



**De Eerste Engels-Nederlandse Zeeoorlog – historische analyse,
technische analyse, afwijkingen onder historici**

The First Anglo-Dutch Naval War – Historical Analysis, Technical
Analysis, Discrepancies between Historics

První anglo-nizozemská válka-historická analýza, technická analýza,
nesrovnalosti mezi historiky

Bakalářská práce

Praktická nizozemská filologie

Dominik Malíšek

Verklaring:

Ik verklaar dat ik mijn bachelorscriptie zelfstandig geschreven heb en alle vakliteratuur en bronnen die ik gebruikt heb in de literatuurlijst heb vermeld.

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem svou bakalářskou práci napsal samostatně a že jsem v ní uvedl veškerou použitou literaturu a zdroje.

V Olomouci dne 6. května 2021

Dominik Malíšek

Dankbetuiging:

Ik wil graag van harte mijn dank betuigen aan mijn begeleider, Mgr. Jana

Engelbrechtová, Ph.D, voor haar waardevolle adviezen en opmerkingen die mij hebben geholpen bij het schrijven van mijn bachelorscriptie.

Inhoud

Inleiding	6
1. Historische analyse	8
1.1 De Nederlandse Republiek en haar superioriteit in de Europese zeehandel in de Gouden Eeuw..	8
1.2 De eerste Engelse-Nederlandse zeeoorlog 1652-1654	10
<i>Begin 1652</i>	10
1.3 Zeeslagen.....	12
<i>1.Slag bij Dover</i>	13
<i>Slag bij Plymouth</i>	14
<i>Slag bij Elba & Livorno</i>	15
<i>Slag bij Duins & Slag bij de Singels</i>	16
<i>Driedaagse Zeeslag</i>	19
<i>De Zeeslag bij Nieuwpoort</i>	20
<i>De Slag bij ter Heijde</i>	21
1.4 Vredesonderhandelingen en het einde van de oorlog.....	21
2. Technische analyse	23
2.1 Oorlogschepen	23
2.1.1 <i>Korte inleiding</i>	23
2.1.2 <i>Galjoen, Fregat, Linieschip, Fluitschip en Branders</i>	24
2.2 Gevechtstactiek.....	30
<i>De zogeheten Melée X Gevechtsslinie</i>	30
2.3 Scheepsopbouw.....	31
3. Wordt er iets anders aangegeven in de historische bronnen.....	33
(vooral ten gunste van eigen natie)?	33
<i>Onenigheden bij De Slag bij Dover</i>	34
<i>Onenigheden bij De slag bij Plymouth</i>	35
<i>Onenigheden bij de Slag bij Elba</i>	36
<i>Onenigheden bij de Slag bij ter Heijde</i>	37
<i>Onenigheden over het einde van de oorlog</i>	38
Conclusie.....	40
Bronnen.....	42
Literatuur bronnen:	42
Internetbronnen:.....	43
Anotace	44

Conclusion45
Resumé46

Inleiding

Het doel van deze bachelorscriptie is een grondige en dubbele analyse van de Eerste Engelse-Nederlands zeeoorlog van de zeventiende eeuw. Eerst zal ik proberen om alle belangrijke historische feiten te vermelden, zodat deze scriptie als een overzichtelijke historische analyse van de hele conflict beschouwd kan worden. Ik zal gebruik maken van een aantal hulphoofdstukken waarin ik me niet direct met de oorlog bezig zal houden maar waarin ik omstandigheden van belang daarmee verbonden zal noemen. Wat ook van belang is, als het over zeeoorlogen gaat, is natuurlijk de karakteristiek van de zeeslagen waar ik me ook mee zal bezighouden.

Deze bachelorscriptie werd uitgewerkt in de tijd van coronacrisis. Ik besloot om liever veel bronnen die online beschikbaar waren te gebruiken om door de crisis ontstaande complicaties te vermijden.

Het historisch verhaal van dit deel wordt vooral uitgewerkt op de boeken *The Dutch Republic* en *De last van veel geluk* terwijl de beschrijving van zeeslagen zich baseert grotendeels op *Dutch Warships in the Age of Sail*, de website www.thedutchgoldenage.nl en het artikel *Heldendaden der Nederlanders ter zee* van de Koninklijke Marine.

Na de historische analyse zal ik verdergaan met een gedetailleerde beschrijving van de vloten van beide zeemogendheden zodat deze scriptie ook voor een soort “technische” analyse kan staan.

Naast de historische feiten zal ik hierin dus ook proberen om een grondige technische beschrijving van de gebruikte schepen en (gewichtige) dingen daar omheen aan te geven en dat van zowel de Engelsen als de Nederlanders. In wezen zal ik focussen op de verschillen tussen de twee rivalen, dat wil zeggen wat de verschillen waren tussen de Engelse en de Nederlandse vloten. Dat betekent dat ik niet alleen een beschrijving ga maken van hoe de schepen eruitzagen maar ook van andere eigenschappen die van belang waren en wat voor typen schepen er werden gebruikt. Ik zal ook concrete schepen noemen. Dit deel zal ik als een vergelijking opbouwen. De steutelbronnen voor dit deel zijn de boeken *Warships of the Anglo-Dutch Wars 1652-74* en *Dutch Warships in the Age of Sail 1600-1714*, vaak aangevuld met bevindingen van het artikel *Enkele Aspecten met Betrekking tot de Scheepsbouw en het Leven aan Boord in de 17e en 18e Eeuw* dat te vinden is op <https://www.deruyter.org/scheepsbouw>.

De historische analyse samen met de technische analyse van de oorlogen maken dus de kern uit van deze bachelorscriptie. Het is mogelijk om een heleboel bronnen over dit thema te

vinden, maar het gaat bijna altijd om hetzij historische feiten met een paar technische details hetzij precies andersom. Deze scriptie probeert dus deze twee “extremen” samen te stellen, een “compromis” te maken tussen de twee benaderingswijzen in hoop om een completer en beter begrip van het hele zaak te bieden – wel geschiedenis gaan vertellen maar ook met praktische bevindingen daarbij zodat de lezer zich goed kan voorstellen waarom bijvoorbeeld de Nederlanders zo veel moeite hadden in de grote zeeslagen in de Eerste Engels-Nederlandse Zeeoorlog.

Daarboven streef ik nog ernaar in deze scriptie om een antwoord te geven op de vraag: Wordt er in de historische bronnen iets anders aangegeven door historici vooral ten gunste van hun eigen natie? Zo ja, hoe erg is dat? Tijdens mijn studie Nederlands (en ook tijdens mijn onderzoek) kwam ik een paar stellingen tegen die zeggen dat dit tijdvak in zekere zin als omstreden wordt beschouwd onder de historici. En hiermee bedoel ik niet alleen de verschillen tussen Nederlandse historici of tussen Engelse historici onderling, maar ook (en vooral) de verschillen tussen Nederlandse en Engelse bronnen. Met andere woorden dat de historici het niet helemaal eens mee zijn met bijvoorbeeld wie de bepaalde overwinning inderdaad haalde. Omdat ik deze bachelorscriptie op basis van Engelstalige (vooral Britse) en ook op basis van Nederlandstalige bronnen uitgewerkt heb, kwam ik een paar redelijk merkwaardige bevindingen tegen die ik hierin zou willen vermelden en die ons misschien het antwoord op de gestelde vraag zouden kunnen geven. Heeft zich dus althans een klein deel van die bitterheid waarmee deze oorlog gevochten werd in de zeventiende eeuw behouden en kwam die weer naar voren door de pennen van hedendaagse historici?

1. Historische analyse

1.1 De Nederlandse Republiek en haar superioriteit in de Europese zeehandel in de Gouden Eeuw

De zeventiende eeuw wordt in het Nederlands “de Gouden Eeuw” genoemd en het wordt zo genoemd om een goede reden. Destijds was Nederland een echte zeemogelijkheid vooral daarin wat de zeehandel betreft.

In de jaren twintig in de zeventiende eeuw deelden twee zeemogelijkheden, Nederlandse Republiek en Engeland, de Europese zeehandel. Het ging om allerlei soorten goederen, ook over die, die van het Verre Oosten naar Europa via schepen werden gebracht. Zowel Engeland als Nederland hadden goed gebruik gemaakt van hun Oost-Indische compagnieën.

Voor 1652 zagen ze elkaar hoogstens als mercantiele rivalen, vroeger zelfs als (handel)-partners omdat ze elkaar min of meer goed konden verstaan, beide landen waren een protestantse republiek en ze hadden veel doelen gemeen, met name om het expansionisme van de katholieke landen Frankrijk en Spanje te stoppen (Bender 2014: 30) De Engelsen hebben zelfs de Nederlanders geholpen tijdens de opstand tegen de Spanjaarden. Wat gebeurde er dus dat de twee zeemogelijkheden eigenlijk in niet een maar zelfs drie bitter zeeoorlogen met elkaar zijn betrokken?

Zoals al vermeld, in die tijd was Europa praktisch verdeeld in twee handelszones. Engeland was de topverkoper in het zuiden van Europa (namelijk in Spanje, Portugal en Italië) terwijl Nederland een vergelijkbare positie in het noorden had. De oorzaak hiervan was vooral het Spaanse embargo op Nederlandse goederen. Onder andere goederen was het meest belangrijke handelsproduct van Engeland de wol, die ze massaal naar de zuidelijke Europese landen (vooral Spanje) hadden uitgevoerd. Nederlanders, aan de andere kant, hadden de meeste winsten van de verkoop van peper en kruiden in het noorden gemaakt. Zo verdeeld werkte het goed voor een aantal jaren zonder grotere problemen of spanningen.

De oorzaak van de oorlog(en¹) lag dus in de verstoring van deze harmonie. In die tijd was de Republiek in wezen een veel sterkere handelsmogelijkheid dan Engeland, met meer schepen, een beter financieel systeem, lagere vrachttarieven en rentetarieven enz. Het duurde dus niet lang totdat de Republiek aan het einde van de jaren veertig begon de Engelse goederen

¹ In de zeventiende eeuw waren er drie Engelse-Nederlandse zeeoorlogen. De eerste, die in deze scriptie wordt beschreven en nog twee die al niet het onderwerp van deze scriptie zijn. Ook al hadden die twee oorlogen al verschillende aard dan de eerste, liggen veel oorzaken al hier.

opnieuw door te verkopen, voor een betere prijs en in grotere aantal in het zuiden (en zelfs in Engeland) te verkopen, en dat in een “adembenemende” snelheid (Israel 1995: 713-714).

In andere woorden, de Republiek begon snel de Engelse handelszone over te nemen terwijl ze haar eigen in het noorden behield. Daardoor kreeg zij geleidelijk de positie van handelshegemonie in de Europese zeehandel en hierdoor in de wereldzeehandel. Ten koste van Engeland. Dit konden de Engelsen natuurlijk niet toestaan. Een omkering op een dergelijke schaal en zo snel had ernstige gevolgen voor Londen, de Engelse scheepvaart en de Engelse lakenindustrie. Het heeft de Engelse-Nederlandse relaties onder zware druk gezet. Er was geen kans dat het zou worden geaccepteerd zonder een bittere en krachtige reactie (Israel 1995: 714).

In 1651 vaardigde het Engelse parlement een plechtig gezantschap af naar Den Haag om de Staten-Generaal een verregaande alliantie aan te bieden, gegrond op de gelijkheid van religie, staatsvorm en handelsbelang. Dat klonk goed op het eerste horen, maar wat de Engelsen feitelijk bedoelden was een bondgenootschap op voet van ongelijkheid, dat de kleine Republiek aan het grote Engeland ondergeschikt zou maken (Van Deursen 2004: 297).

De Nederlanders hadden hun voorstel beleefd van de hand gewezen maar ze wilden wel de ontstane spanningen bespreken. Maar de Engelsen maakten het duidelijk dat als de Republiek geen politieke ondergeschiktheid zou accepteren, ze andere maatregelen zouden nemen van ernstiger soort. Het duurde dus niet lang totdat het Engels parlement in augustus 1651 de Akte van Navigatie uitvaardigde.

De Akte had een specifiek doel. In wezen was het een verbod om goederen, die via Nederlandse schepen naar Engeland werden gebracht, daar te verkopen. In andere woorden, de Engelsen hebben de zeehandel tussen hun land en de Republiek illegaal gemaakt. Dit gold ietwat later ook voor de Engelse koloniën in de Cariben, waardoor de daar bloeiende handel tussen de koloniën stilgelegd werd.

Hoewel het een zware klap voor de Nederlanders was, was het niets wat hun handelssysteem fundamenteel zou bedreigen. Want Engeland was als een markt niet van zo een groot belang voor de Republiek als bijvoorbeeld Frankrijk, Spanje of de Baltische landen.

Op zichzelf genomen was die akte niet eens zo rampzalig. In de totale handelsomzet nam de vaart op Engeland niet zo een voorname plaats in dat het missen van deze inkomsten een fatale terugslag zou veroorzaken. Maar de Engelsen lieten het niet bij nieuwe regels alleen (Van Deursen 2004: 297).

Enige tijd later werden Nederlandse vrachtvaarders door Engelse oorlogsschepen of ook door vrijbuiters steeds vaker aangehouden. Zo hebben de Nederlanders, volgens de Engelsen, de

Akte van Navigatie en de Engelse wetten overtreden en ook de Engelse belangen geschaad. In feit was het al mogelijk om zo een gedrag als een gedrag van een oorlogvoerende mogeheid te kunnen beschouwen. Op dit moment was er al eigenlijk geen andere keus meer voor de Republiek dan zich op de oorlog voor te bereiden.

Alleen de akte zou dus geen oorlog veroorzaken. Wat de oorlog(en) dan zeker maakte, was de toenemende inmenging in de Nederlandse scheepvaart, op volle zee, door de Engelse marine en vrijbuiters. Deze kwelling was het Engelse antwoord op haar verliezen door Nederlandse handen sinds het einde van de jaren 1640, en nam gestaag toe, in 1651 werden niet minder dan 140 Nederlandse koopvaarders door de Engelsen in beslag genomen in het Kanaal, de Atlantische Oceaan, de Ierse Zee en het Caribisch gebied (Israel 1995: 715).

