

## De Zeven Provinciën



Het Kanonschot van Willem van de Velde de Jonge (1633-1707)  
(Rijksmuseum, Amsterdam)

### **De Zeven Provinciën in de 17e eeuw een economische en militaire maritieme grootmacht**

Evenals in de ons omringende landen verloor het protestantisme ook ons van onze traditionele trouw aan de feodale heersers van die dagen en van de dominantie van de Katholieke kerk. Hoewel dat al een psychologische en economische basis legde voor de veranderende machtsverhoudingen in de westerse wereld, vallen de opmerkelijke Nederlandse maritieme successen in de eerste helft van de 17e eeuw in meer strategische zin toch vooral te verklaren met: Het verval van de Spaanse macht die tot uitdrukking kwam in de voor Spanje ongunstig verlopende 30-jarige - en 80-jarige oorlog. Spanje leed op zee enkele gevoelige nederlagen (het verlies van de Spaanse Armada' in 1588 en de Slag bij Duins' in 1639) en vormde daar voorlopig geen machtsfactor

van betekenis meer De verwaarlozing van de Engelse vloot door de toenmalige revolutionaire spanningen. De nog nauwelijks begonnen opbouw van de Franse vloot, gevolg van de binnenlandse tegenstellingen en van de Franse gewoonte de beschikbare middelen gedurende de 30-jarige oorlog vooral op het leger te velde te richten en niet op de vloot. De afwezigheid van dreiging over land. Die afwezigheid was een gevolg van onze waterlinie, maar ook van de topografische afscherming die uitging van de coalitievorming tijdens de 30-jarige oorlog (1618-1648) waardoor met name Spanje niet meer over een route beschikte om haar nog altijd krachtige veldstrijdkrachten tegen ons in te zetten.

Bovendien oefende diezelfde oorlog al zoveel militaire en financiële druk uit op onze buurlanden dat die zich niet ook nog eens een militair avontuur tegen de Nederlanden konden permitteren.

Engeland en Nederland waren traditionele zee-mogendheden. Beide beschikten in de 17e eeuw over grote gevechtskracht en waren daarbij tot het einde van die eeuw volkomen aan elkaar gewaagd.

Spanje en Portugal onderscheidden zich als onverschrokken ontdekkingsreizigers en beschikten ook over een aanzienlijke gevechtskracht, maar niet op zee. Zij hielden te lang vast aan de tactiek van het enteren in een poging het zeegevecht zoveel mogelijk terug te brengen tot het vertrouwde gevecht te land, waar Engeland en Nederland overgingen tot het artillerieduel op afstand.

Frankrijk bezat eind 18e eeuw de bekwaamste scheepsontwerpers en stelde wetenschap en sleep-tanks tegenover ambacht en traditie, maar het ging gebukt onder desinteresse bij haar overheid

waardoor er te weinig nieuwbouw was, en materiaal en onderhoud onder de maat bleven. Bovendien ontbrak het scheepsleiding en bemanning aan maritieme traditie, en dat had zijn weerslag op vak- vkschap en moreel. Roem en carrière lagen in Frankrijk net als in Spanje bij het leger, niet bij de marine. Het is voorgekomen dat twee alleen varende Hollandse fregatten een Frans smaldeel in zicht liepen en prompt de mouwen opstroopten vanwege het vette prijsgeld, om tot hun woede te merken dat de Fransen het gevecht ontliepen...

Halverwege de eeuw bereikte Holland het toppunt van haar macht door de vruchtbare samenwerking van de Ruyter, de grootste vlootvoogd die Holland ooit bezat, en Johan de Witt, de briljante raads-pensionaris die de gelden vrijmaakte om samen met de Ruyter een sterke oorlogsvloot op te bouwen.

Wat de Franse minister van financiën Colbert was voor de Franse vloot, was Johan de Witt voor de Hollandse.

Nederland kon het zich aanvankelijk veroorloven zich te beperken tot een betrekkelijk kleine oorlogs-vloot die vaak zelfs voor een deel bestond uit gevorderde koopvaarders. Voor de Slag bij Duins' in 1639 bracht Nederland 94 zeilen in zee met in totaal bijna 2000 koppen. Gaandeweg moest het echter een grote en krachtige vloot in zee brengen omdat de economie vrijwel geheel beruiste de overzeese handel, en de concurrentie, met name Engeland, snel aan kracht won.

