeland en de admiraliteiten hier wel lering uit getrokken. De kustverdediging kreeg meer aandacht. Daarnaast maakte de succesvolle Tocht naar Chatham veel goed. De schade toegebracht aan de schepen op het Vlie en het platbranden van West-Terschelling was niet langer voorpaginanieuws. Chatham begon aan zijn lange publiciteitsmars. Maar veel Vlielanders en Terschellingens zagen Chatham vooral als de vergelding voor de 'Engelse furie' op het Vlie en West-Terschelling.

33 Ollard, *Man of War*, 157.

34 Doedens en Houter, 1666, 207-222.



Afb. 7. De Tocht naar Chatham. Het verbranden van de Engelse vloot op de rivier de Medway by Chatham, 20 juni 1667. Nederlandse en Engelse oorlogsschepen op zee. In het midden het veroverde vlaggenschip *The Royal Charles*. Tussen de brandende schepen varen meerdere sloepen. Geschilderd door Peter van de Velde (ca. 1668-1700). (Rijksmuseum, Amsterdam, inv. nr SK-A-307.)

Hoewel de instructie voor de admiraliteiten uit 1597 slechts bedoeld was voor één jaar, bleef zij tot het einde van de Republiek (1795) van kracht. Bij de Bataafse Omwenteling in 1795 werden de regionale admiraliteiten afgeschaft en vervangen door een Comité tot Zaken van de Marine. Een tweehonderdjarige gedecentraliseerde marineorganisatie behoorde weer tot het verleden. De wens van de Bourgondiërs om tot één centrale aansturing van het zeewezen te komen werd eindelijk werkelijkheid. De negentiende en twintigste eeuw kende een Ministerie van Marine, dat op 19 mei 1959 plaats maakte voor het huidige Ministerie van Defensie.

Gebruikte literatuur

Alphen, M.A. van, Dissel, A.M.C. van en Vliet, A.P. van (eindred.), *Kroniek der Zeemacht. Gedenkwaardige gebeurtenissen uit 525 jaar Nederlandse Marinegeschiedenis* (Amsterdam 2013).

Becht, H.E., *Statistische gegevens betreffende den handelsomzet van de Republiek der Verenigde Nederlanden gedurende de 17^e eeuw (1579-1715)* (Den Haag 1908).

Bruijn, J.R., *De admiraliteit van Amsterdam in rustiger jaren 1713-1751* (Amsterdam/Haarlem 1970).

Bruijn, J.R., *Varend verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de 17de en 18de eeuw* (Amsterdam 1998).

- Doedens, A. en Houter J., 1666. *De ramp van Vlieland en Terschelling* (Franeker 2013).
- Doedens, A. en Mulder, L., 1652-1654. *Engels Nederlandse oorlogen* (Zutphen 2016).
- Dragt, G.I.W., *De admiraliteit in Dokkum 1597-1645* (Dokkum 2012).
- Groen, P. (red.), Nimwegen, O. van, Prud'homme van Reine, R., Sicking, L. en Vliet, A. van, *De Tachtigjarige Oorlog. Van Opstand naar geregelde oorlog 1568-1648* (Amsterdam 2013).
- Hallema, A., 'Johan de Witt over Tjerk Hiddes: Friese admiraals in de 17^{de} eeuw door Holland miskend', in: *Marineblad* 76 (1966) 577-585.
- Kamminga, L., *Schepen van de Friese admiraliteit* (Leeuwarden 1973).
- Keikes, W.H., 'De voormalige admiraliteitsbehuizingen te Dokkum', in: *De Vrije Fries* 45 (1962) 166-181.
- Latham, R. en Matthews, W., (red.), *The Diary of Samuel Pepys*, 11 delen (Londen 1970-1983).
- Lemmers, A.A., *Van werf tot facilitair complex: 350 jaar marinegeschiedenis op Kattenburg* (Den Haag 2005).
- Lemmers, A.A., 'De Nederlandse admiraliteitssteden 1573-1795', in: *Marineblad* 123 (2013) nr. 5, p. 22-27.
- N.N., 'Tjerk Hiddes' sterfdag in Harlingen herdacht', in: *Ons Zeewezen* 56 (1967) nr. 1, 16-17.
- Ollard, R., *Man of War. Robert Holmes and the Restoration Navy* (Londen 1969).
- Prud'homme van Reine, R., *Zeehelden* (Amsterdam/Antwerpen 2005).
- Roodhuyzen, T., *De admiraliteit van Friesland* (Franeker 2003).
- Roodhuyzen, T., 'De 'Admiraliteit in Friesland' en Harlingen', in: *It Beaken* 77 (2015) 56-79.
- Sicking, L.H.J., *Zeemacht en onmacht. Maritieme politiek in de Nederlanden 1488-1558* (Amsterdam 1998).
- Swart, P., 'Medemblik en de West-Friese admiraliteit', in: *West-Friesland Oud & Nieuw* 76 (2009) 28-56.
- Terpstra, H., *Jacob van Neck. Amsterdams admiraal en regent* (Amsterdam 1950).
- Vliet, A.P. van, 'De Staatse vloot in de Tachtigjarige Oorlog', in: J.R. Bruijn en C.B. Wels (red.), *Met man en macht. De militaire geschiedenis van Nederland 1550-2000* (Amsterdam 2003).
- Vliet, A.P. van, 'Van "wangedrogt" naar Comité. De Zeeuwse marineorganisatie (1572-1795)', in: J.R. Bruijn, A.C. Meijer en A.P. van Vliet (red.), *Marinekapiteins uit de achttiende eeuw. Een Zeeuws elftal* (Middelburg 2000) 9-16.
- Vliet, A.P. van, 'Johan de Witt, grondlegger van de Staatse oorlogsvloot', in: *Marineblad* 124 (2014) nr. 8, 28-32.

Vliet, A.P. van, 'De ramp van Vlieland en Terschelling. 1666; De Ruyter afwezig; Holmes slaat toe', in: *Marineblad* 126 (2016) nr. 6, 27-30.

Waning, C.J.W., 'Ter ere van Veere en Vlissingen's roem', in: *Marineblad* 73 (1963) 843-870.