1.2 De eerste Engelse-Nederlandse zeeoorlog 1652-1654

Begin 1652

De oorlog werd op 7 juni 1652 officieel door Engeland aan Nederland verklaard, praktisch begon hij al ietwat eerder op 29 mei. Op deze dag vond de eerste botsing plaats. Admiraal Maarten Tromp raakte slaags met een aantal Engelse oorlogschepen onder het commando van Robert Blake in het Kanaal, dichtbij Dover.

Volgens de historicus Nico Brink heeft een kanon op het vlaggenschip van Robert Blake een schot geschoten die helemaal door het Nederlands vlagschip, *Brederode*, doorging. Het schot heeft de arm van een Nederlandse zeeman afgerukt. Tromp heeft het vuur beantwoord en hierdoor begonnen zowel de zeeslag als de zeeoorlog (Bender 2014: 63).

Hierna waren er al wat pogingen om nog de vrede te bewaren maar ze liepen op niets uit. De Engelsen hadden gewoon geen andere keus meer als ze nog een Europese mogeheid wilden blijven en als het Engelse lastigvallen van de Nederlandse handel door zou gaan, zou het snel de Nederlandse hegemonie beëindigen, wat hetzelfde voor de Nederlanders betekende.

Het is mogelijk om te zeggen dat Nederlanders in zekere zin de oorlog verwelkomden. Want aan het begin waren ze nog overtuigd over hun maritieme superioriteit, wat begrijpelijk was aangezien Nederland in de oorlog tegen Spanje sterk had getriomfeerd. Als de lastige situatie op geen andere manier opgelost kon worden, en die (snel) moest opgelost worden, dan zal het zo zijn, we gaan ons handel weer vrij maken van het Engelse lastigvallen en daarop nog een zeeoorlog winnen. Dat was het idee.

De Nederlanders zagen de toekomst met vertrouwen tegemoet, gewend als ze waren in elke zeeslag de overhand te behouden. De eerste oorlog tegen Engeland zou hun echter een flinke

ontnuchtering bezorgen omdat de Engelsen zich verre superieur toonden. Zij konden veel meer en veel betere schepen naar zee sturen, en ze hadden veel minder te verdedigen dan de Nederlanders, die hun koopvaarders op alle Europese vaarroutes moesten beschermen (Van Deursen 2004: 298).

Aan het begin was er geen sprake van machtsevenwicht, wat het aantal en ook de uitrusting van marine betreft. Gedurende de jaren 1649-1651 heeft het Engelse Parlement aanzienlijk de Engelse vloot uitgebreid en verbeterd om met de dreiging van de Royalisten om te gaan en om zich ook te kunnen verdedigen tegen vijandige Europese mogenheden. In 1650 beschikte de Engelse vloot over 72 schepen, het grootste deel van hen veel groter, zwaarder en beter bewapend dan de Nederlandse schepen.

Aan de andere hand hadden de Nederlanders, ofwel de Admiraliteiten, veel oorlogschepen verkocht na de vrede met Spanje, inclusief Tromps vlaggeschip *Aemilia* (600 ton, 57 kanonnen) om meer geld te besparen, denkend, dat er geen oorlog op de horizon was.

In 1650 bestond de Nederlandse oorlogsvloot alleen maar uit 62 oorlogschepen, wat ongeveer de helft van het aantal uit 1630-1640 was en waar veel van in slechte toestand, oud of ouderwets waren of ze nog helemaal hersteld moesten worden voordat ze de zee op konden.

Het aantal oorlogschepen in verschillende groepen volgens gewicht in 1650 (in tonnen)²

	2501- 3000	2001- 2500	1501- 2000	1001- 1500	501- 1000	100 – 500	Totaal
Engeland	1	0	1	12	32	26	72
Verenigde Provinciën	0	0	0	0	21	41	62

In de bovenstaande tabel is het dus goed zichtbaar wie de overhand, wat de middelen betreft, behield. Met minder schepen en, aangezien het grootste deel van hen geen partij voor de Engelse oorlogschepen in open gevecht was, had de Republiek een zeer kleine kans om deze oorlog te winnen. En sterker nog, bijna alle strategische voordelen lagen bij Engeland.

Hier aan toegevoegd, met een ligging aan de loef van de Verenigde Provinciën, dwars op de Nederlandse scheepvaartroutes en met de wind die het grootste deel van het jaar uit het westen waaide, waren de Engelsen geografisch beter geplaatst om de handel en scheepvaart van hun vijand te verstoren dan andersom. En tenslotte waren de Nederlanders met hun

² Bender, *Dutch Warships in the Age of Sail 1600-1714*, bl. 26

behoefte om de Deense zee-engte (de Sont) te beveiligen – van groter belang voor hen dan voor de Engelsen – gedreven om hun krachten veel meer te verspreiden dan hun tegenstander (Israel 1995: 716).

Zover leek het dus alsof een nederlaag onvermijdelijk was voor de Nederlanders. Was er dus eigenlijk iets waarmee ze de Engelsen overtroffen? Eigenlijk wel – twee dingen die met elkaar samenhangen. Vanaf het begin, ondanks alles dat boven vermeld wordt, triomfeerden de Nederlanders vooral in zeeslagen van kleinere schaal, dankzij zowel superieure bekwaamheid en meer ervaringen van Nederlandse bemanningen als uitstekende leiding van de Nederlandse Admiralen, namelijk Maarten Tromp en Michiel de Ruyter. En verder nog wegens Engelse tactische flaters die nog moeite hadden met de implementatie van een nieuwe tactiek³.

De sterkste maar tegelijkertijd enige troef van de Republiek was dat zij altijd beschikte over zeer capabele vlootvoogden. Maar deze mannen misten de middelen om op voet van gelijkheid met de Engelsen te strijden (Van Deursen 2004: 298).

Toen het conflict doorging, werd de superioriteit van de vloot van de *Commonwealth* echter steeds duidelijker. De eerste Engelse-Nederlandse oorlog in het Kanaal, behalve een uitzondering, uitte zich in een reeks Engelse overwinningen en vernederende nederlagen voor de Republiek van Verenigde Provinciën.

1.3 Zeeslagen

Zoals al vermeld is het doel van dit werk om de oorlog met zoveel details mogelijk te beschrijven. Daarom worden hier in dit werk ook concrete zeeslagen uitvoerig beschreven, evenredig voor de lengte van deze scriptie. Wat de eerste oorlog betreft, spreken we over acht grote zeeslagen (na de Slag bij Dover) en nog een klein aantal andere die niet van zo groot belang waren en hier dus niet worden vermeld. Laat ons dus verdergaan met het beschrijven van de oorlog door bepaalde zeeslagen en hun gevolgen voor de continuatie van de oorlog.

³ Deze nieuwe tactiek, de voorafgaande en de verschillen daartussen worden nader beschreven later in de tweede deel van dit werk in het hoofdstuk Gevechtstactiek.

Zeeslagen van de Eerste Engelse-Nederlandse oorlog in 1652-1654

Datum	Benaming Engels X Benaming Nederlands	Winnaar (Uitkomst)
29 mei 1652	<i>the Battle of Dover</i> X <i>de Slag bij Dover</i>	Niemand
26 august 1652	<i>the Battle of Plymouth</i> X <i>de Slag bij Plymouth</i>	Nederlandse zege
8 september 1652	<i>the Battle of Monte Cristo (or Elba)</i> X <i>Slag bij Elba</i>	Nederlandse zege
8 oktober 1652	<i>the Battle of Kentish Knock</i> X <i>de Slag bij de Hoofden (of de Slag bij Duins)</i>	Engelse zege
10 december 1652	<i>the Battle of Dungeness</i> X <i>de Slag bij de Singels</i>	Nederlandse zege
28 februari – 2 maart 1653	<i>the Battle of Portland (the Three Days' Battle)</i> X <i>de Driedaagse Zeeslag</i>	Engelse zege
14 maart 1653	<i>the Battle of Leghorn (Livorno)</i> X <i>de Slag bij Livorno</i>	Nederlandse zege
12 – 13 juni 1653	<i>the Battle of the Gabbard</i> X <i>Zeeslag bij Nieuwpoort (de Slag van de Gabbardbank)</i>	Engelse zege
8-10 augustus 1653	<i>the Battle of Scheveningen</i> X <i>de Slag bij ter Heide</i>	Engelse zege

Bender, *Dutch Warships in the Age of Sail 1600-1714*, bl. 63-82,

<https://historiek.net/engels-nederlandse-oorlogen-samenvatting/136744/>

1.Slag bij Dover

Het vechten in de eerste Engelse-Nederlandse zeeoorlog begon dus in het Kanaal op 29 mei 1652 met een zeeslag tussen de Engelsen en Tromps vloot bij Dover. De Nederlandse vloot heeft daar toen een konvooi koopvaarders begeleid. Volgens de historici vereisten de

Engelsen in die tijd dat alle niet-Engelse schepen hun vlag hijsen om aan te duiden dat het schip het Engelse schip groet. Dat heeft het vlaggenschip van Tromp niet gedaan, hij wilde dat niet doen wegens het recent gedrag van Engeland tegen Nederland. *General at Sea* Blake heeft drie waarschuwingsschoten gelost, het derde, zoals al vermeld, heeft een Nederlandse zeeman gewond en kort hierna heeft Tromp het vuur beantwoord.

Ondanks het feit dat deze zeeslag als de eerste aangegeven wordt, was het geen echte zeeslag in vergelijking met die andere. Beide landen waren toen nog (officieel) neutraal, het ontstaan van de slag was dus een resultaat alleen van emotionele spanningen. Het duurde (alleen) 5 uren met een paar schotwisselingen en ook al waren beide vloten beschadigd, was het niets ernstigs voor zowel de Engelsen en Nederlanders. Metaforisch gezegd, een paar scheldwoorden, blauwe plekken en littekens. Gezien hun neutraliteit wilden zowel de Engelsen als de Nederlanders bij deze slag de vloot van hun rivaal (nog) niet vernietigen maar alleen, aan de Engelse kant, *teach the disrespectfull Dutch a lesson*, en aan de Nederlandse kant zeker te maken dat hun koopvaarders veilig verder konden varen. Bij schemering trok de Nederlandse vloot zich terug – het konvooi kon al verder varen - ze hadden verder dus daar niets aan om daar met de Engelsen te vechten.

De Engelsen namen twee Nederlandse achterblijvers gevangen: de Sint Laurens, die door hen werd teruggenomen maar niet gebruikt, en de Sint Maria, die in zinkende toestand werd achtergelaten en later zijn weg naar Nederland bereikte. Tromp bood toen zijn excuses aan Blake aan en vroeg om teruggave van de prijs, maar dit werd door Blake geweigerd. Een winnaar was er hier dus eigenlijk niet, het enige (belangrijk) resultaat van deze zeeslag was het (inofficiële) begin van de oorlog (www1: 2021).

Slag bij Plymouth

De volgende noemenswaardige botsing vond plaats bij Plymouth op 26 augustus 1652. Engeland en Nederland waren toen al enige tijd officieel in oorlogsstaat. De Engelsen zagen de Republiek niet als een tegestander die een ernstige bedreiging voor hen kon vormen maar eerder als een klein rijk dat, aangezien zijn grootheid, te rijk was geworden en met wie een oorlog voeren heel lucratief kon zijn. Vanaf het begin vochten ze dus niet om dominantie te tonen maar om veel winst te maken. Dit begon met deze zeeslag te veranderen.

Bij de Slag bij Dover was er geen winnaar maar het is mogelijk te zeggen dat het toen al begon te blijken dat de Engelsen overhand hadden. De uitkomst van de slag was een gelijkspel maar de Nederlanders hadden meer schepen (40) in de slag betrokken dan de Engelsen (25).

Het kwam dus enigszins onverwacht dat het resultaat van de Slag bij Plymouth eigenlijk de Nederlandse zege was, ook al werd (en wordt) het in Engeland niet zo gepresenteerd. Sterker nog is het mogelijk om deze zeeslag (ofwel de uitkomst daarvan) als het begin van Michiel de Ruyters loopbaan als een “zeeheld” te beschouwen want het was min of meer zijn verdienste dat het zo afgelopen was.

In augustus 1652 kruiste commandeur Michiel Adriaansz de Ruyter (1600-1676) met 36 oorlogsschepen ten zuiden van de Britse eilanden om Hollandse koopvaardijsschepen te beschermen die van en naar Spaanse wateren voeren (www2: 2021). De Engelse vloot (47 oorlogsschepen), onder het commando van Sir George Ayusce, eerder een vriend van De Ruyter, patrouilleerde in het Kanaal met de opdracht om zowel de Engelse zeehandel te beschermen als de Nederlandse zeehandel te bemoien. De Engelsen vielen het konvooi dat De Ruyter escorteerde aan maar de resulterende Slag bij Plymouth was besluiteloos. (Bender 2014: 65).

De Engelsen hadden het Nederlandse konvooi gespot (31 oorlogsschepen als escorte) voor de kust van Plymouth. Ze vielen de Nederlandse schepen vanuit het noorden aan, vanwaar de wind waaide. Dit maakte het mogelijk om het Nederlandse konvooi in te halen en toen ze binnen bereik kwamen probeerden ze een nieuwe tactiek toe te passen - ze begonnen een gevechtlinie te vormen.

Maar als ze zagen dat de Nederlandse schepen zich niet voor het vechten bereidden, dachten ze dat ze helemaal niet willen vechten waardoor ze in de ogen van de snelste oorlogsschepen een gemakkelijke prooi zijn geworden. Deze schepen, waaronder Ayscues vlaggenschip *George* en de *Vanguard* van zijn vice-admiraal William Haddock, hadden de formatie verbroken in de hoop tijdens een lopende strijd achterblijvende Nederlandse koopvaarders te vangen. (www1: 2021).