De verdeeldheid tussen de vijf admiraliteiten' maakte het daarbij moeilijk de vloot als een hechte een- heid te laten opereren, waar Engeland en Frankrijk het voordeel hadden van een één-koppige leiding.

Het is de verdienste van de Ruyter dat hij er toch in slaagde de voor de linie-tactiek vereiste eenheid en discipline te realiseren onder al die vaak eigenzinnige admiraals en onder officieren die niet gewend waren aan de minder intuïtieve tactieken van de moderne oorlogvoering ter zee. En door af te zien van de in het buitenland gangbare dwang bij het aanmonsteren (pressen) en door goed en op tijd te betalen en eventueel prijsgeld met de bemanning te delen, was men ook in staat zo'n grote oorlogsvloot te bemannen. Volgens een lijst uit 1666 bracht Nederland voor de Vierdaagse Zeeslag' 98 zeilen in zee met 30 tot 82 stukken en een bemanning van ruim 20.000 koppen. En dat terwijl Nederland in de 17e eeuw slechts kon beschikken over enkele tienduizenden zeelieden uit de koopvaardij op een totale bevolking van 2 miljoen. Op die vrijwilligheid valt overigens wel iets af te dingen omdat men in oorlogstijd de vissers en de koopvaardij verbood uit te lopen zodat er alleen op de slagvloot nog een boterham te verdienen viel. Na de moeizame Hollandse Oorlog' tegen ondermeer Frankrijk (1672-1678) was het met Holland echter als maritieme grootmacht gedaan, ook al bleef de VOC' nog lange tijd een machtige international en ook al sloot Holland het maritieme front in de gedaante van de gelijktijdig

gevoerde Derde Engelse Oorlog' (1672-1674) positief af. Dat veranderde ook niet toen Engeland begin 18e eeuw een inzinking beleefde als gevolg van uitgebreide corruptie bij de marine en de maritieme infrastructuur. De Britse zeemacht herleefde trouwens toen de Admiraliteit eind 18e eeuw ingreep, waarna met de Franse-Spaanse nederlaag in de Slag bij Trafalgar' (1805) de suprematie van de Britten zelfs zo volledig werd dat wij zijn gaan spreken van de "Pax Britannica", een periode van door de Britse macht afgedwongen vrede.

In tegenstelling tot wat vaak wordt gedacht, werd er door Holland in de handel met de Baltische landen aan de Oostzee, de "moedernegotie", veel meer verdiend dan in die met onze verre gebieds delen. Amsterdam is gebouwd met inkomsten uit de Baltische handel. Dat laat onverlet dat de handel op het Verre Oosten natuurlijk wel een grote rol speelde bij de financiering en vooral bij de motivatie van onze maritieme expansie.

En dat begon toen Philips II van Spanje zijn land in 1580 met Portugal verenigde en hij de haven faciliteiten van Lissabon afsloot voor de Hollandse handelsvloot, welk land hij immers beschouwde als een opstandige provincie. En tot dat moment hadden de Hollanders geen behoefte gehad aan de risicovolle handel op Indië omdat zij goed verdienden met de doorvoerhandel van de door de Portugezen in Lissabon aangelande goederen.