Zo is het gebeurd dat ongeveer de helft van de Engelse vloot was achtergebleven terwijl de andere helft vooruit voer. Op dit moment heeft het eskader van De Ruyters oorlogsschepen zich onverwacht van het konvooi gescheiden om de komende Engelse schepen in de strijd te ontmoeten. Omdat de Engelse schepen hun gevechtlinie hadden verbroken hadden ze dan op dat moment geen andere keus meer dan met de Nederlanders in de zogeheten *mêlée* te vechten, waarin de Nederlanders uitblonken.

Na hete strijd, om niet ernstig beschadigd te worden, moest de helft van de Engelse vloot terugtrekken. En als de tweede helft (langzamere en zwakkere schepen) die nog niet in de strijd betrokken was zag dat de eerste helft was verslagen verloren ze de zin om te vechten.

De Nederlanders vochten dus de aanval met groot succes af en ze bewaarden ook hun konvooi. De Engelsen, aan de andere kant, voeren terug naar hun havens om daar de benodigde reparaties te ondergaan. Na de slag trok Sir George Ayscue zich terug uit verdere dienst op zee. (Bender 2014: 65).

Slag bij Elba & Livorno

De Slag bij Elba was een vergelijkbaar geval, wat de proces en uitkomst betreft. Hieraan is ook goed zichtbaar dat de Nederlanders triomfeerden als het om kleinschalige slagen ging met het doel vooral om hun zeehandel te beschermen.

Jan van Galen was toen in 1652 de Nederlandse commandant in de Middenlandse zee benoemd. Zijn missie was om de Nederlandse handel te beschermen, Engelse marineoperaties te verstoren en de Engelse handel aan te vallen. De Engelse vloot in de Middellandse Zee was verdeeld in twee wijd verspreide squadrons en werd gehinderd door politieke aangestelden en politieke onrust. De divisie met vier schepen van Richard Badiley werd verslagen door een groep Nederlandse schepen ter grootte van een squadron (ongeveer 12 schepen) op 6 september 1652 nabij de eilanden Elba en Monte Cristo voor de Toscaanse kust van Italië. Door de terugtrekking van Badiley kon Van Galen het andere Engelse squadron in Leghorn (Livorno) gedurende zes maanden blokkeren. (Bender 2014: 67)

Het andere Engelse squadron was onder het commando van Henry Appleton. In maart 1653 keerde het squadron van Badiley, eerder door de Nederlandse vloot bij Elba verslagen, terug naar het gebied. Toen de Nederlanders zagen, dan de Engelsen terugkeren, voeren ze de Engelsen tegenmoet. Op dit moment probeerde Appleton de al niet geblokkeerde haven te verlaten om later hun krachten te bundelen. Toen veranderden de Nederlanders hun koers om het squadron van Appleton in te halen. Het is de Nederlanders gelukt eerst het squadron van Appleton te verslaan en daarna (weer) ook de schepen van Badiley. (www1: 2021)

Het overblijfsel van de Engelsen trok zich na deze nederlaag terug uit de Middellandse Zee, hoewel de Nederlandse commandant Jan van Galen sneuvelde in de slag bij Livorno. Hij was een Duitser die lang diende als een kapitein van de Amsterdam Admiraliteit. (Bender 2014: 72)

Ook al waren deze zeeslagen beide kleinschalig, waren ze van groot belang voor de hele oorlog. Want in hun eerste oorlog met Engeland waren de Nederlanders slechter in de gevechten in het Kanaal, maar ze wonnen de beslissende controle over de Middellandse Zee bij de Slag bij Livorno op 14 maart 1653 (of Leghorn op 4 maart zoals opgetekend door de Engelsen) (Bender 2014: 73)

Het heeft zeker een rol gespeeld bij de keuze van de Engelsen om dan 20 schepen na de Slag bij Duins naar de Middellandse zee te sturen waardoor Tromp dan later een overwinning kon halen bij de Slag bij de Singels.

Slag bij Duins & Slag bij de Singels

Het meest opvallend bij deze slag is het feit dat dit eigenlijk de eerste poging van de Nederlandse kant is om de Engelsen direct aan te vallen in plaats van alleen hun koopvaarderkovooien beschermen wat tot dusver alles was dat ze hebben gedaan. Daarom is het misschien zo rampzalig voor de Nederlanders verlopen. Deze zeeslag wordt beschouwd als een belangrijk keerpunt voor de hele oorlog. Het ging om een tweedaagse zeeslag.

Na zijn mislukking bij de Shetlandeilanden was Tromp geschorst door de Staten-Generaal en hierna was Witte de With tot opperbevelhebber van de geconfedereerde Nederlandse vloot benoemd.

Het was op initiatief van Witte de With van de Admiraliteit van de Maze. Hij stelde voor dat het nodig is om niet alleen zich te verdedigen maar ook proberen om hun rivaal ernstige schade toe te brengen, het best de Engelse vloot helemaal te vernietigen. Op 5 oktober 1652 vertrok hij samen met Vice-Commandant De Ruyter van Schooneveld om de Engelse vloot aan te vallen die ankerde bij The Downs bij Dover.

Toen de vloten op 8 oktober eindelijk bijeenkwamen, beschikten de Verenigde Provinciën over 62 schepen en ongeveer 1.900 kanonnen en 7.000 mannen; *The Commonwealth* van Engeland 68 schepen onder generaal op zee Robert Blake met ongeveer 2.400 kanonnen en 10.000 mannen. De Engelsen overtroffen de Nederlanders dus in aantal en sterker nog, zoals al eerder vermeld, waren de Engelse schepen gewoon beter in alle opzichten. Ondanks het feit dat de Nederlanders zwaar in het nadeel waren (en ondanks de onenigheid van andere bevelhebbers) besloot de With toch de aanval voort te zetten (www1: 2021).

Deze zeeslag was een totale Engelse zege, en een totale ramp voor de Nederlanders waarschijnlijk ten gevolge van twee dingen.

Ten eerste was dit voor de eerste keer dat de Nederlandse en de Engelse vloot volop in strijd kwamen. Het duurde niet lang voordat het duidelijk begon te blijken dat de Nederlandse vloot gewoon niet op kon tegen de Engelse. Superieure Engelse schepen, die in een gevechtlinie stonden, hebben de Nederlandse vloot zwaar beschadigd door een volle laag te schieten geconcentreerd op bepaalde schepen, terwijl de Nederlandse schepen probeerden met hun rivaal in de *mêlée* te vechten. Dit had zeer klein succes, omdat de Engelse schepen, door in de

gevechtlinie te staan, zich wederzijds beschermden. Rond 19.00 uur stopten de gevechten vanwege het begin van de duisternis.

Ten tweede, Nederlandse schepen, onder het bevel van Zeelandse kapiteins die zich verzetten tegen de Hollandse dominantie (en een hekel aan De With hadden) in de politiek van Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden, hadden zich gewoon terug getrokken (www2: 2021).

Toch wilde de With nog een keer de Engelsen aanvallen, met 49 schepen tegen 84. Toen ze binnen bereik kwamen werden ze al beschoten vanuit de Engelse gevechtlinie. En weer, kort na het begin, is het gebleken dat de Engelsen duidelijk de overhand begonnen te krijgen.

Michiel de Ruyter en Cornelis Evertsen wisten De With nu te overtuigen het onvermijdelijke te aanvaarden en de Nederlandse vloot trok zich laat in de middag terug naar het oosten, gevolgd door Blake; zoals De With het boos beschreef: “als een kudde schapen op de vlucht voor de wolven” (www1: 2021).

Het is mogelijk om te zeggen dat dit ook voor de eerste keer was dat de Engelsen goed gebruik hebben gemaakt van de nieuwe tactiek, het gebruik om de zogenaamde *linieschepen* in een gevechtlinie in te zetten, waarmee ze tot dan toe moeite hadden.

En voor de Nederlanders is het hierna duidelijk geworden dat als ze hun positie willen behouden van een zeemogelijkheid, ze hun vloot flink moesten uitbreiden en helemaal moderniseren.

Er is echter ook iets goeds van deze zeeslag voor de Nederlanders uitgekomen. Na deze zeeslag dachten de Engelsen, dat het een totale nederlaag voor de Nederlanders was en ze stuurden 20 schepen naar de Middellandse Zee omdat ze na de slag bij Livorno de controle daarover verloren hebben. Hierdoor hebben ze echter hun vloot in het Kanaal verzwakt. Dit voordeel werd later door Tromp benut bij de Slag bij de Singels.

De Slag bij de Singels vond plaats op 10 december 1652. Ongeveer negen dagen daarvoor kreeg Maarten Tromp, die terug in dienst als opperbevelhebber was, na Witte de Withs fiasco bij de Slag bij Duins, met het bevel om een konvooi koopvaarders die naar Indië voeren te beschermen.

Nadat het konvooi succesvol geëscorteerd werd, probeerde Tromp in het Kanaal de Engelse vloot te betrappen. Die heeft hij in de nabijheid van Dover gevonden onder het commando van Robert Blake en omdat de Engelsen ongeveer 20 schepen naar de Middellandse Zee hadden gestuurd, waren ze nu in de minderheid (ruim 90 Nederlandse schepen versus ruim 40 Engelse).

De Engelsen probeerden een paar dagen de Nederlandse vloot te ontwijken maar wegens weeromstandigheden lukte het na een dag of twee niet meer en dus werd de strijd gestreden dichtbij de kaap van Dungeness (www1: 2021).

Dit was de enige Nederlandse zege in het Kanaal. Het is Tromp niet gelukt om de Engelse vloot te vernietigen, maar wel om die zwaar te beschadigen. Na het vallen van de duisternis trok Blake zich terug en de Engelsen hebben koers gezet naar hun ankerplaats in Downs. Na deze zeeslag hebben de Nederlanders een tijdelijk controle over het Kanaal gekregen. Dat duurde niet lang zoals het straks mogelijk te zien zal zijn.

Een belangrijk resultaat dat hieruit voortvloeide voor de Engelsen is de zogeheten *Ordering of the fleet in fighting* of *Fighting Instructions* die een tijd later in maart 1653 van kracht werd. Dit is ontstaan door samenwerking van Blake met andere *General-at-Sea* Richard Deane. De oorzaak hiervoor was dat bij de Slag bij de Singels sommige schepen weigerden te vechten tegen de Nederlandse overmacht ondanks het feit dat het een bevel van hun Admiraal was.

Het onderwerp hiervan was dus dat “*all the ships of every squadron shall endeavour to keep in line with the chief*” (alle schepen van elk eskader zullen trachten in lijn te blijven met de commandant) (Konstam 2011: 38).

In andere woorden, van de schepen werd verwacht dat ze zich in een gevechtlinie zouden vormen en verder alleen dat doen wat het bevel van de vlootadmiraal is waardoor de macht van de positie van de admiraal zeer versterkt werd.

Driedaagse Zeeslag

De slag om Portland was een van de epische slagen van het zeiltijdperk. Dit was een driedaags gevecht dat begon bij Portland en doorging over het Kanaal. (Bender 2014: 70)

Aan het begin van februari 1653 escorteerde Tromp (weer) een konvooi koopvaarders door het Kanaal die naar de Atlantische Oceaan voeren. Nadat het konvooi veilig de oceaan bereikte keerde Tromp terug. Maar op de weg terug besloot hij nog in La Rochelle te ankeren om zijn vloot te laten herstellen en bevoorraden. Bij de terugreis werden de Nederlanders op 28 februari 1653 echter opgewacht door een zeventig schepen tellende vloot onder bevel van de Britse admiraals Blake, George Monk (1608-1670) en Richard Deane (1610-1653). (Marine 2021: 27-29)

De eerste dag zag er veelbelovend voor de Nederlanders uit, net aan het begin is het bijna gelukt om het vlaggenschip van de Engelse vloot gevangen te nemen, namelijk het vlaggenschip van Robert Blake, *Triumph*. Blake zelf raakte ernstig gewond, de *Triumph* was zwaar beschadigd door het vlaggenschip van Tromp *Brederode* en verloor veel mannen, dood

of ernstig gewond. Hierna werd de situatie echter meer en meer stabiel en de strijd ging de hele dag door met zwaar vuur van beide kanten, moeilijk om te zeggen wie de overhand kreeg (www1: 2021).

Diverse schepen gingen aan beide zijden verloren, totdat Tromp een aantal Britse fregatten koers zag zetten richting de onbeschermdde koopvaardijsschepen. Tromp zag kans zijn oorlogsschepen te hergroeperen en de fregatten te verjagen, maar met de strijd was het voor die dag gedaan (Marine 2021: 28).

De tweede dag begon min of meer op dezelfde manier maar op deze dag begonnen de Nederlanders gebrek aan munitie te hebben. Wat er nog over was moesten ze herverdelen, waarbij de vlagofficieren voorrang kregen. Aan het einde van de dag zaten de meeste Nederlandse oorlogsschepen zonder buskruit en kanonkogels.

Laat op de derde dag kwam er onweer met sterke stormwind. Blake wilde geen onnodig risico lopen en de Engelse vloot trok zich terug uit het strijd ook al konden de Nederlanders al niet langer dan ongeveer een uur vechten. Op deze dag werd hij nog gewond aan zijn dijbeen.

De volgende dag was min of meer de Engelse vloot weer in een toestand om verder te kunnen vechten en in de ochtend zochten ze hun vijand. Maar die was daar al niet meer. Tromp is inmiddels met zijn vloot ook teruggetrokken en was al op weg naar Nederland.

Het is niet helemaal mogelijk om de winnaar vast te stellen maar omdat na deze zeeslag de Engelsen weer controle over het Kanaal kregen worden de Engelsen als winnaars gepresenteerd. En nog wegens een theorie, dat als de zeeslag door was gegaan, de Nederlandse vloot blijkbaar vernietigd zou worden (Bender 2014: 70).

De Zeeslag bij Nieuwpoort

Dit was eigenlijk de grootste ramp en de ergste Nederlandse nederlaag van de hele oorlog. De Engelse vloot van honderd schepen onder het commando van *Generals-at-Sea* George Monck, Richard Deane en later ook van Admiraal Robert Blake kwam in strijd in de Noordzee met de Nederlandse vloot met een vergelijkbaar aantal schepen met de bevelhebbers Maarten Tromp en Witte de With (www1: 2021).

De reden voor deze zeeslag was het feit dat nadat de Engelsen weer controle hadden over het Kanaal, ze de Nederlandse vaartroutes van de Noordzee gingen blokkeren. Als dat zou doorgaan zou de hele zeehandel van de Republiek stilgelegd worden. Aangezien de Nederlandse bevelhebbers wisten dat ze geen partij voor de Engelsen waren na de Driedaagse Zeeslag, was het niets meer dan een wanhopige poging.

Er zijn twee redenen waarom het zo afliep. Ten eerste, net als bij de Slag bij Duins is het de Engelsen hier gelukt om feilloos een gevechtlinie te vormen net voor het begin van deze zeeslag en alle (veelvuldige) pogingen van de Nederlanders daarna om de linie aan te tasten leverden niet alleen geen succes op maar eerder veel doden, gewonden en gezonken schepen aan de Nederlandse kant. Ten tweede, tijdens het naderen van de Engelse schepen, die nog steeds de linie formatie handhaafden, ontstond echter een windstilte. Verscheidene Nederlandse bodems raakten hierdoor van hun smaldelen afgescheiden en vielen ten prooi aan de Britse overmacht (Marine 2021: 31-32).

Als resultaat van deze strijd legden de Engelsen een nauwe blokkade op van de Nederlandse kust en havens waardoor de handel gesloten werd en grote financiële verliezen veroorzaakt werden. De strijd onthulde ook de lafheid van veel Nederlandse kapiteins, meestal, maar niet uitsluitend, degenen die het bevel voerden over gehuurde schepen. Er was minstens één incident van munterij door de bemanning van een gehuurd schip, de *Hoop* (Bender 2014: 75).

De Slag bij ter Heijde

De laatste zeeslag van de Eerste Engels-Nederlandse Oorlog was de slag om Scheveningen (bekend als de Slag bij Ter Heijde in Holland), die werd uitgevochten op 8-10 augustus 1653. De vloot van *Commonwealth* onder leiding van *General-at-Sea* Monck blokkeerde de Nederlandse kust, en met het stilstaan van de Nederlandse handel, ging admiraal Tromp de zee op om de blokkade te doorbreken. (Konstam 2011: 32)

Op 8 augustus hebben de Engelsen Tromp gespot en vervolgden ze hem naar het zuiden, waarbij ze voor het donker twee Nederlandse schepen tot zinken brachten. Dit maakte het echter mogelijk voor de *With*, die dichtbij Texel was, weg te glippen en de volgende dag met Tromp bij Scheveningen hun krachten te bundelen, direct naast het kleine dorpje Ter Heijde. Tromp had zichzelf voor het begin van de zeeslag gepositioneerd door briljant manoeuvreren ten noorden van de Engelse vloot.

Om de Engelse squadrons uit elkaar te halen, werd de eerste Nederlandse aanval geleid door branders. Hoewel de meeste Engelse schepen de dreiging wisten te ontwijken, werd de *Oak* met 32 kanonnen in brand gestoken en werd de *Worcester* met 44 kanonnen zwaar beschadigd maar wist de brand te blussen. (Konstam 2011: 32)

Het ging om een zware strijd waarin Maarten Tromp al in een vroeg stadium van de strijd sneuvelde. Hij werd neergeschoten door een scherpschutter maar dit werd geheim gehouden tot het eind van de slag om het Nederlandse moreel niet te laten vallen.

De Slag om Scheveningen was een tactische nederlaag voor Nederland, maar een strategische overwinning. De Engelse vloot raakte zo beschadigd in de strijd dat de nauwe blokkade van de Nederlandse kust en havens werd doorbroken. (Bender 2014: 79)

1.4 Vredesonderhandelingen en het einde van de oorlog

Er wordt gesteld dat de Eerste Zeeoorlog gewonnen is door de Engelsen omdat ze de laatste zeeslag hebben gewonnen maar in dat geval was dat een Pyrrusoverwinning of, volgens sommigen (en naar mijn mening ook), helemaal geen. Engeland heeft wel de grote slagen in de Noordzee gewonnen maar buiten het Kanaal triomfeerden overal de Nederlanders.

Engeland won de zeeslagen in de Noordzee, maar slaagde er niet in de oorlog te winnen, vanwege de impact van het Nederlandse strategische en maritieme tegenoffensief buiten het Kanaal. De Engelsen konden hun kracht niet verspreiden om de Nederlandse greep op de belangrijkste vaarroutes te breken, weg van de thuiswateren. Het gevolg was dat de scheepvaart en zeehandel in Engeland in nog grotere mate verlamd raakten dan die van de Nederlanders. (Israel 1995: 721)

Als bondgenoten van Denemarken hebben de Nederlanders de Engelse zeehandel met Baltische landen helemaal stilgelegd – tijdens 1653 voer er geen Engelse koopvaarder door de Sont. Na de slagen bij Elba en Livorno gaven Engelsen de Middelandse Zee helemaal op voor de rest van de oorlog waardoor die totaal onder controle van de Republiek kwam. En sterker nog, in Oost-Indië, van de Perzische golf tot de Chinese Zee begon de maritieme supremantie van de VOC steeds duidelijker te blijken.

Naar mijn mening is het dus moeilijk om echt te bepalen van wie de lauweren waren. Want zo werd het uiteindelijk gewoon onmogelijk voor beiden om de oorlog voort te zetten. Volgens Van Deursen (2004: 299) was de tijd aan het einde van 1653 rijp voor onderhandelingen.

In november 1653 besloten Cromwell en het Parlement dat ze er genoeg van hadden en ze begonnen eraan te denken om vrede te sluiten zonder veel winst uit de oorlog te halen. De vredesonderhandelingen duurden maanden voort, en aan het einde moesten de Engelse leiders eigenlijk elke gedachte aan materiële winst opgeven.

Teneinde bleef er van de Engelsen maar een eis. Dat was een belofte van de Republiek om nooit meer een Prins van Oranje als stadhouder te benoemen of iemand anders van het Huis Oranje-Nassau.

De Nederlandse onderhandelaars weigerden echter op die eis in te gaan, maar de pas aangestelde raadpensionaris Johan de Witt heeft toen de impasse doorbroken. Hij onder-

handelde verder namens de Staten van Holland, die van hun kant in een geheim verdrag wel de gevraagde belofte vastlegden (Van Deursen 2004: 300).

Dit geheim verdrag heette Akte van Seclusie. Op 22 april 1654 werd het vredesverdrag te Westminster ondertekend, waardoor het oorlog eindigde. Beide partijen voelden zich moreel winnaar van de zeeoorlog. De Republiek bleef een sterke handelsnatie en bouwde weer een sterke vloot op, terwijl de Engelsen – die de meeste gevechten op zee hadden gewonnen – meenden met de Vrede van Westminster een goede slag te hebben geslagen. De handelsrivaliteit en onderlinge schermutselingen bleven echter doorgaan, vooral in het verre Indië, waar de VOC en de Britse East India Company (EIC) elkaar zoveel mogelijk dwars zaten. (Koops: 2021) Zowel de kosten als de verliezen van de oorlog waren enorm, terwijl er zeer weinig was opgelost. De oorlog en de catastrofale verliezen kostten beide landen zeer veel geld en ze kregen terug alleen veel doden, onrust en, metaforisch gezegd, een langdurig bittere nasmaak in hun mond als ze de naam van de rivaalnatie uitspraken.

2. Technische analyse

2.1 Oorlogschepen

2.1.1 Korte inleiding

In 1652 hadden alleen de Nederlanders en Engelsen vloten waarvan de macht met elkaar vergeleken kon worden. De toestand van Spaanse vloot was in achteruitgang, Zweden en Denemarken hadden alleen kleine vloten die vooral in de Baltische Zee handelden en de Fransen moesten nog de noodzakelijke infrastructuur bouwen om een vloot van zulke grootte en macht te kunnen produceren (Konstam 2011: 7).

Sprekend over eisen en infrastructuur, wat was dan noodzakelijk om een grote en machtige vloot te kunnen bouwen en vervolgens onderhouden? Want het bouwen van een oorlogsvloot was inderdaad niets makkelijk, zowel als daarop komende herstellingen en onderhoudswerkzaamheden.

Ten eerste moesten er in het land deskundigen zijn die de vereiste kennis hadden. Want het bouwen van een schip van zo'n omvang was een heel gecompliceerd, duur en lang proces dat gemiddeld een jaar duurde, afhankelijk van de grootte van het schip, de staat van scheepswerven, de ter beschikking staande financiën enz. Zulke deskundigen waren destijds vooral onder de Engelsen en de Nederlanders te vinden, daarom lieten bijvoorbeeld de Spanjaarden hun oorlogschepen bij de Nederlandse scheepswerven maken.

Op eerste blik is het mogelijk om te zeggen dat de twee zeemogheden vergelijkbare schepen in de oorlogen hadden gebruikt, tenminste wat de types schepen betreft. De meest voorkomende types waren het **fregat** en het **linieschip**. Maar er was ook een aantal andere typen schepen (vooral aan de Nederlandse kant) zoals het **fluitschip** en **branschepen**, de **crommesteven**, de **jacht** en nog een aantal anderen. De twee laatste zullen in dit werk echter niet nader beschreven worden.

Wat de grootte en uitrusting betreft, zowel als de constructie, functie en kosten, zat er al een groot aantal van belangrijke verschillen tussen die bijvoorbeeld definieerden voor welke strategie het beste zou zijn om voor te opteren in een zeeslag.

Zulke schepen waren destijds een waar "technisch mirakel", het meest complexe product gemaakt door de mens voor de Industriële Revolutie. Het was een resultaat van gecombineerd werk van een aantal ambachtsmannen, namelijk timmermannen, touwmakers, ijzerwerkers, geweer makers, zeilmakers en nog een aantal anderen (Konstam 2011: 23). En wanneer een splinternieuw schip uiteindelijk klaargemaakt en te water gelaten was, was het noodzakelijk om 100–600 (afhankelijk van de grootte) zeelui te vinden om het schip te kunnen besturen.

2.1.2 Galjoen, Fregat, Linieschip, Fluitschip en Branders

Rond het begin van de Eerste Zeeoorlog bestond zowel de Engelse als de Nederlandse oorlogsvloot in principe uit twee typen schepen: het **fregat** (*frigate*) en het “**groot schip**” (*great ship*). Het “groot schip” later werd een zogeheten “**linieschip**” of “**schip van de lijn**” (*ship-of-the-line*) en is ontwikkeld uit de **galjoenen** (*galleons*) die bijvoorbeeld tegen de Spaanse Armada in 1588 onder de Engelse vlag vochten (Konstam 2011: 10).

Laat ons beginnen met het galjoen. Een galjoen was een houten schip gebruikt in de zestiende eeuw en aan het begin van de zeventiende eeuw. Het heeft dus geen of zeer kleine rol gespeeld in de zeeoorlogen van de zeventiende eeuw, maar het wordt hier vermeld omdat dit schip als een soort “voorvader” van het linieschip beschouwd kan worden. Kenmerkend voor dit schip was het idee om over alles te beschikken, dat wil zeggen dat het schip niet te klein en ook niet te groot was, een redelijk bewapening en wendbaarheid had. De meeste nadruk was gelegd op het vermogen om snel te kunnen varen, indien noodzakelijk. Een schip typisch voor de Elizabethaanse (tweede helft van zestiende eeuw) en Jacobijnse tijdperk (eerst kwart van zeventiende eeuw).

Het fregat was een schip dat staat, laat ons zeggen, ergens tussen het galjoen en het linieschip. Het ging om een groter, zwaarder, duurzamer, beter bewapend schip dan een galjoen, maar ook kleiner, lichter, sneller en met minder vuurkracht dan een linieschip.

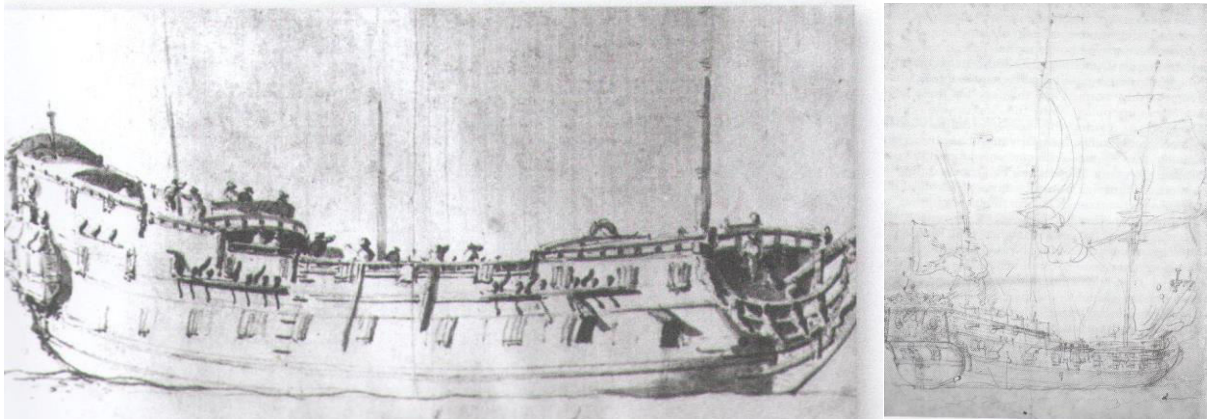
Wat Engeland betreft, het schip werd geïntroduceerd in 1645 en de reden daarvoor was dit – de Engelsen wilden niet met hun linieschepen “morsen” om de Royalisten ermee te achtervolgen. Er was ook een aantal havens door de Royalisten bezet, die geblokkeerd moesten worden, zodat ze de Republikeinen niet konden bedreigen. Omdat de Nederlandse vloot een ernstige bedreiging vormde, wilden de Engelsen de macht van hun vloot niet delen en ze wilden de problemen, veroorzaakt door de Royalisten, snel oplossen.