Wat de handel op Oost-Indië betreft waren de Spanjaarden tot dusver buiten beeld gebleven. Portugal had in die dagen namelijk een monopolie op de handel in de Oost omdat de Paus in 1494 met het verdrag van Tordesillas' Oost-Indië aan Portugal had toegewezen. Alléén de Molukken vormden door de onzekere lengtegraad ervan een conflictpunt totdat Portugal besloot het geschil af te kopen. Nu werd Spanje in zoverre een factor dat zij met de sluiting van de haven van Lissabon aan de basis stonden van het Engelse en het Hollandse besluit die goederen dan zelf maar in Indië te gaan halen. Bovendien speelde de kapitaalvlucht naar Amsterdam door de val van Antwerpen in 1585 een rol bij de financiering van dat overzeese avontuur, wat Holland een solide financanciële basis gaf voor de benodigde maritieme expansie. Engelsen en Hollanders richtten daarop de Oost-Indische Compagnie respectievelijk de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) op, de Engelsen in 1601 voor de handel op India, en de Hollanders in 1602 voor die op Oost-Indië. Maar wat de verdediging van de Portugese belangen in de Oost betreft stond Portugal er echter toch alleen voor. En Portugal telde in de 15e eeuw slechts 1 miljoen inwoners en slaagde er alleen dankzij de goede relaties tussen de vorstenhuizen tot 1580 in vrij van het machtige buurland Spanje te blijven. Portugal was dus een zwakke tegenstander, ook in Indië, maar dat Indië zo gemakkelijk op de Portugezen kon worden veroverd kwam toch vooral doordat het net als Spanje eind 16e eeuw in scheepsontwikkeling was gaan achterlopen. Het moderne goed zeilende Noord-Europese galjoen' bleek superieur over de logge Portugese kraak'. Bovendien was Portugal maritiem verzwakt door haar deelname aan de voor Spanje rampzalig verlopen Armada, en bovendien was de tot dan toe zorgvuldig door de Portugezen geheim gehouden zeeroute naar de Oost uitgelekt door de publicatie van het "Reys-Gheschrift van de navigatien der Portugaloyzers in Orienten", gevolgd door de "Itinerario, Voyage ofte Schipvaert naer Oost ofte Portugaels Indien" van Jan Huygen van Linschoten. En hoewel de Portugezen in de Oost veel minder gewelddadig te werk gingen dan de Spanjaarden in Midden- en Zuid-Amerika, veroorzaakte de zendingsdrang van de Jezuïten toch veel irritatie onder de locale vorsten. Die laatsten hadden daarom aanvankelijk liever met de Nederlanders en de Engelsen te maken die weliswaar ook stevig konden optreden, maar zonder de hun gezag ondermijnende geloofsijver. Uiteindelijk vielen zij gewoon ten prooi aan de geoliede politieke en maritieme oorlogs machine van deze twee nieuwkomers op het wereldtoneel.



**De Zeven Provinciën (1665), vlaggeschip van de Ruyter op de vooravond van de Vierdaagse Zeeslag'. Een fragment van het schilderij "Krijgsraad aan boord van de Zeven Provinciën" van Willem van de Velde de Oude (1611-1693).**

**Klik in de afbeelding voor hogere resolutie en op deze link voor het hele schilderij'.  
(Rijksmuseum, Amsterdam)**

## **De taken van de Nederlandse marine**

Tijdens de 80-jarige oorlog bestond de taak van de marine vooral uit de bestrijding van de Duinkerker kapers en de Spaanse Koningsschepen, en uit de blokkade van de haven van Duinkerke. Dat laatste vond plaats met één of meer kruis-eskaders in het kanaal, ten westen van het Kanaal of op de Noordzee, en onder eerbiediging van de overigens alleen officieel neutrale status van de Engelse Koningsschepen.

Spanje kon immers alleen troepen naar de Republiek verplaatsen door gebruik te maken van de zeeweg naar het in de zuidelijke Nederlanden gelegen Duinkerke, broeinest van kaapvaart door Vlaamse reders en steunpunt voor de Spaanse Koningsschepen.

Toen Duinkerke in 1646 met maritieme steun van Maarten Harpertzoon Tromp in Franse handen kwam, verviel deze taak. Alléén eind 17e eeuw was er, ondermeer met de kaperbrief voor Jan Bart uit handen van Lodewijk XIV in 1672, even een korte opleving van de Duinkerker kaapvaart.

Met de ondergang van de Spaanse Armada' (1588) en Slag bij Duins' (1639) was de Spaanse macht ter zee voorlopig gebroken. De 80-jarige oorlog zou in 1648 eindigen met de vrede van Münster, en daarmee kwam het accent van de Nederlandse maritieme activiteiten voortaan vooral te liggen op de oplopende spanningen met Engeland.

De visserij en de terugkerende konvooien van VOC-retourschepen vereisten daarbij regelmatig bescherming.

En natuurlijk moest de nationale veiligheid en het bezit van de overzeese gebiedsdelen verzekerd zijn. De Engelse macht ter zee was daarbij een voortdurende reden tot zorg en stortte de Republiek in een hele serie oorlogen, die in feite moeten worden beschouwd als handelsoorlogen.

De ontwikkeling van de Franse zeemacht begon pas eind 17e eeuw onder invloed van minister Colbert onder Lodewijk XIV enige vorm te krijgen. Deze vond echter na enkele decennia alweer haar einde in de Spaanse Successieoorlog tussen Frankrijk en een coalitie van Engeland, Nederland en Oostenrijk.