Daarom hadden ze snelle en tegelijkertijd krachtige schepen nodig die dit soort problemen van minder belang konden oplossen zonder dat er een aantal linieschepen hiervoor gebruikt moest worden.

Fregatten bleken gunstig te zijn en het Engelse parlement heeft besluiten om meer schepen van dit type te bouwen. De eerste drie waren *Assurance*, *Adventure* and *Nonsuch*. In 1649 had de Commonwealth marine acht fregatten ter beschikking en ze waren van plan om meer te bouwen. Er is echter later gebleken dat de fregatten wel effectief zijn, maar alleen als het om handelingen dichtbij thuishavens gaat, voor uitgebreide activiteiten waren ze al iets te klein. Het Parlement heeft dus een nieuw type van grotere fregatten voorgesteld waardoor het verschil tussen een fregat en een linieschip begon te verdwijnen (Konstam 2011: 12).

In Europa waren ze al wat tijd eerder geïntroduceerd met name in Duinkerken in de jaren twintig van de zeventiende eeuw. Het ging ook om kleine, maar brede en snelle oorlogschepen die “fregatten” werden benoemd. De definitie van het fregat veranderde in de loop der jaren maar het is mogelijk, ook laat in de zeventiende eeuw om een schip van ongeveer 20 tot 40 kanonnen aan boord en alleen op een dek als een fregat te beschouwen. In vergelijking met het linesschip is dus opvallend vooral het kleiner aantal dekken, waardoor het schip natuurlijk minder kanonnen aan boord kon hebben.

Links zien we de nog niet helemaal complete *Adventure* die zoals al vermeld een van de eerste fregatten was in dienst van de *Royal Navy*. Het schip rechts is een van de vroegste fregatten en haar naam is waarschijnlijk *Sancte Michal*. Ook al is het beeld te klein om meer details te bepalen, denk ik, dat het hier ook goed zichtbaar is dat het een laag, relatief klein schip is dat alleen een dek met kanonnen heeft. (Bender 2014: 25)



Konstam, *Warhips of the Anglo-Dutch Wars 1652-1654*, bl. 13. Bender, *Dutch Warships in the age of Sail*, bl. 25

Het Fluitschip was primair een Nederlandse koopvaarder. Maar tijdens de oorlog zochten de Nederlanders enkele wijzen waarop ze hun oorlogsvloot zouden kunnen verbreden. Ze probeerden dus van hun enkele koopvaarders oorlogschepen te maken. Het is echter niet goed afgelopen omdat het schip een bolvormige romp had met te weinig ruimte voor kanonnen om veel goederen daar te kunnen bewaren en dat maakte het traag, klungelig en onwerkzaam in de strijd.

Branders of brandschepen waren vooral oude of veel beschadigde schepen – dus ontbeerlijke schepen die aangestoken werden en daarna tegen een linie linesschepen gestuurd om hun linie door te breken. Soms gebeurde er ook dat het schip ontplofte omdat hetzij er opzettelijk buskruit aan boord gelaten was hetzij het schip tegen een andere botste waardoor ze beide in brand staken waarna het buskruit aan boord van de andere schip explodeerde.

Het lineschip, dat later het meest voorkomende type van oorlogschepen in beide vloten was geworden, was al iets anders. Het ging om heel wat groter, zwaarder bewapend schip, natuurlijk ten koste van haar snelheid en wendbaarheid. De reden voor deze verandering was dat de nadruk bij de scheepbouw, in tegenstelling tot de galjoenen (en fregat), al niet meer gelegd was op de al genoemde eigenschappen - toen waren al de gewenste eigenschappen duurzaamheid, vuurkracht en grootheid geworden. Waarom? De oorzaak hiervoor lag in een algemene verandering van oorlogsvoering op zee.

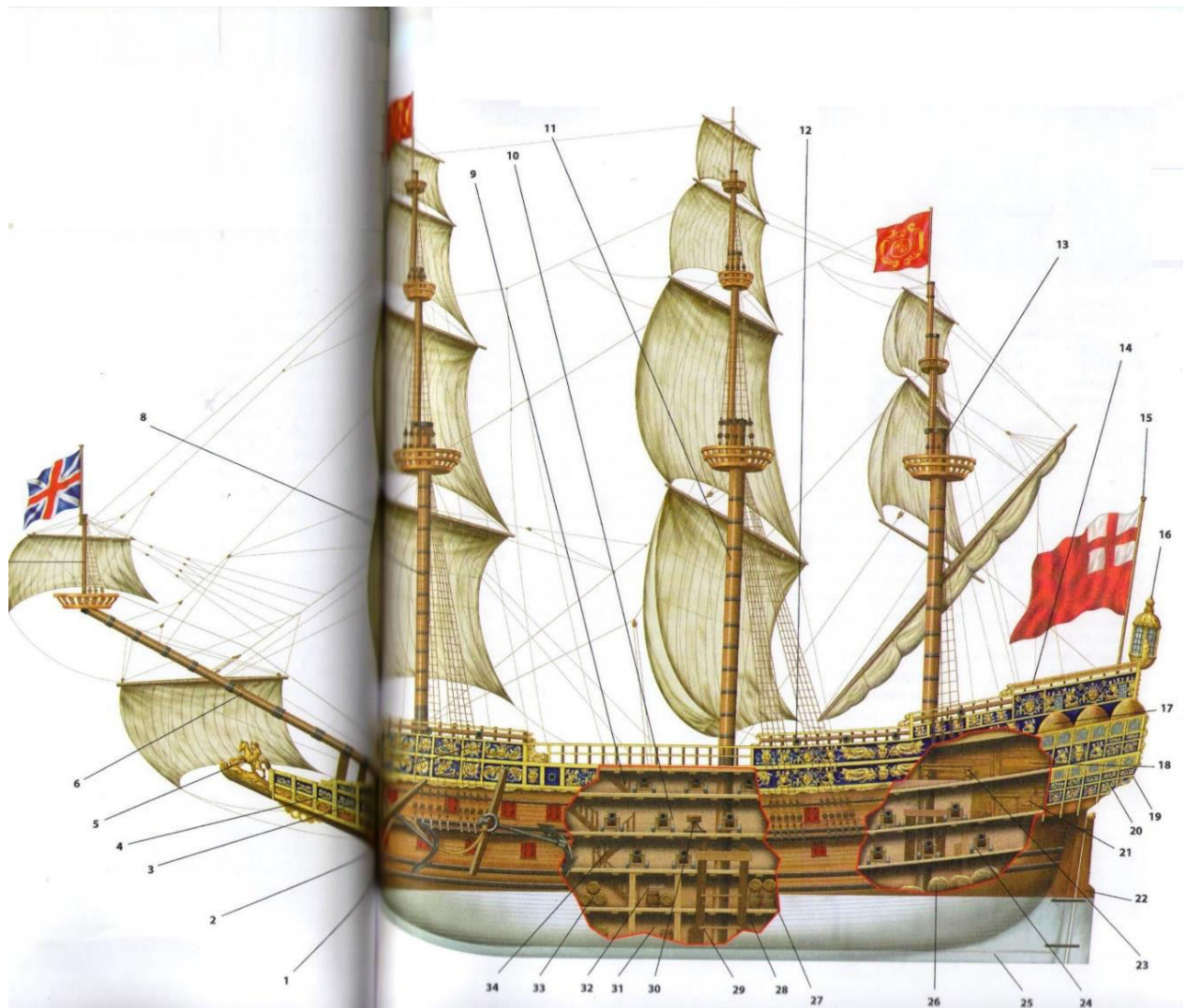
Linieschepen waren inderdaad heel duur. De kosten van de schepen waren zo hoog dat de Engelse koning Charles I een speciale belasting moest invoeren, de zogenaamde *Ship Money*. Een belasting die een grote rol heeft gespeeld in de groeiende onrust die uiteindelijk leidde tot de uitbraak van burgeroorlog in Engeland en uiteindelijk zelfs tot zijn executie (Konstam 2011: 11).

Van de Nederlandse en de Engelse vloot was het de Engelse, die meer, grotere en oorlogschepen met meer kanonnen aan boord had. Daarom probeerden ze dus met deze tactiek zo veel mogelijk aan de slag te gaan. Maar hierover schrijf ik nog meer in het hoofdstuk Gevechtstactiek. Om een goed beeld van een lineschip te tonen volgt er hierbeneden een afbeelding van de zogeheten *The Sovereign*. Ook al was het een heel bijzonder schip was, vooral wat de grootte, versiering, kosten en aantal kanonnen aan boord betreft, is dit misschien het beste voorbeeld van een lineschip. Het lineschip was in zekere zin immers een Engelse “uitvinding” en daarom is het passend dat we de karakteristiek van een lineschip met een Engels schip gaan toelichten. Ietwat later volgt de *Brederode* om te laten zien dat Nederlandse oorlogschepen hetzelfde type schepen als de Engelse waren maar anders gebouwd.

De *Sovereign of the Seas* was gebouwd te Woolwich onder de leiding van Engelse *Master Shipwright* Peter Pett. Het duurde 3 jaar en velen twijfelden tijdens de constructie of het zelfs mogelijk is om een schip van zo'n grootte te bouwen. Het was toen ook het duurste schip ter wereld.

Het schip vocht in alle drie zeeoorlogen van de zeventiende eeuw, voor de eerste keer als het vlaggenschip van Robert Blake bij Slag bij Duins in oktober 1652. Daar heeft het een bijnaam gekregen die *De Gouden Duivel* luidde, waarschijnlijk volgens haar vermogen om zeer veel schade aan te richten. Ook al was het schip het grootste schip in de Engelse vloot, was het inderdaad dit dat het bijzonder maakte – het aantal kanonnen (106) aan boord. (Konstam 2011: 26)

The Sovereign ofwel *De Sovereign of the Seas* van 1652 tijdens (voor) de Slag bij Duins.



Konstam, *Warships of the Anglo-Dutch Wars 1652-54*, bl. 28-29

1 anker en kraanbank	13 bezaansmast	25 achterstevenknie
2 stam en scheg	14 poepdek (achterdek)	26 ballast
3 vooronder	15 vlaggenmast	27 cockpit
4 voorsteven	16 achtersteven (met lantaarns)	28 achterraum
5 stevenbeeld	17 achterdekversiereing	29 kettingpompen
6 boegspriet	18 schipscabine	30 kaapstaander
7 sprietzeil en maststeng	19 achterstevensversiering	31 laadruim
8 voormast	20 versiering	32 orlopedek en kabel-tier
9 bovendek	21 lagerschipscabine	33 bergingen
10 middendek	22 roer	34 benedendek
11 grote mast	23 Admiraalscabine	
12 achterdek	24 wapenkamer	

Sovereign of the Seas (eerste klasse)

Gebouwd: 1637

Gewicht: 1 522 tonnen

Lengte : 127 voeten (ongeveer 40 meter)

Hoogte (met diepgang ongeveer 20 voeten) : 66 voeten (ruim 20 meter)

Bewapening (volgens het aantal ponden die een kanon ineens kon schieten): 106 kanonnen (20x 42 ponden, 8x32, 32x18, 46x12)

The Sovereign was een linieschip van eerste klasse (*First Rate*). De wijze waarop schepen werden verdeeld in klassen was heel simpel – de grootste en zwaarste schepen met het grootste aantal kanonnen aan boord hoorden bij de eerste, kleiner en lichter (bewapend) bij tweede, nog lichter en kleiner bij de derde enz.

Een linieschip was dus een enorm, zwaar schip met drie grote masten waaraan zeilen vastgemaakt waren (nummer 8,11, 13) dat (natuurlijk) samen met het stuurwiel (14) aan boord en roer (22) in het water het schip beheersbaar maakten. Het had 2 of 3 dekken waarin de kanonnen stonden boven het zeeniveau zodat ze konden schieten en nog (ongeveer) 2 dekken meestal onder het zeeniveau waar voorraden, kanonkogels, vaten met buskruit en allerlei goederen bewaard waren.

Op de maststeng en vlaggenmast had het schip meestal de vlag (of het wapen) bevestigd van het land waarbij het hoorde. Een linieschip werd meestal versierd aan de voorsteven en achtersteven en soms helemaal niet (vooral later aan de Nederlandse kant). De voorsteven was ook een plaats aan boord waar “toiletten” waren, d.w.z. kamertjes met schijtgaten waardoor de uitwerpselen direct in zee gingen.

Op het beeld zien we de kaapstaander (30) binnen, op de tweede dek maar meestal stond hij aan boord. Het was een toestel dat werd gebruikt, door ronddraaien, om het anker en de zeilen op te halen. Het werd ook vaak gebruikt op het land in havens om zware lasten op te heffen.

Nog een belangrijk toestel, dat men niet kan zien tenzij ze binnen het schip zijn is in dit geval de kettingpomp (29). Ondanks het feit dat dit toestel niet veel bekend is was het wel van groot belang. Het werd gebruikt om het lekwater uit de laagste dekken omhoog op te pompen zodat het het schip (vooral bij slechte weer) niet dreigde te zinken. (Zick 2021: 8)

Brederode

Brederode (derde klasse)



Gebouwd: 1646

Gewicht: 920 tonnen

Lengte: 132 voeten (ruim 40 meter)

Hoogte: 32 voeten (ongeveer 10 meter)

Diepgang: bijna 14 voeten (ruim 4 meter)

Bewapening: 54 kanonnen (4x36, 12x24,
8x18, 20x12, 10x6)

Konstam, *Warships of the Anglo-Dutch Wars 1652-74*, bl. 21

In vergelijking met *The Sovereign* is het op eerste blik opmerkelijk dat het schip bijna even breed was maar een groot deel kleiner en ook lichter met half aantal kanonnen aan boord. Dit was de Nederlands standaard in de vroege stadia van Engelse-Nederlandse oorlogen – breed, laag schip van stevige constructie met redelijke bewapening en lage diepgang zodat het in de ondiepe water van de Nederlandse kustgebied kon varen.

Brederode was het vlaggenschip van de Nederlandse vloot in de Eerste Zeeoorlog soms onder de vlag van Admiraal Maarten Tromp en soms onder de vlag van Michiel de Ruyter. Het schip was gebouwd in de scheepswerven door de Admiraliteit van de Maze te Rotterdam in 1646 onder de leiding van de bouwmeester Jan Salomonsszoon van de Tempel en genoemd naar Johan van Brederode. (Konstam 2011: 20)

Brederode nam deel aan alle belangrijke zeeslagen van de Eerste Zeeoorlog die het schip overleefde ondanks dat ze bijna altijd midden in de strijd zat. Admiraal Tromp sneuvelde aan boord van *Brederode* tijdens de laatste Slag bij Ter Heide in 1653.

2.2 Gevechtstaktiek

De nieuwe taktiek van een gevechtlinie van lineschepen, die zo vaak in deze scriptie wordt vermeld is pas na het begin van de Eerste Engelse-Nederlandse zeeoorlog voorgekomen. Vóór de Eerste Engels-Nederlandse oorlog waren zeeslagen niets meer dan ongeplande melées, die meer op de luchtgevechten van de Eerste Wereldoorlog leken dan op wat we normaal associëren met zeeslagen van het zeiltijdperk. (Konstam 2011: 34)

De zogeheten Melée X Gevechtlinie

Vroeger vocht elk schip in een zeeslag, laat maar zeggen, voor zichzelf. Dat wil zeggen, dat kort nadat het begin van de zeeslag, het enige doel van elk schip was om alleen één schip van de vijand aan te vallen, van de loefzijde, en dan te proberen dat schip in de zogeheten *melée* te doen zinken of gevang te nemen door de mast en tuigage uit te schakelen of door aan boord te gaan (Bender 2014: 30). En dat zonder enige hulp of een ander soort medewerking van andere schepen, want die streefden naar hetzelfde doel. En als dat lukte, ging het door op hetzelfde manier. Een vloot van bijvoorbeeld vijftien schepen vocht dus als een groep van vijftien enkelingen, helemaal zonder of met zeer weinig samenwerking.

De nieuwe taktiek was precies het tegenoverstelde. Het is moeilijk om vast te stellen of de nieuwe taktiek kwam wegens de nieuwe typen schepen of de schepen waren opeens anders gebouwd wegens de nieuwe taktiek, maar waarschijnlijk het laatste. Ik zou zeggen dat deze ontwikkeling gewoon lijkt op alle ontwikkeling oorlogsvoering door de hele geschiedenis. Eerst komt iets nieuws en in een klein aantal en ook in een kleine vorm, dan wordt daar meer (en verbeterde) versies van gebouwd (gemaakt) en voordat het te chaotisch wordt krijgt iemand het idee hoe dit het best gebruikt zou kunnen worden.

Dus in tegenstelling tot vroeger begonnen de schepen van elk vloot niet meteen de vijand aan te vallen, elk schip voor zichzelf, maar ze vormden een linie, volgens het bevel van de vlootadmiraal. Nadat een linie gevormd was (het best voordat de vijand het ook heeft gedaan) tot tevredenheid van de admiraal, begonnen de schepen te schieten met een volle laag. Zoals het nu waarschijnlijk mogelijk is om voor te stellen, het schip moest dus (best) op de gewenste plaats blijven, hierdoor werden dus snelheid en wendbaarheid van zeer klein belang. Aan de andere kant moest het schip het schieten van de vijand kunnen volhouden als een bewegingloze schietschijf en dat kon het best als een groot, duurzaam schip.

In dit opzicht was het heel eenvoudiger geworden, er was veel minder plaats voor heldenmoed (of lafheid) van een enkeling. Simpel genoeg, hoe meer schepen, hoe beter. En sterker nog, hoe groter en zwaarder bewapende schepen, hoe beter.

2.3 Scheepsopbouw

Zoals al eerder aangeduid, ging het om een zeer gecompliceerd en lang proces dat veel samenwerking vereiste. De schepen werden gebouwd in de tijd van vrede omdat de scheepswerven in de oorlogtijd met herstellingen en voltooiing van de al gebouwde schepen bezig waren.

Oorlogschepen die in de drie zeeoorlogen van de zeventiende eeuw vochten werden gebouwd bij gespecialiseerde scheepswerven. Aan de Engelse kant spreken wij over vijf *royal dockyards* te Chatham, Deptford, Harwich, Portsmouth en Woolwich en aan de Nederlandse kant zijn dat negen Nederlandse provinciale Admiraliteitswerven – Amsterdam, Enkhuizen, Harlingen, Hoorn, Medemblik, Middelburg, Rotterdam en Vlissingen (Konstam 2011: 23).

Sommige kleinere (oorlog)schepen (vooral fregatten) werden gebouwd in normale scheepswerven en wat Nederland betreft had de VOC ook haar eigen scheepswerf te Amsterdam.

De Nederlandse oorlogsscheepsbouw had aanzienlijke voordelen ten opzichte van haar concurrenten, met name Engeland en Frankrijk. Het zou schepen goedkoper en sneller kunnen bouwen, dankzij superieure technologie (zoals door wind aangedreven zagerijen) en de aanwezigheid in de directe omgeving van de scheepswerven van zowel een groot aantal geschoold personeelsbestand als allerlei soorten marinevoorraden. (Bender 2014: 36)

De duur van de bouw van een lineschip was verschillend. Nederlanders, wegens hun beter systeem en ook omdat ze kleinere en lichter bewapende schepen bouwden, konden het schip helemaal klaarmaken binnen een jaar terwijl bij de Engelsen de duur ongeveer twee keer langer of nog meer was.

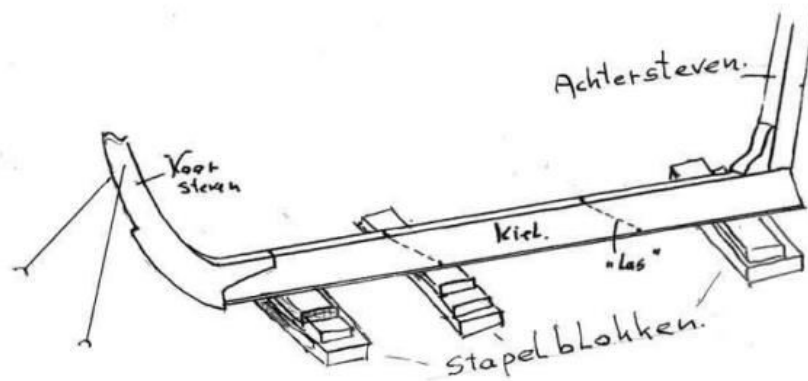
Het bouwen van een splinternieuw schip begon al als samenwerking van de Admiraliteiten met de bouwmeesters. De basisafmetingen werden door de Admiraliteiten aangegeven aan de bouwmeester en hij zette de constructie dan voort met mogelijke aanpassingen naar zijn wil.

Een belangrijke factor voor de snelheid van het opbouw was natuurlijk de bereikbaarheid van bronnen onmisbaar voor de bouw. Hierin waren de Engelsen ook benadeeld in vergelijking met Nederlanders waardoor het ook voor hen moeilijker was om met het opbouw door te gaan wat dan resulteerde in langere duur van de bouw.

Voor de constructie van een nieuw schip was het nodig om ongeveer 3000 bomen te kappen. Nederlanders verkregen het hout (eik voor rompen) uit Polen of Duitsland en ook (pijnboom voor masten) uit Scandinavië, Pruisen of weer Polen via Maas en Rijn naar Dordrecht in het zuiden of naar Zaandam, Enkhuizen en Hoorn in het Noorden. De Engelsen daarentegen verwierfden het eikhout uit *New Forest* en *Forest Dean* in Engeland en de pijnboomhout uit

hetzij ook Scandinavië of Rusland hetzij uit hun Amerikaanse koloniën waarop ze echter vaak lang moesten wachten. En verder hadden de schipbouwers nog veel andere materialen nodig zoals canvas, ijzer, teer, hennep en zeildoeken.

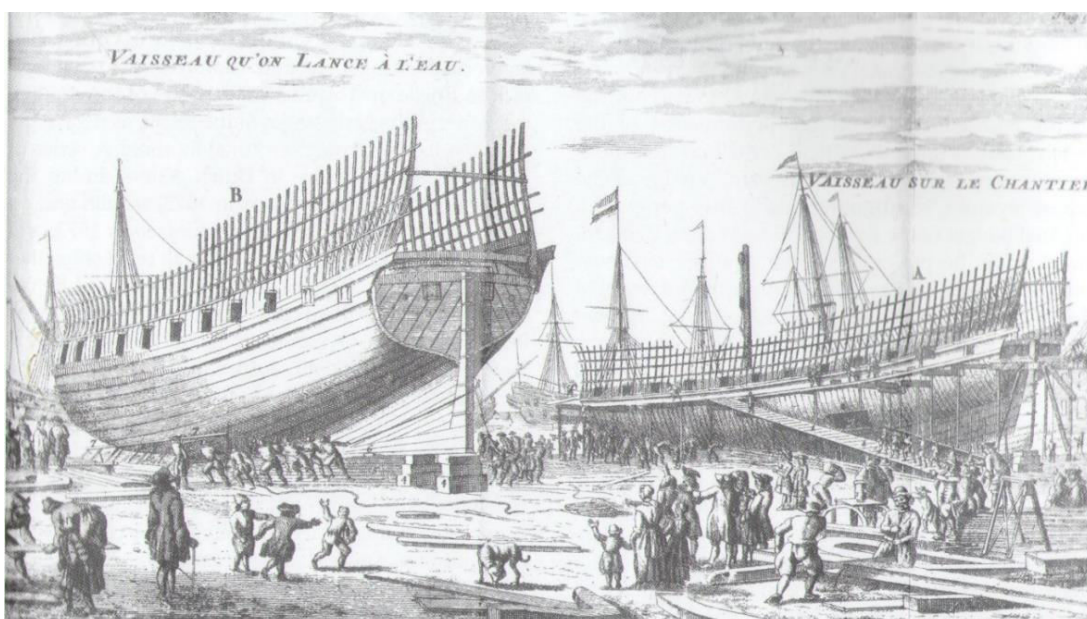
De bouw begon met het leggen van de kiel (de ruggengraat van het schip), die meestal uit meerdere delen bestond, stevens en roer. Verder werden de spanten (of ribben) toegevoegd



om het basisskelet van het schip te creëren. (Konstam 2011: 26)

<https://www.deruyter.org/uploads/media/Innovator-scheepsbouw%20bouw%20en%20leven.pdf>

Nadat de ribbenkast klaar was ging de constructie door met het voltooiën van de romp van het schip. Dan was het mogelijk om de verschillende dekken erin te plaatsen. Hierna moesten de masten (de boegsprit, de voormast, de grote mast en de bezaanmast) eerst afgemaakt worden en dan in het schip ingezet. Hierboven was het nog nodig om zeilen daartoe vast te maken. En tenslotte was het mogelijk om het schip te decoreren of een paar (belangrijke) details toe te voegen, zoals stevenbeeld of lantaarns.



Bender, *Dutch Warships in the Age of Sail*, bl. 22

3. Wordt er iets anders aangegeven in de historische bronnen (vooral ten gunste van eigen natie)?

Niemand weet precies wat er is gebeurd en hoe het alles is gebeurd. Dat weten alleen diegenen die in die tijd leefden en die (best) bij de gebeurtenissen in persoon aanwezig waren. Natuurlijk is het mogelijk om heel dicht bij de waarheid te komen vooral als het gaat om tijdperken uit geschiedenis waaruit al iets bewaard is gebleven en ik zou hierdoor toevallig niet willen verklaren dat het eigenlijk onzinnig is om geschiedenis te gaan beschrijven omdat het onmogelijk is om het precies te beschrijven hoe het was.

Ik vermeld het hier om te laten zien dat het lezen van verschillende boeken of andere bronnen gericht op beschrijving van geschiedenis eigenlijk het lezen van verschillende gezichtspunten is. Gezichtspunten van verschillende auteurs die in hun werkstukken proberen te beschrijven hoe het misschien is gebeurd.

Dit maakt het mogelijk dat de lezer ergens A kan lezen en ergens elders ook B kan lezen en dan soms ook C (d.w.z. iets helemaal anders). De Engelse-Nederlandse Zeeoorlogen zijn een goed voorbeeld hiervan. Er bestaat een langdurige discussie onder de historici erover wat de hoofdmotieven waren om de oorlogen te voeren. Ik heb hier enigszins inzicht in gekregen door een artikel te lezen van Gijs Rommelse *The Role of Mercantilism in Anglo-Dutch Political Relations*. Het gaat vooral erom of de oorlogen gevoerd werden op basis van economische, politieke of diplomatieke redenen waarbij er natuurlijk enkele groepen auteurs bestaan die stellen hetzij dit hetzij dat (of een combinatie daarvan).

Maar daarnaast is het ook opmerkelijk dat de historici, wat de eerste oorlog betreft waar ik me hier mee bezig houd, in de bronnen die ik bestudeerd heb, oneens zijn bij de presentatie van sommige historische feiten – sommige opmerkingen staan anders aangegeven (of ontbreken helemaal). En naar mijn mening wordt het erdoor interessanter als het over onenigheid gaat tussen bronnen van verschillende naties (en talen).

Zoals al eerder vermeld heb ik deze scriptie uitgewerkt op basis van Engelstalige (vooral Britse) en Nederlandse bronnen. En het is hier wel het geval ook al ik denk dat het goed is om helemaal aan het begin aan te geven dat het niets van ernstige soort is en vooral, durf ik te stellen, van niet zo groot belang. Verschil van mening is redelijk veel te vinden aan het begin van de oorlog en dan hoe het oorlog eindigde en wie als winnaar van de hele oorlog beschouwd kan worden.

Ten eerste zou ik willen benadrukken dat A. Th. Van Deursen in zijn boek *De last van veel geluk* en Jonathan Israel in *The Dutch republic* (boeken die als sleutelbronnen voor de eerste

deel van dit scriptie beschouwd kunnen worden) in overwegende meerderheid gelijk zijn, wat de chronologie, verhaal, boodschap, oorzaken en gevolgen betreft. Het kernverhaal of de kernfeiten daarvan van de hele oorlog wordt dus, althans door deze durf ik zeggen voornamste historici, even verteld.

Onenigheden bij De Slag bij Dover

Er wordt aangegeven, dat de Slag bij Dover begon door het schieten van waarschuwingschoten van het vlaggenschip van Robert Blake naar het vlaggenschip van Maarten Tromp. Dat gebeurde omdat Tromp naar zeggen zijn vlag niet deed strijken wat toen “verplicht” was voor alle niet-Engelse schepen in het Engelse watergebied, in hun *Mare Clausum*.

Wat deed Tromp met zijn vloot in het Engelse watergebied? Meestaal wordt er gesteld (zoals bijvoorbeeld in een artikel *De Eerste Engels-Nederlandse Oorlog (1652-1654)* door Mans Kuipers in Historisch Nieuwblad) dat hij een konvooi Nederlandse koopvaarders escorteerde. Toen kwam hij de Engelse vloot tegen en weigerde de vlag op te steken waarna de waarschuwingschoten werden gelost wat dan meer dan een evenredige reactie was aangezien het schot het vlaggenschip trof en de bemanning verwondde. In sommige bronnen is het mogelijk te vinden dat Tromp op dat moment de vlag aan het strijken was maar na het derde schot werd hij (en de bemanning ook) boos en besloot om een andere antwoord te geven in de vorm van een volle laag.

William Terry Cutler is in zijn *Master thesis* van mening dat Tromp helemaal niet van plan was om de Engelse schepen te begroeten en dat hij meteen in plaats daarvan de Engelse vloot aanviel met het opsteken van de rode vlag die gebruikt werd om een aanval te signaliseren.

When the commander of the English fleet, Admiral Blake, saw the Dutch fleet approaching, he fired three warning shots at Tromp's flag to indicate to Tromp that he should strike his flag as was customary for foreign vessels encountering English ships in the channel. Instead of doing this, Tromp fired a broadside at Blake and ran up a red flag, signalling his fleet to fight. (Cutler 1967: 8)

Ook stelt Cutler dat het aanvallen van de Engelse vloot Tromps reden was waarom hij daar voer, dat hij al op zoek was om de Engelse vloot aan te vallen in plaats van een konvooi koopvaarders te escorteren. Ook al is William Terry Cutler een Amerikaan, hij heeft zijn werk uitgewerkt op basis van Britse bronnen. Dit gedeelte was gebaseerd op het boek *Letters and Papers Relating to the First Dutch War 1652-1654* door Samuel R. Gardiner, and C. T.

Atkinson die ik zelf niet gelezen had maar ik neem aan dat het daar zo wordt gepresenteerd in de toenmalige correspondentie.

Daarboven wordt daar ook gesteld, dit keer op basis van *The Letters of Robert Blake* door Rev. J.R. Powell, dat de Slag bij Dover eigenlijk een Engelse overwinning was - *Blake emerged the victor, capturing one ship of thirty guns and probably sinking another.* (Cutler 1967: 8)

Hiertegen staat bijvoorbeeld in *Heldendaden der Nederlanders ter zee*, een boek van de Koninklijke Marine, dat de slag eindigde onbeslist aangezien het feit dat de vloot van Tromp zich uit de gevecht terugtrok met het vallen van duisternis om het konvooi koopvaarders verder te escorteren.

Onenigheden bij De slag bij Plymouth

Verder is een voorbeeld van onenigheid te vinden bij de volgende zeeslag, de Slag bij Plymouth. Een Schotse auteur Angus Konstam geeft aan het begin van zijn boek *Warships of the Anglo-Dutch Wars 1652-74* aan een chronologisch overzicht van zeeslagen en hoofdpunten van alle drie Zeeorlogen in de zeventiende eeuw (Konstam 2011: 6-7).

Maar wat de eerste oorlog betreft, ontbreken er twee zeeslagen. Sterker nog twee zeeslagen, die als Nederlandse overwinningen kunnen beschouwd worden. Het gaat om de al genoemde Slag bij Plymouth en Slag bij Monte Christo (bij Elba).

Ik achterhaalde niet precies waarom het door de auteur weggelaten was. Misschen waren de Slag bij Plymouth en de Slag bij Monte Christo niet zo belangrijk voor de oorlogsvoering voor de Engelsen. Voor de Engelsen was de Slag bij Plymouth misschien gewoon een mislukking die het nauwelijks waard is om te vermelden, het had inderdaad geen grote invloed gehad op de hele oorlog (ook al vertrok een van hun bevelhebbers, Sir George Ayuscue, daarna uit van zijn dienst op zee) maar voor de Nederlanders was het een slag van groot belang aangezien het als de eerste overwinning beschouwd kan worden en ook was het een startpunt voor Michiel de Ruyter.

Zelfs de stelling, of het echt een Nederlandse overwinning was wordt ook in twijfel getrokken. Bijvoorbeeld James Bender geeft in zijn boek *Dutch Warships in the Age of Sail* aan dat: *The English attacked the convoy De Ruyter was escorting, but the resulting Battle of Plymouth was indecisive en dan gaat hij verder met (...) the Dutch fought off the attack and preserved their convoy. After the battle, Sir George Ayscue withdrew from further service at sea.* (Bender 2014: 65)

Om weer een Nederlandse tegenstelling te laten zien, in het artikel 1652-08, *Slag bij Plymouth* van de Stichting Michiel de Ruyter en ook weer in het artikel *Heldendaden der Nederlanders ter zee* wordt vermeld (in de eerste):

Niet alleen was het één van de weinige zeeslagen die de zwakke, onderbewapende en slecht geoefende Nederlandse vloot in de Eerste Engelse Oorlog tegen de Engelse vloot behaalde, maar het was bovendien de eerste maal, dat de Ruyter een groot eskader van de Nederlandse vloot geheel alleen commandeerde.

en in het tweede:

Desondanks zette De Ruyter de aanval in. Door een aantal uitstekende manoeuvres en hetheldhaftige gedrag van zijn ondergeschikten wist hij de Engelse linie twee keer te doorbreken. Bij het vallen van de avond hadden de Engelse schepen zo veel schade opgelopen dat Ayscue zich gedwongen zag de strijd te staken en Plymouth binnen te vallen.

Ronald Prud'homme van Reine stelt ook zowel in zijn boek *Zeeslagen & Zeehelden vanaf de Gouden Eeuw* als in zijn artikel *Zeehelden: wie waren ze ook alweer?* dat de Slag bij Plymouth eerder een Nederlandse overwinning was.

Michiel de Ruyter had de leiding tijdens de eerste grote zeeslag, de slag bij Plymouth, op 26 augustus 1652. Hij versloeg in die strijd een Engels eskader onder leiding van admiraal Ayscue.

Onenigheden bij de Slag bij Elba

Wat de Slag bij Elba betreft denk ik, dat het waarschijnlijk in het boek *Warships of the Anglo-Dutch Wars 1652-74* niet vermeld wordt gewoon omdat het inderdaad een heel kleinschalige zeeslag was – ongeveer tien schepen onder de leiding van Johan van Galen tegen vier schepen van de Engelse commandant Richard Badiley – en dus vermeld (gemengd) met de Slag bij Livorno waarbij het uiteraard hoort. Over de uitkomsten of oorzaken voor de zeeslagen heb ik geen onenigheid gevonden.

Voor de continuatie van de oorlog was inderdaad pas de tweede zeeslag, de Slag bij Livorno van belang en het wordt zo (samen) ook gepresenteerd in bijvoorbeeld het artikel *Heldendaden der Nederlanders ter zee*:

Al vroeg tijdens de oorlog hadden de Nederlanders Appleton's eskader (7 schepen) opgesloten in de haven van Livorno, terwijl Van Galen de te hulp gesnelde Bodley na een gevecht bij Monte Christo (6 september 1652) in één van

de havens van het eiland Elba wist op te sluiten. Het blokkeren van de Engelse schepen was volgens Van Galen niet genoeg. Om de dreiging weg te nemen moest de Engelse vloot verslagen worden.

Verder heb ik niets noemenswaardigs gevonden wat betrekking heeft tot de slagen bij Duins en De Singels. Dit geldt ook voor de Driedaagse Zeeslag en de Zeeslag bij Nieuwpoort behalve het feit dat er aan de Nederlandse kant naar zeggen (volgens Ronald Prud'homme van Reine) een tendentie was de nederlaag bij de Driedaagse een “roemrijke” nederlaag te noemen wegens het feit dat Tromp de Nederlandse vloot gered heeft door terug te trekken via het ondiep Vlaams kustgebied en dat de konvooi koopvaarders veilig de Nederlandse havens aangevaren is. Zo staat het in het artikel *Zeehelden: wie waren ze ook alweer?*:

De Driedaagse Zeeslag tussen 28 februari en 2 maart was een nederlaag, al werd die algemeen als ‘roemrijk’ beschouwd vanwege de geslaagde terugtocht onder leiding van Tromp. De algehele vernietiging van de Nederlandse vloot was daardoor voorkomen.

Onenigheden bij de Slag bij ter Heijde

De Slag bij ter Heijde en het einde van het oorlog zijn weer enigszins controversieel. In het overzicht van het boek *Warships of the Anglo-Dutch Wars 1652-74* is er duidelijk “Battle of Scheveningen – English victory” (Konstam 2011: 6) te vinden. Cutler schreef ook over een overwinning:

After the defeat of their last attempt to destroy the English fleet in, pitched battle and the death of Tromp, the Dutch peace efforts, which had been in operation since after the first conflict, were stepped up. (Cutler 1967: 40)

De Engelse vloot toonde zich ongetwijfeld superieur en wat de slag betreft is er ook geen sprake erover wie de overhand had. Maar als de aanvaller moet zich na de strijd terugtrekken, wat hier het geval is, hebben de verdedigers eigenlijk niet hun doel bereikt? Zo wordt het bijvoorbeeld in het artikel van Koninklijke Marine *Heldendaden der Nederlanders ter zee*:

Tactisch gezien was de Zeeslag bij Ter Heijde een Engels succes. De Nederlandse vloot verliet als eerste het strijdtoneel en verloor met Tromp een man die gedurende twee decennia met succes zijn stempel op het Nederlandse zeezezen had gedrukt. Maar met het vertrek van de Engelse vloot was het doel van de Nederlanders, het doorbreken van de Britse blokkade, bereikt en al snel na de zeeslag kwam de overzeese handel weer op gang.

Ronald Prud'homme van Reinde vermeldt ook zowel in zijn boek *Zeeslagen & Zeehelden vanaf de Gouden Eeuw* als in zijn artikel *Zeehelden: wie waren ze ook alweer?* dat

De slag bij Ter Heide tussen 8 en 10 augustus eigenlijk ook een nederlaag was voor de Nederlandse vloot, maar de Engelse schepen moesten ook zwaar gehavend de havens opzoeken en de kustblokkade was daardoor opgeheven. De zeeslag kon daardoor toch als een overwinning voor de Republiek worden gezien.

In het artikel van Stichting Michiel de Ruyter 1653-08, *Slag bij Ter Heijde* wordt het op heel lijkende manier gepresenteerd:

Hoewel de slag een tactische nederlaag was voor de Republiek, was de schade aan de Britse kant eveneens aanzienlijk zodat de blokkade moest worden opgeheven: men claimde in de Republiek dus een (in de moderne terminologie: strategische) overwinning.

Naar mijn mening biedt ons misschien de beste samenvatting James Bender in zijn boek *Dutch Warships in the Age of Sail 1600-1714* aan met zijn stelling die luidt:

The Battle of Scheveningen was a tactical Dutch defeat but was a strategic victory. The English fleet was so damaged in the battle that the close blockade of the Dutch coast and ports was broken.

Onenigheden over het einde van de oorlog

Tenslotte de belangrijkste vraag – wie heeft de oorlog gewonnen? Waarschijnlijk niemand. Jonathan Israel stelt in het boek *The Dutch Republic* dit:

England won the battles in the North Sea but failed to win the war, owing to the impact of the Dutch strategic and maritime counter-offensive further afield. While the Dutch kept on fitting their home fleet, the English could not disperse their strength to break the Dutch hold on the main sea lanes away from home waters. As a result, England's shipping and commerce were paralysed to an even greater extent than those of Dutch. (Israel 1995: 721) en dan een stuk later: The later 1650s were one of the most flourishing periods of the Dutch Golden Age, at any rate for Holland. (...) The ultimate irony of the First Anglo-Dutch War is that it was precisely in its aftermath – the later 1650s- that Dutch gains at English expense, especially in Spain, Spanish America, Italy, and the Levant, were greatest. Whether or not there was a winner of the war, it was unquestionably the Dutch who won the peace (Israel 1995: 727)

Van Deursen is in zijn boek *De last van veel geluk* helemaal niet zo expliciet – in de alinea waarin hij de beschrijving van de oorlog eindigde schrijft hij kort en bondig:

Aan het einde van 1653 was de tijd rijp voor ondehandelingen. Gezien het verloop van de oorlog was bij voorbaat duidelijk dat de Nederlanders daarbij niets zouden winnen. Maar ook de Engelsen streefden niet naar materiële voordelen. (Van Deursen 2004: 299)

In het artikel, aan de andere kant, *Heldendaden der Nederlanders ter zee* is er te vinden dat *aangezien de oorlog niet in het voordeel van de Republiek was verlopen moest zij op Engelse voorwaarden de Vrede van Westminster (15 april 1654) ondertekenen.*

Wat de vredesvoorwaarden betreft, zijn de bronnen ook niet helemaal overeenkomstig. Israel verklaart dat *by the spring of 1654, the sole remaining demand was that the Republic should never again appoint a Prince of Orange to the high charges of the state (...)* (Israel 1995: 722), terwijl bijvoorbeeld Van Deursen voegt daarbij toe nog dit: *Het belangrijkste scheen wel de handhaving van de Britse eer: vandaar dat zij alsnog schadevergoeding bedongen voor de terechtstelling van de Engelsen op Ambon in 1623* (Van Deursen 2004: 299).

William Terry Cutler vermeldt nog iets anders: *The Dutch agreed in the open treaty to pay compensation for the Amboyne massacre of 1623, to acquiesce in regards to the Navigation Act, to make annual payment for the right of fishing in English waters and to recognise the English right of the flag* (Cutler 1967: 42) waarmee de stelling in het artikel *Heldendaden der Nederlanders ter zee* gedeeltelijk eens is: *De Akte van Navigatie bleef gehandhaafd en op volle zee moesten Nederlandse schepen voor Engelse schepen de vlag strijken*

Conclusie

Op 7 juni in 1652 brak er een zeeoorlog uit tussen de Republiek der Verenigde Nederlanden en het Gemenebest van Engeland. De reden daarvoor was maritieme rivaliteit (vooral in zeehandel) tussen deze twee zeemogenheden. Om in de pas te blijven met de Republiek besloot Engeland de Akte van Navigatie uit te voeren, een maatregel die gericht was erop om Nederlandse zeehandel te verhinderen. Dat zou opzichzelf niet de oorlog veroorzaken. Wat oorlog zeker maakte, was de toenemende vrijbuitelij aan de Nederlandse koopvaarders door Engelse schepen.

Aan het begin was het al zichtbaar, dat de Engelsen sterk in voordeel waren wat de zeemacht betreft. Ze hadden meer schepen die zwaarder en groter waren met meer kanonnen aan boord. De schepen waren ook echte oorlogsschepen. En sterker nog werd er in deze tijd een nieuwe gevechtstaktiek op zee geïntroduceerd, de gevechtlinie. Het enige waarin de Nederlanders de Engelsen overtroffen was betere vlootvoogden en behendigere bemanning. Er wordt gesproken over acht zeeslagen (als de Slag bij Dover niet wordt meegerekend) van groot belang: de Slag bij Plymouth, de Slag bij Elba, de Slag bij Duins, de Slag bij de Singels, de Driedaagse Zeeslag, de Slag bij Livorno, de Slag bij Nieuwpoort en de Slag bij Ter Heijde.

De Nederlanders hebben in totaal vier zeeslagen gewonnen: de Slag bij Plymouth, de Slag bij Elba, de Slag bij Livorno en de Slag bij de Singels en de Engelsen ook: De Slag bij Duins, de Driedaagse Zeeslag, de Slag bij Nieuwpoort en de Slag bij Ter Heijde.

Ik liet zien dat de Nederlanders met een uitzondering van de Slag bij Plymouth en de Slag bij Duins vooral in kleinschalige zeeslagen triomfeerden (en buiten Het Kanaal) terwijl de Engelsen dankzij hun machtiger vloot de grootste zeeslagen wonden.

Het is echter moeilijk om een winnaar van deze oorlog te bepalen. Sommigen stellen dat de Engelsen winnaars waren omdat ze de grootste slagen in de Noordzee gewonnen hebben en ook wegens de superioriteit van hun oorlogsvloot. Daartegen vermelden anderen dat het daarop gebaseerd niet mogelijk is om dat te bepalen. Sommige historici zijn van mening dat als de oorlog zou doorgaan zouden de Nederlanders duidelijke winnaars zijn vanwege twee feiten – de economie van Engeland werd verslechterd tijdens de oorlog in grotere mate dan de economie van de Republiek en er werd sinds 1653 een nieuwe vloot gebouwd van grotere en beter bewapende schepen waarmee ze de Engelsen hypothetisch ook in de grote slagen konden verslaan.

De oorlog heeft heel weinig opgelost. Een ander argument ervoor dat de Engelsen de winnaars waren is het feit dat na de vredesonderhandelingen de Nederlanders aan Engelse eis(en) moesten voldoen.

De meest voorkomende typen schepen in beide vloten waren het linieschip en het fregat. Deze enorme schepen waren destijds als een ware technische mirakel beschouwd. De opbouw duurde van een tot drie jaaren en het vereiste veel kennis, moeite, materialen en (natuurlijk) geld.

Zowel linieschepen als fregatten waren grote houten schepen met drie masten. Een duidelijk verschil daartussen ligt in de grootte en aantal dekken voor kanonnen.

De Engelse schepen waren groter, zwaarder en ze hadden meer kanonnen aan boord omdat ze meestal drie dekken daarvan hadden. De Nederlandse schepen, aan de andere hand, waren enigszins kleiner en lager, zodat ze in de ondiepe water van hun kustgebied konden varen met meestal twee dekken met kanonnen. Ik gaf voorbeelden van vlaggenschepen van beide naties aan om de verschillen daartussen goed zichtbaar te maken.

Boven de linieschepen en fregatten hadden de Nederlanders ook gebruikt gemaakt van andere twee typen schepen – het fluitschip, wat geen goed idee scheen te zijn, en een brander om de linies van de Engelse schepen aan te tasten (brandschip).

Met de verandering van de gevechtstaktiek liet ik hopelijk zien waarom de Nederlanders vanaf het begin betrekkelijk succes hadden en later niet – wegens de taktiek van gevechtlinie waar het heel belangrijk was om meer, grotere en beter bewapende schepen te hebben.

Ten slotte hield ik me hierin bezig met verschillen in de meningen van de historici. Er is redelijk veel ervan te vinden, wat de eerste oorlog betreft, ook al het niet is van ernstige soort. Het is ook niet zo dat iemand het tegenovergestelde zou stellen. In andere woorden, de verschillen zijn van zulke mate dat er bijvoorbeeld door sommigen de Slag bij Plymouth als een gelijkspel wordt beschouwd terwijl anderen van mening zijn dat het een Nederlandse zege was. Opmerkelijk is dat de feiten meestal anders staan volgens dat wie (d.w.z. hetzij Nederlanders hetzij Britten) het aangeeft. In andere woorden, het lijkt dat het **ietwat** ten gunste van eigen natie gewijzigd wordt.

Bronnen

Literatuur bronnen:

- Anoniem, *Heldendaden der Nederlanders ter zee*. Z.p. (Den Helder): Koninklijke Marine z.j. (2021). <http://www.toekomstsheveningenbad.nl/na1945/kapers/heldendadenterzee.pdf> [geraadpleegd 03. 2021]
- Bender, James, *Dutch Warships in the Age of Sail 1600-1714*. Barnsley, S Yorkshire. Seaforth Publishing 2014.
- Curtler, William Terry. *Iron vs. gold: a study of the three Anglo-Dutch wars, 1652-1674* (1967). Master's These University of Richmond. <https://scholarship.richmond.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1261&context=masters-theses> [geraadpleegd 04. 2021]
- Deursen, Arie Th. van, *De last van veel geluk. De geschiedenis van Nederland 1555-1702*. Amsterdam: Bert Bakker 2013.
- Israel, Jonathan I., *The Dutch Republic. Its Rise, Greatness, and Fall 1477-1806*. Oxford: OUP 1995.
- Konstam, Angus, *Warships of the Anglo-Dutch Wars 1652-74*. Oxford. Osprey Publishing 2011.
- Koops, Enne *De vier Engels-Nederlandse oorlogen (17 & 18 Eeuw)*. *Historiek.net* <https://historiek.net/engels-nederlandse-oorlogen-samenvatting/136744/> [geraadpleegd 04. 2021]
- Kuipers, Mans. “De Eerste Engels-Nederlandse Oorlog (1652-1654)“. *Historisch Nieuwsblad*. 2007. <https://www.historischnieuwsblad.nl/de-eerste-engels-nederlandse-oorlog-1652-1654/> [geraadpleegd 03. 2021]
- Prud’Homme van Reine, Ronald, *Zeehelden: wie waren ze ook alweer*. Den Briel: Historisch Museum 2010. <http://www.historischmuseumdenbriel.nl/nl/collectie/collectie/archief/zeehelden-wie-waren-ze-ook-alweer/zaaltekst-zeeheldendef-17-januari.pdf> [geraadpleegd 03. 2021]
- Prud’Homme van Reine, Ronald, *Zeeslagen&Zeehelden, Vanaf de Gouden Eeuw*. Veen Media. Luisterboek. 2012
- Rommelse, Gijs. “The Role of Mercantilism in Anglo-Dutch Political Relations, 1650-74.” *The Economic History Review*, vol. 63, no. 3, 2010, pp. 591–611. *JSTOR*, www.jstor.org/stable/40929818. Accessed 5 Mar. 2021. [geraadpleegd 03. 2021]
- Zick, H., *Enkele Aspecten met Betrekking tot de Scheepsbouw en het Leven aan Boord in de 17e en 18e Eeuw*. (2021): <https://www.deruyter.org/uploads/media/Innovator-scheepsbouw%20bouw%20en%20leven.pdf> [geraadpleegd 04. 2021]

Internetbronnen:

www1. <http://thedutchgoldenage.nl/wars%20and%20battles/the%20dutch%20and%20the%20sea/first%20anglo-dutch%20war.html> [geraadpleegd 03. 2021]

www2. <https://www.deruyter.org/strategie-sub1> [geraadpleegd 04. 2021]

Anotace

Jméno autora: Dominik Malíšek

Název fakulty a katedry: Filozofická fakulta Univerzity Palackého v Olomouci, Katedra nederlandistiky

Název bakalářské práce: De Eerste Engels-Nederlandse Zeeoorlog – historische analyse, technische analyse, afwijkingen onder historici

Anglický název bakalářské práce: The First Anglo-Dutch Naval War – Historical Analysis, Technical Analysis, Discrepancies between Historics

Český název bakalářské práce: První anglo-nizozemská válka-historická analýza, technická analýza, nesrovnalosti mezi historiky

Vedoucí diplomové práce: Mgr. Jana Engelbrechtová Ph.D.

Počet znaků (bez mezer): 77 576

Počet stránek: 37

Počet příloh: 0

Počet použitých titulů:

a) literární zdroje: 12

b) internetové zdroje: 2

Klíčová slova: zeeoorlog, zeehandel, oorlogschip, koopvaarder, zeeslag, het linieschip, maritime

Krátká charakteristika: Tato bakalářská práce se zabývá historickou a technickou analýzou První anglo-nizozemské války, která proběhla v letech 1652-1654. Práce se ve dvou kapitolách věnuje této válce z historického a technického hlediska. Ve třetí kapitole dochází k analýze rozdílů mezi použitými zdroji, tedy k porovnání, v čem se historikové rozcházejí a shodují.

Conclusion

The chief aim of this bachelor thesis is to present a double and proper analysis of the The First Anglo-Dutch Naval War – historical and technical analysis. That means that this thesis consists of historical narrative of the war with technical details of the then Navy of both England and the Dutch in hope of bringing a more comprehensive overview of the war. It tries thus to combine the two most common descriptive approaches of historians which is either a description of historical facts with very little technical details or the exact opposite.

Furthermore it aims to identify the discrepancies between the historians based on their nationality (This thesis is elaborated on both English and Dutch sources).

The meaning of this is, in other words, if any of them presents the historical facts in a different way and if it is possible to state that this difference is caused by an effort to improve the looks of the affair due to their nationhood. This proved to be true although I feel it is fair to state that the scale of these differences is indeed minor and probably caused by the fact that the historians derived their cognition from the then correspondence.

The thesis is divided to three chapters. The first is dedicated to the description of historical facts. The second chapters tries to outline the differentness of the Navy at that time of both the nations. And the third aims thus to determine the dissimilarity that is possible to find in the sources that try to describe this part of history.

Resumé

Hlavním cílem této bakalářské práce je podat dvojitou a podrobnou analýzu První anglo-nizozemské námořní války-historickou a technickou analýzu. To znamená, že tato práce sestává z popisu historického dění této války s technickými podrobnostmi tehdejšího námořnictva Anglie i Nizozemců v naději, že přinese komplexnější přehled války. Snaží se tak kombinovat dva nejběžnější popisné přístupy historie, což je buď popis historických faktů s velmi malým počtem technických detailů, nebo přesný opak.

Dále si klade za cíl identifikovat nesrovnalosti mezi historiky na základě jejich národnosti (tato práce vypracována na základě jak anglických, tak nizozemských zdrojů).

Jinými slovy, zabývá se otázkou, zda někteří z historiků uvádí historická fakta jiným způsobem a pokud je možné konstatovat, že tento rozdíl je způsoben snahou o zlepšení vzhladu onoho dění k dobru jejich národnosti. To se ukázalo jako pravda, i když se domnívám, že je spravedlivé konstatovat, že rozsah těchto rozdílů je skutečně malý a je pravděpodobně způsoben skutečností, že historici odvozovali své poznání od tehdejší korespondence.

Práce je rozdělena do tří kapitol. První je věnována popisu historických skutečností. Druhá kapitola se pokouší nastínit odlišnost tehdejšího námořnictva obou národů. A třetí má tedy za cíl určit odlišnosti, které je možné najít ve zdrojích, jež se pokoušejí popsat tuto část historie.